


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 090/2022
Data: 22/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GESNER OLIVEIRA: INTEGRAÇÃO VERTICAL: CONDIÇÃO PARA MAIOR COMPETITIVIDADE	4
ENGENHARIA – CANAL DE NOTÍCIAS	5
TRENS COM 120 VAGÕES E 2,2 QUILOMETROS DE EXTENSÃO COMEÇAM A OPERAR NO BRASIL.....	5
ME – MOMENTO ECONÔMICO	7
ENTIDADES EMPRESARIAIS DEFENDEM NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NA ÁREA DO EAS.....	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO E SEUS PREÇOS	9
NACIONAL - HUB – CURTAS	10
<i>Novo diretor 1</i>	10
<i>Novo diretor 2</i>	10
<i>Novo diretor 3</i>	10
<i>Voo</i>	10
NACIONAL - CONSULTA SOBRE ACESSO A PARQUES DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES É PRORROGADA	10
NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 38,10 BI NO PERÍODO DE JANEIRO A JULHO.....	12
REGIÃO NACIONAL - COLHEITA DE MILHO NO CENTRO-OESTE FAZ PREÇOS DO FRETE SUBIREM	13
REGIÃO SUDESTE - SPA ABRE INSCRIÇÕES PARA PATROCÍNIO DE PROJETOS	14
REGIÃO SUL - BURACOS NA PONTE INTERNACIONAL PREJUDICAM TRÂNSITO NO EXTREMO SUL DO PAÍS	15
REGIÃO NORDESTE - VOLKSWAGEN RETOMA PARCERIA COM PORTO DE SUAPE.....	16
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO RECIFE TEM NOVO PRESIDENTE	17
OPINIÃO – ESC - ECONOMIA AZUL: ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA SUA COMPREENSÃO	17
VITRINE - DP WORLD NA EXPO BRASILIAN CREATIVE CITIES DA UNESCO.....	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	21
PAINÉIS DA EXPO “UM PORTO PARA O FUTURO” ESTÃO COM INSCRIÇÕES ABERTAS E GRATUITAS	21
EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO DISPARAM 26% NO 1º SEMESTRE	23
MAERSK INCORPORA À FROTA NAVIO DE 15.473 TEUS	24
MÍNERVA FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE CARNE BOVINA PARA O CANADÁ.....	24
PORTO DE ITAJAÍ REALIZA CURSO DE FISCALIZAÇÃO DE MANIPULAÇÃO E TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS	24
CIENTISTAS DO BRASIL APRESENTAM NOVO FERTILIZANTE FOSFATADO.....	25
SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA EXPLICA NOVOS ACORDOS DO MERCOSUL.....	27
ACORDO PARA EXPORTAR CEREAIS DURA 4 MESES E TEM ISTAMBUL COMO PORTO DE INSPEÇÕES.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	30
ALEMANHA APROVA SOCORRO BILIONÁRIO À EMPRESA DE ENERGIA, 1ª VÍTIMA DA CRISE DO GÁS NA EUROPA.....	30
BOLSONARO VAI COM MINISTROS A POSTOS DE GASOLINA, COMEMORA QUEDA DE PREÇO E DIZ NEGOCIAR IMPORTAÇÃO DE DIESEL	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
PARA REDUZIR PREÇO DO DIESEL, GOVERNO PRORROGA PRAZO PARA DISTRIBUIDORAS CUMPRIREM META AMBIENTAL ...	33
BOLSONARO E SACHSIDA DIZEM QUE GOVERNO NEGOCIA IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS COM OUTROS PAÍSES.....	35
CONGONHAS TERIA ATÉ 4 VOOS EXTRAS POR HORA COM EXPANSÃO, MAS GOL E LATAM VEEM ‘ESTRUTURA SATURADA’	35
AEB REDUZ PROJEÇÃO DE QUEDA DO SUPERÁVIT COMERCIAL EM 2022 PARA 11,6%, A US\$ 54,126 BI	37
SENADO APROVA PROPOSTA QUE PREVÊ DEDUZIR GASTOS COM ALUGUEL DO IMPOSTO DE RENDA; ENTENDA	38
JORNAL DO COMMERCIO -PE	39
CONCORRÊNCIAS DE MILHÕES.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
RÚSSIA E UCRÂNIA SELAM ACORDO SOBRE EMBARQUES DE GRÃOS PELO MAR NEGRO	40
RELOCAR A PRODUÇÃO DE COMPONENTES	41
CORTE DA TEC SEGURA A INFLAÇÃO, DIZ BOLSONARO	42
COMMODITIES: TRIGO DESPENCA EM CHICAGO APÓS ACORDO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 090/2022
Página 3 de 50
Data: 22/07/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	45
ANEEL E ANA APROVAM NOVA RESOLUÇÃO SOBRE ESTAÇÕES HIDROLÓGICAS	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
ARTIGO - GESTOR PÚBLICO QUE NÃO CUMPRE QUARENTENA PÔE LIVRE CONCORRÊNCIA E DESENVOLVIMENTO NACIONAL EM RISCO	46
SEM APERTO DE MÃO, RÚSSIA E UCRÂNIA ASSINAM ACORDO PARA RETORNO DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS.....	47
SEM DESESTATIZAÇÃO, GOVERNO DISCUTIRÁ COM COMITIVA MUNICIPAL DELEGAÇÃO DE ITAJAÍ POR MAIS 2 ANOS	49
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GESNER OLIVEIRA: INTEGRAÇÃO VERTICAL: CONDIÇÃO PARA MAIOR COMPETITIVIDADE

Atualmente, a luta está se desenvolvendo cada vez mais no nível de cadeias logísticas

Por: *Gesner Oliveira**



Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

O setor de transporte marítimo está em constante mudança. No passado, os armadores e os portos costumavam competir uns com os outros. Atualmente, a luta competitiva está se desenvolvendo cada vez mais no nível de cadeias logísticas. Os players do mercado são selecionados com base em pertencer ou não a uma cadeia logística marítima de sucesso, não apenas por sua competitividade autônoma. Isso explica a busca por maior controle sobre as cadeias logísticas, seja em alianças verticais e horizontais ou

fusões e aquisições.

Casos de integração vertical entre terminais e linhas marítimas são comuns. Na Alemanha, o Terminal do Mar do Norte Bremerhaven é vinculado à APM-Maersk e o Terminal Altenwerder, em Hamburgo, à Hapag-Lloyd. Na Espanha, existem diversos terminais integrados verticalmente, como os de Algeciras (APM-Maersk), Valência e Las Palmas (ambos da MSC). Também podemos citar o Terminal APM em Roterdã (Holanda), o Terminal APM Constanza (Romênia) e o porto israelense de Haifa (Shanghai International Port Group).

O processo de verticalização permite que a empresa ganhe uma vantagem de custo ao dominar mais de uma etapa do processo de entrega de valor. No setor portuário, se uma companhia é uma transportadora e tem navios que transportam pedidos de clientes, pode ganhar escala ao adquirir um terminal de contêineres, por exemplo, pois conseguirá ter um custo menor no momento de desembarque de mercadorias, diminuindo essa diferença no preço do serviço oferecido para o cliente.

E isso não significa que ela só operará cargas próprias. Como toda empresa quer lucrar, logo ela atenderá cargas de terceiros, assim como suas embarcações vinculadas poderão ou não utilizar os terminais próprios. Tudo é questão de preço e capacidade disponível!

A integração vertical não é uma particularidade do setor de contêineres. Na mineração, por exemplo, tal comportamento também é comum. É possível citar os portos de Ust-Luga (Rússia), Beira (Moçambique), Tubarão e Itaqui (ambos no Brasil). Outro setor bastante integrado verticalmente é o agrícola, no qual os players detêm tanto os terminais portuários quanto as embarcações e, muitas vezes, até a própria produção. Podemos citar Cargill, Bunge e Hidrovias do Brasil em Miritituba, o Grupo Amaggi em Porto Velho e vários outros.

No setor de transporte, a integração vertical deve ser reconhecida por suas eficiências, como a redução de custos operacionais devido à expansão da cadeia logística, uma maior cobertura de mercado, criação de economias de escala e de escopo e maior valor agregado ao produto, entre outros. A integração permite uma melhora da relação entre fornecedores, na qualidade geral de

serviços prestados e dos produtos, maior controle nos prazos de entrega e outros. Ou seja, algo que já é mensurável em diversos setores.

Estratégias de expansão para dentro ou fora da cadeia logística são parte integrante do processo logístico no Brasil e em outros países. O foco em eficiência é essencial para nosso País ganhar competitividade. A retomada do crescimento da economia brasileira depende deste foco no consumidor final.

*Gesner Oliveira é economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/07/2022



ENGENHARIA – CANAL DE NOTÍCIAS

TRENS COM 120 VAGÕES E 2,2 QUILOMETROS DE EXTENSÃO COMEÇAM A OPERAR NO BRASIL

Por Ademilson Ramos -19 de julho de 2022



Planejada para aumentar a capacidade e a eficiência das operações no principal corredor do agronegócio brasileiro — que conecta o município de Rondonópolis (MT) até o Porto de Santos, a Rumo completou em março o primeiro ano do projeto com trens de 120 vagões.

O modelo representa um aumento de aproximadamente 50% de capacidade em relação aos trens que antes circulavam com 80 vagões. Com 11.500

toneladas úteis a bordo de cada composição, a operação registrou volume mensal histórico em março com mais de 5,5 bilhões de TKU (toneladas por quilômetro útil) movimentadas na Operação Norte, volume equivalente a 3,9 milhões de toneladas úteis.

Além do começo promissor em 2022, a empresa já havia registrado em 2021 o maior volume da história da Companhia, movimentando 64 bilhões de TKU. O resultado foi impulsionado pelo fluxo de Mato Grosso, onde a Rumo cresceu 3,7 pontos percentuais, transportando 20 milhões de toneladas úteis que representaram um market share de 43% do volume de grãos exportados.

Somente no ano passado, a empresa contabilizou 1.585 viagens utilizando o modelo com 120 vagões, que representariam proporcionalmente 2.377 viagens de trens com 80 vagões. Ou seja, houve uma redução de 792 viagens a partir da nova operação, medida que além de beneficiar o escoamento do setor produtivo, reduziu a interferência dos trens nos perímetros urbanos dos municípios que atravessa.

“É uma operação que já trouxe ganhos operacionais expressivos, e a expectativa é ainda maior para 2022 e para os próximos anos”, diz Thiago Alvarenga, gerente executivo de planejamento da Rumo.



Acompanhe o Engenharia é: também no YouTube, clique aqui para se inscrever em nosso canal. Entre as estimativas, a empresa calcula que em 2022, caso mantivesse as operações com apenas 80 vagões, seriam necessários mais de 40 locomotivas e 1.445 vagões para cumprir o mesmo ciclo de viagens que é feito com os trens de 120 vagões. Projetada inicialmente para ser tracionada por cinco locomotivas, o trem passou por estudos e adaptações ao longo de 2021 que viabilizaram o uso de apenas quatro locomotivas na composição. Esse fator e mais o auxílio das tecnologias embarcadas de condução semiautônoma permitem um ciclo mais eficiente para atender as principais regiões produtoras do país.

	TREM COM 80 VAGÕES	TREM COM 120 VAGÕES
Transporta quantas toneladas úteis	7600	11.500
Comprimento do trem	1,5 quilômetros	2,2 quilômetros
Peso total	10,3 mil/ton brutas	15,5 mil/ton brutas
Equivalente à capacidade média de quantos caminhões	173	261

Operação x perspectivas da safra

Este novo modelo utilizado pela Rumo está sendo impulsionado pela safra plena da soja, cuja estimativa do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea) aponta para uma colheita de 39,48 milhões de toneladas no Mato Grosso na safra 21/22, o maior volume da série histórica superando em 9,5% do colhido na safra passada (36,05 milhões de toneladas). Atualmente, a Rumo está embarcando em média 6,5 trens por dia em direção ao Porto de Santos, dos quais cinco saem do principal terminal de grãos da América Latina, em Rondonópolis, volume que representa mais de 74 mil toneladas por dia.

Em um dos seus dias mais demandados da operação, foram embarcados 11 trens, sendo 7 saindo de Rondonópolis, o que corresponde a uma movimentação de 126,5 mil toneladas em apenas um único dia. A Malha Central, cujos primeiros trens de 120 começaram a operar no segundo semestre de 2021 saindo dos terminais de São Simão (GO) e Rio Verde (GO), também contribuem para essa perspectiva positiva com operações diárias na região.

“A cada 10 mil toneladas transportadas pela ferrovia, no comparativo com as rodovias, é possível evitar a emissão de aproximadamente 1.500 toneladas de CO², uma compensação equivalente ao plantio de mais de 10 mil árvores na Mata Atlântica”, afirma Alvarenga.



Para assistir o vídeo → <https://youtu.be/gv4F9vv7l64>

Fonte: Engenharia Canal de Notícias
Data: 22/07/2022



ME – MOMENTO ECONÔMICO

ENTIDADES EMPRESARIAIS DEFENDEM NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NA ÁREA DO EAS

A operação de um único terminal de contêineres está fazendo o Estado perder competitividade.
Por *Ângela Fernanda Belfort*



Em nota, as entidades empresariais defendem um novo terminal de contêineres no Porto de Suape. Foto: Divulgação/Suape

Em nota, as entidades empresariais vêm manifestar o seu integral apoio ao projeto de conversão da UPI Pré-Constituída B, uma das áreas que foi ocupada pelo Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em um novo terminal de contêineres que atenda ao Porto de Suape. “O setor empresarial de Pernambuco entende que se trata de um empreendimento essencial para o desenvolvimento do nosso Estado”, diz o comunicado. O monopólio do Tecon-Suape e as altas tarifas cobradas pelo empreendimento estão prejudicando vários setores produtivos do Estado. Grande operadora de contêineres, a Maersk está interessada na área, mas os leilões que poderiam comercializar a área foram suspensos pela Justiça a pedido da administradora do Tecon-Suape, que opera, de forma exclusiva, a carga containerizada.

“A concorrência e o aumento da capacidade deste setor permitirão ao Porto de Suape exercer, enfim, a sua vocação de hub regional de contêineres, atraindo novas linhas diretas internacionais, ampliando a navegação de cabotagem, reduzindo tarifas, custos e o tempo de trânsito das mercadorias”, afirma a nota.

As entidades consideram que essa disputa pela área envolve “aspectos que darão impulso à competitividade da indústria e do comércio do Estado, gerando mais emprego e renda para a população de Pernambuco, uma vez que nossas empresas estão perdendo competitividade para outros Estados, em vista dos altos custos atualmente na operação do porto de Suape com apenas um único operador portuário”.

A nota é assinada pelo presidente da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe) Ricardo Essinger; pelo presidente da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Pernambuco (Fecomércio-PE), Bernardo Peixoto; pelo empresário Guilherme Ferreira da Costa representando o Movimento Atitude Pernambuco; por Paulo Sales, da Amcham-PE; Avelar Loureiro, do Movimento Pró-Pernambuco, Marcelo Guerra, da Assesuape; Érico Furtado Filho, do Sinduscon-PE, e Eduardo Catão, em nome da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Pernambuco.



Diretor Executivo do Movimento Atitude Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, diz que o setor empresarial pernambucano deseja ter concorrência na movimentação de contêineres do Porto de Suape. Foto: Divulgação/Atitude Pernambuco

“A realização do leilão do EAS é fundamental para a empresa se reerguer. E é importante para Pernambuco conseguir atrair uma operadora competente de contêineres, que viabilize a concorrência e traga competitividade ao Porto de Suape”, resume o diretor Executivo do Movimento Atitude Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, representando todas as entidades que assinaram a nota. E complementa: “O atual operador transferiu a sua ineficiência para o preço cobrado ao cliente final. A nossa torcida é para que ocorra o leilão, seja homologado o resultado e o vencedor cumpra com o devido objeto do uso do cais para um novo terminal de contêineres”.

Segundo Guilherme, o grupo não quer a extinção de qualquer ator econômico, o Tecon-Suape deve ter as mesmas condições do novo operador, mas deve haver concorrência entre o atual operador e o que vencer o leilão para se instalar na área que foi do EAS. “É inegável que as condições nas quais o Tecon-Suape foi licitado não foram ideais. A empresa pagou a outorga ao longo de 30 anos, transferindo esse custo para o preço do serviço cobrado ao usuário num mercado em que detém o monopólio”, comenta.

Entenda o caso

Os ativos do EAS deveriam ter sido comercializados num leilão porque o EAS está em recuperação judicial. A Maersk demonstrou interesse em adquirir a área para a instalação de um terminal de contêineres que faria concorrência com o Tecon-Suape, que opera os contêineres no porto pernambuco. A pedido da ICTSI Rio, administradora do Tecon-Suape, o leilão que comercializaria a área, já foi suspenso duas vezes pela Justiça, que remarcou nova data para o certame.

Apareceram outros concorrentes interessados na área e a suspeita no meio empresarial é que alguns concorrentes estão fazendo uma ação que tem como finalidade evitar que a Maersk se implante em Suape e traga concorrência ao Tecon-Suape.

Leia a nota na íntegra: NOTA PÚBLICA – LEILÃO EM SUAPE

As entidades empresariais vêm manifestar o seu integral apoio ao projeto de conversão da UPI Pré-Constituída B, do Estaleiro Atlântico Sul, em um terminal de contêineres.

O setor empresarial de Pernambuco entende que se trata de um empreendimento essencial para o desenvolvimento do nosso estado.

A concorrência e o aumento da capacidade deste setor permitirão ao Porto de Suape exercer, enfim, a sua vocação de hub regional de contêineres, atraindo novas linhas diretas internacionais, ampliando a navegação de cabotagem, reduzindo tarifas, custos e o tempo de trânsito das mercadorias.



Aspectos que darão impulso à competitividade da indústria e do comércio do estado, gerando mais emprego e renda para a população de Pernambuco, uma vez que nossas empresas estão perdendo competitividade para outros Estados, em vista dos altos custos atualmente na operação do porto de Suape com apenas um único operador portuário.

Ricardo Essinger - Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE)

Bernardo Peixoto - Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Pernambuco (Fecomércio-PE)

Guilherme Ferreira da Costa - Movimento Atitude Pernambuco

Paulo Sales - AMCHAM/PE

Avelar Loureiro - Movimento Pró-Pernambuco

Marcelo Guerra - ASSESUAPE

Érico Furtado Filho - SIDUSCON

Eduardo Catão - Federação das CDLS de Pernambuco

Fonte: ME – Momento Econômico

Data: 22/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO E SEUS PREÇOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A última edição do bolem logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) destaca o aumento nos valores dos fretes entre as zonas produtoras da região Centro-Oeste e portos como Santos (SP), Santarém (PA) e Paranaguá (PR). E aponta dois principais motivos para a alta. Um já conhecido: o encarecimento do diesel, resultado direto da elevação do preço do barril de petróleo no mercado internacional nas últimas semanas. O outro fator é a baixa oferta de caminhões em outras regiões do País, após a colheita recorde da segunda safra de milho ter atraído motoristas para essa área agrícola.

Com esses dois fatores, os fretes para atender contratos de exportação e o escoamento da safra de soja acabaram reajustados para cima. E esse movimento deve se manter neste mês, com a ocorrência simultânea do transporte da soja e da colheita do milho.

Este cenário mostra o quanto a logística do agronegócio precisa evoluir, de modo a evitar variações de seu custo e permitir que o produtor, o trader e o exportador tenham melhores condições de planejar a comercialização dessas commodities. Sobre a alta do diesel, é mais do que necessário que o Governo Federal adote um sistema de compensações para manter os custos logísticos do agronegócio, mesmo diante da variação do preço dos combustíveis no mercado internacional.

E também é mister que a estrutura logística do setor seja organizada de tal forma que uma migração de caminhoneiros para atender a colheita de milho não chegue a afetar os valores do frete. Deve-se avaliar opções para se organizar esses serviços de modo que uma eventual redução na oferta de caminhões não cause tal impacto. E sempre há alternativa de ampliar a participação da ferrovia nessas atividades.

Dada a importância do agronegócio para a economia nacional, é mister que sua política de fretes conte com uma estrutura moderna, impedindo essas alterações pontuais. Com um sistema “amortecedor”, uma maior estabilidade permitirá aos players dessa cadeia de negócios melhores condições de negociar seus preços e planejar melhor suas ações. Já está na hora de a modernidade do agronegócio se estender a sua logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT



Data: 22/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NOVO DIRETOR 1

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) conta com um novo diretor de Gestão Portuária. Na última segunda-feira, dia 18, foi nomeado para o cargo o militar Luiz Fernando Walther de Almeida, que já atuou como chefe de gabinete da Presidência da Santos Port Authority e, recentemente, era assessor da Diretoria Administrativo Financeira da Docas do Rio. Seu antecessor na função foi Mario Povia, que deixou o posto para assumir a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, no Ministério da Infraestrutura, em maio. A CDRJ é a autoridade portuária dos complexos do Rio, de Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis.

NOVO DIRETOR 2

Almeida integrou o Exército por 32 anos. Graduado pela Academia Militar das Agulhas Negras (Aman), com Mestrado pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) e Doutorado pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (Eceme), ele encerrou sua carreira militar como comandante do Corpo de Alunos do Instituto Militar de Infantaria. Na sequência, passou a atuar no setor portuário. Além de trabalhar em Santos e no Rio, foi diretor de Infraestrutura e de Gestão Portuária da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).

NOVO DIRETOR 3

Como diretor de Gestão Portuária, o militar informou que dará continuidade aos projetos e demandas de infraestrutura e gestão portuárias definidas por seu antecessor e, hoje, superior, Mário Povia.

VOO

O Aeroporto de Caxias do Sul (RS) passou a receber voos diretos e diários de Guarulhos (SP). A nova rota foi inaugurada pela Latam, com viagens de 1h40 e saídas diárias da capital paulista. Os primeiros voos registraram 90% de ocupação. As aeronaves utilizadas são o Airbus 320, com capacidade de 176 passageiros. Na operação, também é realizado o transporte de cargas, administrado pela empresa de logística da companhia. Caxias do Sul é o segundo desno da Latam no Rio Grande do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2022

NACIONAL - CONSULTA SOBRE ACESSO A PARQUES DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES É PRORROGADA

Ideia é promover a concorrência no mercado de combustível de aviação e maior acesso à infraestrutura aeroportuária

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



A minuta também incorpora obrigações ao operador do parque de abastecimento de aeronaves em relação às condições de acesso à infraestrutura

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) prorrogou a consulta pública 9/2022, que trata das regras de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAAs). As contribuições poderão acontecer até o dia 4 de agosto.

A ideia, segundo o órgão, é promover a concorrência no mercado de combustível de aviação e maior acesso à infraestrutura

aeroportuária. A minuta aprovada estabelece condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves e a definição de aeródromos sujeitos à nova regra. Também determina marcos temporais para o cumprimento das normas.

Ao todo, duas resoluções serão alteradas. A primeira (resolução 302/2014-Anac) estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias. A segunda (resolução 116/2009-Anac) define a prestação de serviços auxiliares, dentre eles, o de infraestrutura aeronáutica.

A principal alteração prevista na minuta da norma estabelece que a Anac fará uma análise de todos os novos contratos que envolvam a construção e operação de infraestrutura de dutos e hidrantes. De acordo com o órgão, a nova determinação fará com que haja uma "desverticalização", ou seja, redução de entraves para o setor.

A minuta também incorpora obrigações ao operador do parque de abastecimento de aeronaves em relação às condições de acesso à infraestrutura. A proposta de ato normativo prevê ainda uma regra geral de 'vacatio legis', período entre a data da publicação de uma lei e o início de sua vigência, para fins de assimilação e adaptação do mercado ao novo conteúdo.

Abertura de mercado Conforme o jornal BE News vem noticiando, a discussão sobre a distribuição de combustíveis de aviação (QAV) vem sendo tratada por diversas áreas do governo há quase uma década. O processo mais antigo é de 2013 e tramita no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O caso trata de uma representação, feita em 2014, pela Gran Petro, contra as empresas Air Bp Brasil, BR Distribuidora, Raízen Combustíveis e a GRU Airport, concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), por supostas infrações no mercado de distribuição de QAV.

Em sua denúncia, a empresa afirma que as distribuidoras e a administradora que operam a infraestrutura de distribuição de QAV no aeroporto impuseram barreiras artificiais e estabeleceram cláusula de conteúdo anticoncorrencial.

Em seu último andamento, no dia 23 de março, houve um novo pedido de vista, desta vez do conselheiro Luis Henrique Braido. Contudo, o relator do processo, conselheiro Luiz Hoffmann, chegou a proferir seu voto em favor do arquivamento do caso. Segundo ele, os padrões e certificações exigidos não são descabidos ou abusivos e seguem referências internacionais. Além disso, afirmou que as exigências impostas são formadas de acordo com as condições de cada distribuidora.

Além disso, desde o ano passado o governo vem tentando criar maneiras de solucionar o problema de acesso às infraestruturas aeroportuárias e promover a concorrência no mercado de combustível

de aviação. A ideia encontrada agora é estabelecer que a Anac e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) deverão estabelecer, respectivamente, regulações sobre liberações de acesso e diminuição do preço do QAV.

Vale lembrar também que, na semana passada, a Comissão Especial de Licitação da Anac rejeitou um pedido da distribuidora de combustíveis Vibra (antiga BR Distribuidora) de rerar a previsão de a agência analisar previamente os contratos que envolvam a construção e operação de infraestruturas de dutos e hidrantes nos aeroportos, regra prevista no edital da 7ª rodada de concessões aeroportuárias.

A norma, presente nas últimas rodadas de leilão promovidas pela Anac, é uma forma de a agência impedir que concessionárias e distribuidoras fechem contratos que imponham barreiras de entrada à atuação de outras empresas no aeroporto.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2022

NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 38,10 BI NO PERÍODO DE JANEIRO A JULHO

As exportações subiram 20,3% e somaram US\$ 181,10 bilhões; já as importações cresceram 30,9%, totalizando US\$ 143 bilhões

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

No entanto, o saldo da balança comercial no acumulado do ano, até a terceira semana de julho, representa uma redução de 7,8% em comparação a igual período do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio subiu 24,8%, na mesma comparação, atingindo US\$ 324,10 bilhões.



No acumulado mensal, até a terceira semana de julho, comparando com julho de 2021, as exportações da agropecuária cresceram 66%, somando US\$ 4,17 bilhões

O SALDO DA BALANÇA COMERCIAL NO ACUMULADO DO ANO, ATÉ A TERCEIRA SEMANA DE JULHO, REPRESENTA UMA REDUÇÃO DE 7,8% EM COMPARAÇÃO A IGUAL PERÍODO DO ANO PASSADO, PELA MÉDIA DIÁRIA

corrente de comércio subiu 38,2%, alcançando US\$30,16 bilhões. As exportações cresceram 33,1%, somando US\$ 16,98 bilhões. As importações aumentaram 45,5% e totalizaram US\$13,19 bilhões.

Apenas na terceira semana do mês, o superavit foi de US\$ 1,387 bilhão e a corrente de comércio chegou a US\$13,184 bilhões, refletindo a soma de exportações no valor de US\$ 7,285 bilhões e importações de US\$ 5,898 bilhões.

No acumulado mensal, até a terceira semana de julho, comparando com julho de 2021, as exportações da agropecuária cresceram 66%, somando US\$ 4,17 bilhões. A expansão foi puxada, principalmente, pelo crescimento nas vendas de milho não moído, exceto milho doce (1.920.941,2 toneladas, alta de 183,3%), café não torrado (78.894,4, +89,9%) e soja (5.025.323,5, +57,8%).

Na indústria extrativa, as vendas aumentaram 2,6% até a terceira semana de julho, chegando a US\$ 3,81 bilhões. Os maiores aumentos foram das vendas de outros minerais em bruto (97.356,3

toneladas, +111,3%), minérios de cobre e seus concentrados (58.283,6 toneladas, +66,1%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (3064843,3 toneladas, +98%) Já na indústria de transformação, os embarques subiram 38,4%, atingindo US\$ 8,96 bilhões. Os maiores crescimentos foram nas vendas de açúcar e mel açúcares (1.770.328,8 toneladas, +65,3%), óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (862.071,3 toneladas, +103,8%) e gorduras e óleos vegetais, "só", bruto, refinado ou fracionado (155.361,2 toneladas, +188,6%).

Em relação às importações, a Secex registrou recuo de 0,3% nas compras da agropecuária, que somaram US\$ 227,96 milhões. Apesar da redução na média diária geral, houve crescimento das entradas de trigo e centeio, não moídos (229.497,3 toneladas em julho/2022, +32,1%), milho não moído, exceto milho doce (152.033,6 toneladas, +77,5%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (16.321,6 toneladas, +22,5%).

Indústria extrava

Nesse setor, os desembarques cresceram 24,8% e atingiram US\$ 724,94 milhões. Os maiores aumentos foram nas compras de fertilizantes brutos, exceto adubos (130,635,9 toneladas +197,2%), carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (381.205,1 toneladas, +52%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (600.419,2 toneladas, +65,2%).

As importações da indústria de transformação cresceram 48,6%, alcançando US\$12,13 bilhões. Os maiores aumentos foram de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (966.208,4 toneladas, +128,7%), adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (2.377.688,2 toneladas, +187,9%) e inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (44.352,3 toneladas, +137%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2022

REGIÃO NACIONAL - COLHEITA DE MILHO NO CENTRO-OESTE FAZ PREÇOS DO FRETE SUBIREM

Migração dos caminhoneiros para atender a região e elevação do preço do diesel impactaram os valores

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Mesmo com a safra do milho já em pleno curso, é esperado que ainda em julho os preços apresentem elevações

O Bolem Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) divulgado na quinta-feira (21) mostrou que o movimento de migração dos caminhoneiros para a região Centro-Oeste para atender a demanda da colheita da segunda safra do milho, reduziu a oferta de caminhões no restante do país. O fato, aliado à elevação nos preços do diesel, provocou aumento nos valores

dos fretes.

Os mais expressivos foram aqueles rumo aos portos de Santos (SP), Santarém (PA) e Paranaguá (PR), para atender contratos de exportação e o escoamento da safra de soja. Assim, mesmo com a safra do milho já em pleno curso, é esperado que ainda em julho os preços apresentem elevações devido ao conflito entre o escoamento da safra de soja e a colheita recorde de milho.

Em Mato Grosso, o valor do frete rodoviário já apresenta elevação em todas as praças desde junho. Com a previsão de recorde na segunda safra de milho, já se observa grande deslocamento nas áreas de produção devido às retiradas do produto das lavouras e o escoamento até as unidades armazenadoras situadas nas fazendas, tradings, cooperavas e armazéns gerais.

No Mato Grosso do Sul, o mercado de fretes em junho também apresentou variações significativas nos preços praticados em quase todas as praças acompanhadas. A soja teve grande movimentação, tanto para exportação quanto para o mercado interno, mas o aumento no ritmo da colheita do milho segunda safra no estado vizinho acabou por diminuir a oferta de veículos locais.

Já em Goiás, a colheita da segunda safra de milho encontra-se ainda na fase inicial e há pouca movimentação das transportadoras, mas nos municípios acompanhados pela Conab já se observa maior deslocamento para a exportação de soja.

Além das dificuldades na efetivação dos embarques pela baixa disponibilidade de caminhões, muitos autônomos preferem aguardar melhor remuneração dos fretes, optando pelas viagens de longa distância. Os fretes para as rotas acompanhadas, partindo de Catalão e Cristalina (ambos em Goiás), subiram em média 15% com elevações maiores nas duas rotas de Minas Gerais. Já partindo de Bom Jesus de Goiás, os preços dos fretes variaram 3% em relação ao mês anterior.

Na Bahia, os fretes estaduais continuaram apresentando elevação em relação ao mês passado. Já no Distrito Federal, o mercado de transportes continua aquecido, mas o equilíbrio observado na oferta de caminhões foi citado como fator de sustentação dos preços.

PARANÁ+67%

No caso do Paraná, a frustração da safra brasileira de soja disponibilizou grande oferta de caminhões na região, fazendo com que os preços dos fretes caíssem. Mas agora, com um quantitativo mais enxuto de veículos, contratos de exportação a serem cumpridos e movimentação para o esvaziamento dos silos para recepção da nova safra de milho, os fretes no Estado podem subir de 14% até 67%, dependendo da origem/destino.

A Conab também informou que a movimentação de cargas aumentou significativamente para os destinos pesquisados, sobretudo para as regiões Sul e Sudeste do País, especialmente no Porto de Paranaguá (PR), devido ao aumento das exportações e pelas demandas por produtos componentes de ração nos importantes estados produtores sulistas de aves e suínos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2022

REGIÃO SUDESTE - SPA ABRE INSCRIÇÕES PARA PATROCÍNIO DE PROJETOS

Companhia destinará até R\$ 240 mil por proposta. Objetivo é fortalecer a marca como gestora do Porto de Santos

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



A SPA também mantém aberto um edital permanente para projetos ligados à atividade-fim da empresa, como feiras, fóruns e eventos de comércio exterior e logística

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos (SP), está lançando dois editais para patrocínio de projetos no próximo ano. Um edital é voltado ao 4º Festival Porto-Cidade e outro para as áreas social, ambiental,

cultura, educação e esporte. A Autoridade Portuária destinará até R\$ 240 mil por proposta.

O prazo de inscrições segue até o dia 31 de agosto. No próximo dia 27, às 14h30, será realizada uma oficina online aberta aos interessados, abordando questões como metodologia de análise, política de patrocínios e documentação necessária. O acesso é gratuito e o link estará disponível no site www.portodesantos.com.br.

“O objetivo dos patrocínios é fortalecer a marca da SPA como gestora do Porto de Santos, pelo que as propostas serão julgadas principalmente em função da expectativa de retorno de imagem do projeto e das contrapartidas apresentadas. Será aceita apenas uma proposta por proponente. A SPA poderá patrocinar os projetos com recursos próprios e por meio de incentivos fiscais (Lei Rouanet e Lei do Esporte)”, informou a companhia em nota.

A Santos Port Authority informou também que mantém aberto um edital permanente para projetos ligados à atividade-fim da empresa, eventos em comemoração do aniversário de 131 anos do Porto de Santos, em 2 de fevereiro de 2023. Dúvidas, sugestões e solicitações de informações adicionais sobre patrocínios e a Chamada de Projetos podem ser encaminhadas ao e-mail patrocínios@brssz.com.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2022

REGIÃO SUL - BURACOS NA PONTE INTERNACIONAL PREJUDICAM TRÂNSITO NO EXTREMO SUL DO PAÍS

Via que liga Uruguaiana (RS) a Paso de los Libres, na Argentina, é um importante corredor de exportação

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



Imagem retirada de um vídeo que mostra buracos no pavimento e veículos com dificuldade de transitar pela ponte internacional

A Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de los Libres, situada na fronteira entre o Brasil e Argentina, tem causado transtornos aos usuários devido às condições precárias da pista. A travessia é um importante corredor de exportação de mercadorias entre os dois países e recebe grande fluxo de pessoas e veículos em geral.

A ponte, que é rodoviária e ferroviária, foi construída sobre o rio Uruguai e faz a ligação entre os municípios de Uruguaiana, no extremo sul do Brasil, no estado do Rio Grande do Sul, e Paso de los Libres, na província de Corrientes, na Argentina.

Um vídeo obtido pela reportagem mostra buracos no pavimento e veículos com dificuldade de transitar no local.

Segundo o diretor de Comércio Exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, mais de mil caminhões circulam diariamente pela ponte.

“Existem alternativas de rotas como São Borja (RS) e Foz do Iguaçu (PR), mas ocorre que a estrutura das transportadoras está concentrada em Uruguaiana ou em Paso de los Libres. Por isso, há grande afluência de cargas passando por essa ponte. E, também, porque os serviços ao comércio exterior na região são muito bons. As comissárias lá instaladas são de alta eficiência, além do porto seco, que faz um trabalho excelente”, afirmou.

Gleisner disse, também, que, além das atividades de comércio exterior, a ponte é utilizada por grande número de pessoas que, inclusive, transitam a pé, e o tráfego de veículos é intenso. “As duas cidades oferecem muitos serviços, comércios, escolas, postos de combustíveis. Então o fluxo é muito grande ali”, explicou.

Um trecho da ponte internacional integra a rodovia federal BR-290. Questionado sobre as condições precárias da ponte, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), vinculado ao Ministério da Infraestrutura, enviou a seguinte nota de esclarecimento:

“A ponte internacional Uruguaiana-Paso de los Libres é de responsabilidade dos dois países. Em relação ao lado sob gestão do DNIT, a travessia tem recebido manutenção periódica para que sejam mantidas as boas condições da estrutura. Nos próximos dias, as equipes da autarquia realizarão reparos necessários na cabeceira da ponte, para solucionar ocorrências pontuais que surgiram em decorrência das chuvas desta semana”.

A reportagem não conseguiu localizar o órgão responsável pela infraestrutura do governo argentino para informar se há um cronograma de reparos na ponte.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2022

REGIÃO NORDESTE - VOLKSWAGEN RETOMA PARCERIA COM PORTO DE SUAPE

Intenção é melhorar logística de distribuição dos carros importados da Argentina ao Nordeste

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



Divulgação/Porto de Suape

O primeiro lote de veículos, com 60 unidades do Volkswagen Taos, já foi descarregado nesta semana

A Volkswagen voltou a utilizar o Porto de Suape, em Pernambuco, para otimizar a logística de distribuição dos carros importados da Argentina ao Nordeste. O primeiro lote de veículos, com 60 unidades do Volkswagen Taos, já foi descarregado nesta semana. A projeção é movimentar 2 mil carros por ano.

O Porto de Suape fica localizado em Ipojuca (PE), a 40 km do Recife. “Suape é estratégico e muito vantajoso para a marca e clientes, uma vez que vamos poder distribuir nossos veículos com mais agilidade no Nordeste. Está localizado em um raio de 800 quilômetros dos principais centros consumidores da região, o que possibilita reduções de custos logísticos e emissões de CO₂, e um atendimento mais rápido para a rede de concessionárias”, destaca Ciro Possobom, COO da Volkswagen do Brasil.

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

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

Logística

As operações da montadora alemã movimentam o complexo porque envolvem cerca de 30 profissionais, entre estivadores, amarradores, motoristas, coordenadores e agentes de navio e de solo. Assim que desembarcam, os veículos são inspecionados e transferidos para um centro de distribuição localizado a 15 km do atracadouro.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO RECIFE TEM NOVO PRESIDENTE

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



Tito Lívio de Moraes, de 33 anos, assumiu a presidência do Porto do Recife (PE) na última quarta-feira (20). O cargo foi transmitido por José Lindoso Albuquerque, que ficou no comando do complexo portuário por 13 meses. Tito Moraes é bacharel em Direito com mestrado em Ciências Jurídicas e Sociais, além de ser especialista em Direito Eleitoral. No currículo, o advogado carrega experiências em assessoria jurídica e controladoria interna na prefeitura do município de Macaparana, além de ter sido secretário de governo na prefeitura de Timbaúba, ambas cidades pernambucanas. O advogado atuou ainda como membro do Conselho de Administração da Agência de Fomento do Estado de Pernambuco (Agefepe) e na assessoria da presidência da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe). Ele é o diretor presidente mais jovem a assumir o cargo nas duas últimas décadas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2022

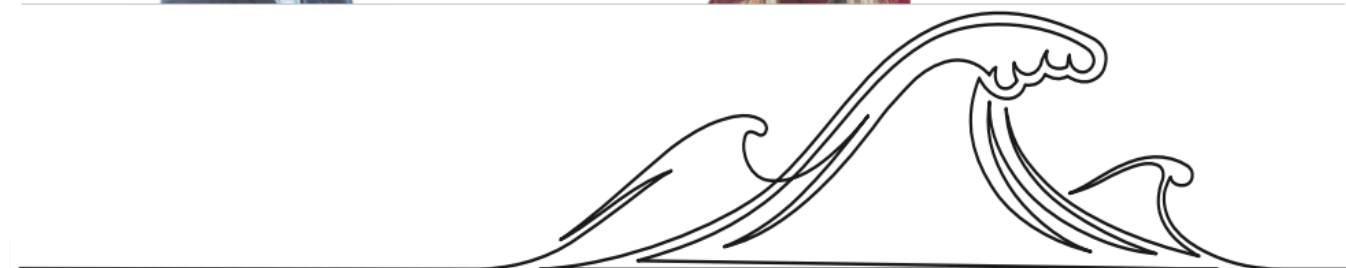
OPINIÃO – ESC - ECONOMIA AZUL: ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA SUA COMPREENSÃO



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



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



E Economia Azul: elementos essenciais para sua compreensão

Estamos na Década do Oceano. Recentemente, celebramos o Dia Mundial do Oceano e acompanhamos a realização da Conferência do Oceano das Nações Unidas, em Lisboa.

Os movimentos e a atenção voltam-se cada vez mais – e acertadamente – ao tema, e é indiscutível que o Oceano – e as inúmeras questões a ele relacionadas – estão em evidência. E não é para menos. Dada a sua profunda e essencial importância para a manutenção da vida neste planeta, é preciso que seja constante a lembrança quanto à sua dimensão e que tempo seja efetivamente dedicado ao assunto.



Cobrando mais de 70% da superfície da Terra, a água, em especial os 97% que representam o montante de água salgada, é assunto ainda incipiente para a grande maioria da população, que, a bem da verdade, desconhece ou ignora os pormenores envolvidos.

Evidente que não se trata de novidade para os estudiosos e os profissionais que atuam em fóruns e/ou diretamente nas atividades da economia oceânica. No entanto, por se tratar de recurso que impacta a vida de todos os seres humanos, atenção, ação e conhecimentos mínimos são impreterivelmente demandados de todos.

Classificado pela Unesco como a 5ª economia mundial, o Oceano é o ambiente responsável pela produção de parte expressiva do Produto Interno Bruto brasileiro, e é considerado pela Marinha do Brasil como a Amazônia Azul.

Por uma série de motivos além destes, de forma inédita, pesquisa publicada neste ano, “Oceano sem mistérios: a relação dos brasileiros com o mar”, realizada pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, em cooperação com a Unesco e a Unifesp, traz dados de extrema relevância para o desenvolvimento do tema.

Segundo a pesquisa, a noção da importância econômica do Oceano é reconhecida por 8,6 – numa escala de 0 a 10 – da população brasileira. O funcionamento, as necessidades e as reais implicações desta economia, no entanto, são ainda desconhecidos, visto que apenas 1% dos brasileiros estão de fato familiarizados com termos como “Economia Azul”. É inegável, portanto, a necessidade de esclarecimento sobre estas questões.

Acerca da força econômica, de acordo com informações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o Oceano provê 95% do total do petróleo extraído e 80% do gás natural, além de contribuir com 45% da atividade pesqueira do Brasil. Em adição a estes fatores, as rotas marítimas são responsáveis por escoar 95% do comércio exterior.

Além de tais indicadores, temos que na faixa litorânea vive 80% da população, e é nela, também, que se localizam os principais destinos turísticos nacionais. Em termos globais, temos as informações de que três bilhões de pessoas vivem em zonas costeiras, 13 das maiores megametrópoles são costeiras, e de que a pesca atual gera US\$ 100 bilhões ao ano para a economia global. São dados expressivos e que não podem passar despercebidos.

Mas então, o que é, de fato, a Economia Azul? Para muito além da Economia do Mar, que visa a exploração dos recursos proporcionados pelo Oceano, em suas diversas esferas, a Economia Azul visa a utilização estratégica do Oceano, para o desenvolvimento e impulsionamento da economia de forma sustentável. Precisa é a definição do Banco Mundial, que diz que a Economia Azul é “o uso sustentável dos recursos do oceano para promover crescimento econômico e melhorar os meios de subsistência e de trabalho preservando a saúde do ecossistema marinho”.

Trata-se, pois, de uma junção entre saúde ambiental e benefícios econômicos, entre inovação e preservação do meio marinho. É objetivo da Economia Azul o auxílio na produção de riqueza econômica por meio do mais abundante recurso do planeta, produção esta atrelada à preservação e consciente utilização, não só para as gerações presentes como para as gerações futuras.

Visível que a Economia Azul e as práticas ESG andam de mãos atadas, e, assim como já abordado nos artigos anteriores acerca do potencial lucrativo do ESG, a Economia Azul tem o potencial de movimentar US\$ 3 trilhões ao ano, de acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

No entanto, e infelizmente, é alarmante a situação atual do Oceano, e as medidas para sua conservação – e recuperação – são urgentes. O Relatório de Atividades da Iniciativa Voz dos

Oceanos, publicado no Dia Mundial do Oceano, revela, por exemplo, que até 2040 os mares devem receber 20 milhões de toneladas de plásticos ao ano. A Economia Azul ocupa lugar de protagonismo na busca de soluções inovadoras para a solução deste sério problema. Por fim, como toda medida inovadora, a Economia Azul possui uma série de desafios a serem superados, em especial a necessidade de incentivo à pesquisa na área e da busca pela ágil superação das atuais práticas econômicas que degradam o Oceano. Por outro lado, há, sobretudo, oportunidades, que se pautam, em suma, pela promoção do equilíbrio entre a preservação a longo prazo dos ecossistemas oceânicos e o desenvolvimento da economia sustentável em larga escala.

COBRINDO MAIS DE 70% DA SUPERFÍCIE DA TERRA, A ÁGUA, EM ESPECIAL OS 97% QUE REPRESENTAM O MONTANTE DE ÁGUA SALGADA, É ASSUNTO AINDA INCIPIENTE PARA A GRANDE MAIORIA DA POPULAÇÃO, QUE, A BEM DA VERDADE, DESCONHECE OU IGNORA OS PORMENORES ENVOLVIDOS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2022

VITRINE - DP WORLD NA EXPO BRASILIAN CREATIVE CITIES DA UNESCO



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

VITRINE

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**

A cidade de Santos - São Paulo, é sede da Expo Brazilian Creative Cities, de 18 a 24 de julho, que ocorre pela primeira vez na América Latina. Em paralelo, acontecem as discussões entre Cidades Criativas de todo o mundo e uma intensa programação artístico-cultural no Centro Histórico de Santos.

No evento, os participantes podem conhecer o que é a Rede de Cidades Criativas da UNESCO, um hub global para troca de experiências e informações sobre cultura, criatividade e economia no contexto urbano. Além disso, também estão sendo abordados os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas – dos quais o Grupo DP World é signatário. Para participar da Expo Brazilian Creative Cities, que é aberta ao público e gratuita, basta se inscrever no site <https://expobraziliancreativecities.visitesantos.com.br/>



Em painel para discutir a importância da governança ambiental, social e corporativa – temas englobados na sigla ESG (Environmental, Social and Governance) que ocorreu ontem, 21 de julho, na EXPO, o professor na Universidade Santa Cecília, Alfredo Cordella, o consultor e facilitador do Sebrae, Paulo Queija, o membro do Conselho de Gestão de Startup, Hudson Carvalho e o diretor de Pessoas da DP World Santos, Alcino Therezo



Alcino Therezo, palestrando no painel da EXPO sobre a importância da governança ambiental, social e corporativa – ESG (Environmental, Social and Governance)

PORTO DO RIO DE JANEIRO FAZ 112 ANOS



Após a live, realizada em homenagem aos 112 anos do Porto do Rio de Janeiro, na sede da Triunfo Logística, o diretor comercial do Brasil Export, Marcio Delfim, o diretor de Comunicação do Brasil Export, Bruno Merlin, o presidente da Logística Brasil, André de Seixas, o Relações Institucionais na Wilson Sons, Claudio Viveiros, o presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, o CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, o diretor da Triunfo Logística, Mario Luiz Meira, a gerente-geral da Unidade de Agenciamento Marítimo da Wilson Sons, Flávia Carvalho, o diretor de Negócios e Sustentabilidade da CDRJ, Jean Paulo Castro e Silva e o presidente do Nordeste Export, Aluísio Sobreira.

LANÇAMENTO NO TRIBUNAL MARÍTIMO

E ainda sobre o Rio de Janeiro, o Tribunal Marítimo foi palco do lançamento do livro Planejamento Portuário - Recomendações para Acessos Náuticos, uma contribuição de 25 autores com recomendações para projetos portuários ou para alterações em instalações existentes.



Na foto, o presidente da Praticagem do Brasil, prático Ricardo Falcão, e o presidente do Tribunal Marítimo, vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho.



Marcelo Sammarco, Mario Luiz Meira e José Roberto Campos, profissionais inteligentes em interessante encontro na sede da Triunfo Logística, na Cidade Maravilhosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PAINÉIS DA EXPO “UM PORTO PARA O FUTURO” ESTÃO COM INSCRIÇÕES ABERTAS E GRATUITAS

Informações: Informativo dos Portos (22 de julho de 2022)



O Porto de Santos estará de portas abertas à comunidade da Baixada Santista e região para acolher uma programação recheada de debates, exposições de tecnologias e muitas outras atividades, nos próximos dias 30 e de 31 de julho, no Terminal Marítimo de Passageiros (Concais).

Em paralelo e em adição à 2ª edição da maratona conhecida como Porto Hack Santos, que vai propor soluções tecnológicas comunitárias para os setores portuário e de comércio exterior, a EXPO “Um Porto para o Futuro” prevê painéis, com a participação de lideranças femininas de todo o País, para discutir empregabilidade nos portos, a relação porto-cidade e inovação tecnológica, entre outros temas.

O projeto, organizado pelo Instituto AmiGU, reunirá, pela primeira vez, o debate sobre porto, comércio exterior e inovação, com base nos conceitos “inovação”, “inclusão sociodigital” e “equidade de gênero”. Por isso, a meta é que todas as atividades, abertas e gratuitas, tenham a participação de pelo menos 50% de mulheres.

Segundo Angelino Caputo, diretor-executivo da ABTRA, entidade promotora do evento, “A ideia é aproximar a comunidade local do maior complexo portuário do País e agitar a região em torno da transformação digital. Será um fim de semana diferente. Um olhar para o futuro”.



PAINÉIS – A programação intensa da EXPO terá seis debates inéditos de autoridades, executivos e trabalhadores locais. Esses painéis serão compostos preferencialmente por mulheres, com atuação destacada no setor, entre as quais: a diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi; a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap; a coordenadora-geral de Gestão de Portos SNPTA/MINFRA, Fernanda Machado; a VP e fundadora do HUB Mulheres no COMEX, Carolina Marchioli; a fundadora do Juicy Hub, Ludmilla Rossi; a gerente jurídica da EMAP/Porto do Itaqui, Gabriela Heckler; a gerente de marketplace do Magazine Luiza, Flávia Marcon; e a CIO da Cisa Trading, Beatriz Rinn.

A abertura acontecerá no sábado (30/7), às 13h30, com uma palestra da CEO do Juicyhub, Ludmilla Rossi, sobre “Conectividade Exponencial”. Ela abordará como a inovação social pode acolher mulheres na nova economia em torno dos desafios diários (oportunidades, violência e preconceito).

Em seguida, às 15h15, a roda de conversas “#PortoHackDelas” contará a trajetória de mulheres protagonistas nos portos com foco em uma agenda de inclusão na gestão, operação e tecnologia no setor portuário.

Às 17 horas, o painel “Um Porto para todos” encerrará o programa do dia com a discussão da importância da aproximação das cidades com os portos uma vez que eles movimentam 90% de todas as mercadorias importadas e exportadas pelo Brasil.

No domingo (31/7), a programação começa mais cedo, às 10 horas, com o painel “Empregabilidade” para tratar dos caminhos e estratégias para conquistar um espaço no mercado de trabalho. O tema é oportuno, pois os terminais e recintos alfandegados do Porto de Santos são responsáveis pela contratação de parte da população e mantêm comunicação direta com a comunidade, por meio de ações sociais, de capacitação, de sustentabilidade e preservação do meio ambiente.

Logo após, às 11h45, a mesa redonda “Transformação digital” elencará as oportunidades e os riscos da transformação digital para a sociedade e trará uma perspectiva sobre o futuro da digitalização das atividades.

O último painel, às 14h30, sobre “Inclusão sociodigital”, vai analisar a participação das empresas e instituições nessa área e apresentar as propostas das duas oficinas de inclusão sociodigital para os jovens de baixa renda da comunidade introduzindo-os no mercado portuário e no campo da tecnologia.

Além disso, as empresas de tecnologia apoiadoras do evento farão exposições para a comunidade sobre tecnologias de última geração, como Inteligência Artificial, 5G, robótica avançada, blockchain, Internet das Coisas e poder computacional. O objetivo é conectar a sociedade aos portos e à tecnologia.

Tudo isso vai acontecer ao mesmo tempo em que 50 competidores, divididos em dez times, estarão no Porto Hack Santos enfrentando dois desafios definidos pela comunidade portuária.

EMBARQUE NESSA FESTA! – A previsão é que cerca de 500 pessoas participem presencialmente das atividades ao longo desse final de semana, as quais também poderão ser acompanhadas pela internet. “Toda a comunidade de portos, logística e comércio exterior, especialmente as mulheres, além dos moradores da Baixada Santista, serão muito bem-vindos a essa grande festa de inovação”, convida Marco Riveiros, CEO e fundador do Instituto AmiGU, responsável pela organização do projeto.

O site www.umportoparaofuturo.org.br traz a programação completa.

PARA PARTICIPAR É PRECISO SE INSCREVER! – As inscrições estão disponíveis em: <https://www.eventbrite.com/cc/expo-um-porto-para-o-futuro-561919?utm-campaign=social&utm->

[content=attendeeshare&utm-medium=discovery&utm-term=odclsxcollection&utm-source=cp&aff=odclsxcollection](https://www.mercosshipping.com.br/content=attendeeshare&utm-medium=discovery&utm-term=odclsxcollection&utm-source=cp&aff=odclsxcollection).

2ª edição do Porto Hack Santos

Evento híbrido

Data: 30 e 31 de julho de 2022

Local: Terminal Marítimo de Passageiros (Concais) – Armazém 25 Interno do Porto de Santos

Mais informações e programação: <https://www.portohacksantos.com.br/> e

<https://www.umportoparaofuturo.org.br/>

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

Data: 22/07/2022

EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO DISPARAM 26% NO 1º SEMESTRE

Informações: Agrolink (22 de julho de 2022)



Imagem: Pixabay

As exportações do estado de São Paulo fecharam o 1º semestre de 2022 com uma forte alta, de 26%, apontam dados do Ministério da Economia. As vendas para o exterior movimentaram cerca de US\$ 32,1 bilhões, avanço de US\$ 6,6 bilhões na comparação com o mesmo período do ano passado. O resultado positivo do estado foi fundamental para elevar o total exportado pelo Brasil, que ainda assim cresceu menos: 20,5%.

Entre os principais produtos vendidos para o exterior por São Paulo estão: veículos, carnes, soja, aeronaves, óleos, celulose, sucos, equipamentos de engenharia civil, açúcares e melaços. Já os principais destinos das exportações paulistas foram China e Estados Unidos.

Cada país comprou do estado quase US\$ 5,5 bilhões em mercadorias. Em ambos os casos, houve um crescimento acima de 30% na comparação com o 1º semestre do ano passado.

São Paulo respondeu, sozinho, por 20% das exportações brasileiras e vendeu para o exterior bem mais que os US\$ 24,1 bilhões do mesmo período de 2019, último ano antes da pandemia.

“Os dados mostram um estado com uma economia global, diversificada, aberta aos principais mercados do mundo e que vive um momento de recuperação acelerada”, avalia o presidente da InvestSP (Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade), Antonio Imbassahy.

“Além de todo o impacto que essas exportações geram em São Paulo, como receita, emprego e renda, elas ainda são fundamentais para ajudar a equilibrar o câmbio no país, com a entrada de dólares. Uma contribuição decisiva para a economia brasileira”.

A InvestSP conta com quatro escritórios internacionais que cobrem praticamente o mundo todo: Ásia (Xangai), América do Norte (Nova York), Europa (Munique) e Oriente Médio/Norte da África (Dubai). As unidades atuam na atração de investimento estrangeiro para São Paulo e para promover o fechamento de negócios entre empresas paulistas e do resto do planeta.

O destaque do balanço das exportações ficou por conta do crescimento das vendas para a China, mesmo com as restrições impostas pela política de tolerância zero contra a covid-19 adotada no país, que incluiu lockdown em Xangai.



“Mesmo durante a adoção das medidas mais restritivas, conseguimos manter nosso escritório de Xangai em operação e apoiar as empresas paulistas que negociam com a China no momento em que elas mais precisavam”, afirma Imbassahy.

Depois de China e Estados Unidos, o principal destino das exportações paulistas foi a Argentina. As vendas para o país vizinho cresceram 31,2% no 1º semestre, movimentaram US\$ 3,2 bilhões e responderam por quase 10% de tudo o que o estado negociou com o exterior.

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

Data: 22/07/2022

MAERSK INCORPORA À FROTA NAVIO DE 15.473 TEUS

Informações: Agência Porto (22 de julho de 2022)

A Maersk incorporou à sua frota um novo ULCV (Ultra Large Container Vessel), porta-contêineres recém-construído de 15.473 TEUs. O navio, o primeiro em três anos, está equipado com depurador.

A transportadora dinamarquesa assumiu o comando do navio esta semana do armador Zodiac Maritime, com sede em Londres, e deve receber pelo menos mais cinco navios irmãos em construção no estaleiro sul-coreano da DSME, segundo a Alphaliner.

A taxa de aluguel diária e a duração do contrato de afretamento não foram divulgadas, embora os dados da VesselsValue indiquem que um período de 10 anos foi acordado.

A Zodiac encomendou uma série de dez navios de 15.473 TEUs à DSME entre 2020 e 2021, ao preço de US\$ 108 milhões cada um.

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

Data: 22/07/2022

MINERVA FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE CARNE BOVINA PARA O CANADÁ

Informações: Brasilagro (22 de julho de 2022)

A Minerva Foods informou ter realizado o primeiro embarque de carne bovina para o Canadá, a partir da unidade de Palmeiras de Goiás (GO), após a habilitação para exportação do produto in natura de todas suas unidades brasileiras ao país.

“Ampliamos ainda mais nossa atuação para um importante mercado consumidor e abrimos mais uma porta para os nossos produtos no mundo”, disse, em nota, a gerente Executiva de Qualidade da Minerva Foods, Márcia Lopes.

A empresa lembra que no começo de 2022 a planta de José Bonifácio (SP) foi habilitada para exportação ao mercado dos Estados Unidos. A habilitação integrou a lista de mais seis plantas produtivas certificadas para exportar ao mercado estadunidense, sendo Araguaina (TO), Janaúba (MG), Paranatinga (MT) e Palmeiras de Goiás (GO), que estão autorizadas a enviar carne in natura; a unidade de Barretos (SP) para envio de carne enlatada, e a divisão de negócios Minerva Fine Foods, com produtos cozidos e congelados (Broadcast, 21/7/22)

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

Data: 22/07/2022

PORTO DE ITAJAÍ REALIZA CURSO DE FISCALIZAÇÃO DE MANIPULAÇÃO E TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

Informações: Porto de Itajaí (22 de julho de 2022)



Medidas de segurança são estabelecidas pela NR-29 – Foto: Luciano Mesadri Giorgi – Estagiário SECOM/SPI

Nesta quinta-feira (21), ocorre a penúltima palestra de Fiscalização Preventiva, de Cuidado com Produtos Perigosos, realizado no Auditório da Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária). O objetivo da audiência é assegurar aos trabalhadores portuários a competência de agir em situação de emergência, seguindo normas estabelecidas pela NR-29 (Norma Regulamentadora).

Atuando em paralelo e conformidade com o Plano de Controle e de Emergência (PCE), a NR-29, tem o objetivo de prever ações em terra e a bordo, onde devem conter procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico, constando para cada classe de risco a respectiva ficha, em locais de operação ou manuseio de produtos perigosos.

O curso iniciou na segunda-feira, 18, e encerrou nesta quinta-feira, 21, sendo promovido em períodos matutino e vespertino.

A etapa inicial do curso foi ministrada por Almir Vieira, Instrutor de Fiscalização de Produtos Perigosos, convidado em cumprimento à Norma de Transporte Hidroviário, NR29, que dá qualificação para os agentes portuários na movimentação de produtos perigosos. Outros agentes e instituições estiveram presentes durante a apresentação da palestra. O palestrante João Silvestre, da Empresa Dracares Ambipar, também palestrou ao longo da semana.

Em razão do Porto de Itajaí manipular todo o tipo de carga e, muitas delas, nocivas aos operadores, é necessário a compreensão teórica e prática de normas que dizem sobre como lidar com estes tipos de contêiner. Principalmente, caso alguma dessas cargas enfrentem problemas na hora de serem carregadas e descarregadas junto às áreas alfandegadas.

“O foco do curso é a parte de legislação e atendimento de emergência com produtos perigosos, tomada para minimizar os possíveis danos à pessoa, trabalhadores portuários, ao estabelecimento, bem como o rápido acionamento da equipe de intervenção, mas também a estrutura do Estado que nós temos hoje na Secretaria da Defesa Civil, que é Comissão Estadual Para Atendimento de Emergência, envolvendo produtos químicos perigosos”, conclui o instrutor Almir Vieira.

Paralelamente, a ação também incentivou a discussão e o pensamento crítico dos integrantes, ao verificar hipóteses de irregularidade no transporte de produtos perigosos, a exemplo de problemas de documentação e de transporte. Trazendo a importância de mais pessoas estarem aptas a desenvolver este serviço de forma adequada, atenta e a fim de minimizar possíveis irregularidades que podem gerar acidentes futuros.

“Realizamos o curso para capacitar a nossa Guarda Portuária e instituições intervenientes na hora de atuar na fiscalização preventiva e em emergências com produtos perigosos, uma vez que podem prejudicar não só os operadores que possuem relação direta com os equipamentos, contêineres e ferramentas, mas também para evitar danos aos estabelecimentos”, conclui a Eng^a Médelin Pitrez dos Santos, Coordenadora de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade.

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

Data: 22/07/2022

CIENTISTAS DO BRASIL APRESENTAM NOVO FERTILIZANTE FOSFATADO

Informações: ANBA (22 de julho de 2022)



Em parceria com um centro alemão, pesquisadores da Embrapa desenvolveram insumo que é capaz de aumentar em até 10 vezes a biomassa da soja quando comparado a sistemas convencionais de adubação – Foto: Embrapa Instrumentação/Divulgação

São Paulo – Pesquisadores da unidade Instrumentação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) se uniram a cientistas do instituto alemão Forschungszentrum Jülich para desenvolver um novo tipo de fertilizante fosfatado. O produto foi testado em lavouras de soja do Brasil e é capaz de aumentar em até 10 vezes a biomassa da soja quando comparado a sistemas convencionais de adubação.

A fórmula para chegar ao produto inclui enxofre, rejeito da indústria do petróleo, para liberar uma fonte natural de fósforo denominada estruvita, oriunda de resíduos urbanos. O composto, denominado estruvita-polissulfeto (St/PS), foi testado na cultura da soja, por sua importância agrônômica e alta dependência de fertilizantes.

Segundo Caue Ribeiro (foto acima), líder da Rede de Nanotecnologia para o Agronegócio (Rede AgroNano) da Embrapa Instrumentação, o uso dos materiais separadamente já era conhecido, mas com uma eficiência muito menor do que tem ao serem unidos. A expectativa é que o novo fertilizante ganhe escala dentro da próxima década.

Em entrevista à ANBA, o pesquisador explicou que o novo produto é uma alternativa que, além do melhor desempenho no campo, traz sustentabilidade. “O enxofre pode vir do petróleo brasileiro, do qual já se retira volume alto do componente químico. No refino do petróleo, o enxofre já precisa ser retirado. A estruvita pode ser produzida a partir da recuperação do fósforo presente no esgoto doméstico, com maior eficiência agrícola do que os fertilizantes convencionais. Então essa produção do fertilizante recupera os compostos que iriam para a água e ainda é uma fonte de fósforo que se perderia”, afirmou ele.

O novo produto também ganha em absorção, segundo a pesquisa. Isso porque a liberação do fertilizante é controlada, o que permite a entrega gradual de nutrientes de acordo com os ciclos da planta.

A busca por um fertilizante do tipo vem de longa data, explica Ribeiro. “O estudo que desembocou no novo produto começou com uma pesquisa de doutorado da minha orientanda Stella Fortuna do Valle. Mas já tem cerca de sete a oito anos que estamos buscando formas de suprir essa demanda”, afirmou ele.

Maior independência em fertilizantes

Um dos pontos altos da inovação é que o produto mostra potencial para reduzir a dependência brasileira de fertilizantes importados. Apesar de ter sido testado em plantações de soja, o insumo serve para qualquer cultura que demande fosfato e enxofre, o que, de acordo com a Embrapa, ocorre na grande maioria das lavouras.

O Brasil é um dos maiores consumidores de fertilizantes do mundo, e o maior importador do produto. Essa dependência do mercado externo torna o País suscetível a preços altos ou a conflitos que possam impactar a exportação de fertilizante, como vem ocorrendo desde o início da guerra na Ucrânia.

O Fosfato Monoamônico, o MAP, um derivado de rocha fosfática, é um dos três fertilizantes mais importados pelo Brasil, de países como Arábia Saudita e Marrocos, além da Rússia.

Apesar disso, a Embrapa lembra que a solução desenvolvida agora ainda precisa de um trabalho conjunto, envolvendo inclusive os órgãos que fazem tratamento de água e esgoto no Brasil. Apesar de existir em abundância, a estruvita precisa ser separada do esgoto doméstico, o que exige um esforço mais amplo em torno do saneamento básico. “Eu costumo insistir que confundimos emergência com urgência. Em momento como o atual, há uma emergência, então precisamos divulgar o que está na mão para atitudes rápidas. Mas a questão dos fertilizantes no Brasil vai além disso, no próprio Plano Nacional de Fertilizantes já está previsto reduzir a dependência do de importação desse produto para 60% em 2030, para se ter ideia da urgência”, apontou Ribeiro.

Por fim, o pesquisador conclui lembrando a importância do investimento para a continuidade do trabalho. “A Embrapa não vai produzir em escala. Hoje, nosso maior interesse é captar empresas que trabalham com produção de fertilizantes, ou que tenham interesse na produção de estruvita. É a integração entre saneamento urbano e fertilizantes que vai gerar esse desenvolvimento”, concluiu.

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

Data: 22/07/2022

SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA EXPLICA NOVOS ACORDOS DO MERCOSUL

Informações: Jovem Pan (22 de julho de 2022)



Líderes do Mercosul estão reunidos no Paraguai para determinar novas diretrizes do bloco – Foto: Reprodução/Flickr/Felipe Almeida

Os líderes do Mercosul, reunidos no Paraguai, decidiram manter a redução adicional de 10% da Tarifa Externa Comum, chamada TEC, até dezembro de 2023. A medida foi defendida pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, e também foi fechado um acordo de livre-comércio entre o bloco dos países

sul-americanos e Singapura, o que pode representar um adicional de R\$ 28,1 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil até 2041.

Para falar sobre as movimentações do Mercosul, o Jornal da Manhã, da Jovem Pan News, consultou o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, que inicialmente detalhou o histórico da economia brasileira no comércio internacional: “O Brasil ainda é um país muito carente de acordos comerciais. Temos uma rede de acordo comerciais ainda muito aquém do que seria esperado para um país com as dimensões da economia brasileira. O Brasil, a despeito de ser a décima economia do mundo, tem uma participação de apenas 1,3% no comércio internacional. O Brasil ainda está apenas entre os 25 a 30 maiores exportadores e importadores do mundo”.

De acordo com o secretário, os esforços para atingir uma maior inserção do Brasil no comércio internacional passa por dois eixos: a intensificação da rede de acordos comerciais e a reforma da Tarifa Externa Comum. Com relação à TEC, Ferraz defendeu a redução: “A TEC foi criada em 1995 e nunca foi reduzida. O Mercosul hoje é um bloco que tem tarifas de importação muito acima da média mundial, entre as maiores tarifas de importação do mundo. E isso acarreta em uma baixa competitividade do setor privado brasileiro”.

“Foram mais de 400 acordos comerciais formalizados no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) apenas nos últimos 30 anos. E, no Brasil, basicamente nos últimos 30 anos o único acordo significativo formalizado foi o próprio Mercosul”, criticou. Para o especialista, o acordo com Singapura, que representa o primeiro acordo de livre-comércio entre o Mercosul e um país da região asiática, é um importante avanço na inserção internacional da economia brasileira.

Ferraz projeta que a aproximação com Singapura pode gerar vínculos internacionais para além da Ásia: “Singapura, pouca gente sabe, é o segundo maior destino das exportações brasileiras na Ásia, depois da China. Nós exportamos em 2021, para Singapura, mais do que nós exportamos para o Japão, Coreia do Sul, Canadá e México, que são parceiros comerciais importantes do Brasil. Singapura também é uma fonte de investimentos externos diretos, grande receptor desses investimentos”.

“E, mais importante ainda, é um país conectado a 27 acordos comerciais. O que significa isso? Singapura é um país conectado a 90% do PIB mundial, ou seja, ele tem acesso preferencial em suas exportações a 90% do PIB mundial, significando que ele pode servir como um hub de exportação para o Brasil e para os países do Mercosul. Isso porque, uma vez que você exporta para Singapura, automaticamente você tem o acesso preferencial a 90% do PIB global”, explicou.



Assista clicando aqui → https://youtu.be/uW_bCnpvzy8

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/07/2022

ACORDO PARA EXPORTAR CEREAIS DURA 4 MESES E TEM ISTAMBUL COMO PORTO DE INSPEÇÕES

Informações: Diário de Notícias de Portugal (22 de julho de 2022)



A Ucrânia e a Rússia preparam-se para assinar um acordo, esta sexta-feira em Istambul, que irá permitir a exportação de cereais ucranianos, bloqueados nos portos do Mar Negro devido à guerra e que fazem falta nos mercados mundiais – Foto: © EPA/SERGEY KOZLOV

O acordo, negociado durante os últimos dois meses sob mediação da Turquia e das Nações Unidas, ainda não foi apresentado, mas, a poucas horas da assinatura – marcada para as 14:30 (hora de Lisboa) no Palácio

Dolmabahçe na cidade turca de Istambul, na presença do secretário-geral da ONU, António Guterres -, algumas condições já são conhecidas.

Alguns pontos já conhecidos do acordo, segundo a agência France-Presse (AFP):

Terá um centro de coordenação e controlo em Istambul

Será dirigido por representantes das partes envolvidas: um ucraniano, um russo, um turco e um representante da ONU, auxiliados pelas suas respetivas equipas.

Estes delegados serão responsáveis por estabelecer o cronograma de rotação de navios no Mar Negro. Segundo os especialistas envolvidos na negociação, ainda são necessárias três a quatro semanas para finalizar os detalhes e torná-lo operacional.

Serão feitas inspeções na Turquia à partida e chegada



A inspeção dos navios que transportam os cereais é uma exigência de Moscovo, que quer garantir que os navios não irão servir para entregar armas à Ucrânia.

Estas inspeções não terão lugar no mar, por razões práticas, mas sim na Turquia, provavelmente em Istambul, que tem dois grandes portos comerciais, na entrada do Bósforo (Haydarpaşa) e no mar de Mármara (Ambarlı).

Conduzidas por representantes das quatro partes envolvidas na elaboração do acordo, serão realizadas tanto à saída como à chegada dos navios.

Navios viajarão por corredores seguros

Os russos e os ucranianos comprometem-se a manter corredores marítimos no Mar Negro livres de qualquer atividade militar.

De acordo com o acordo, se for necessário proceder a uma desminagem, esta será realizada por um “país terceiro” — nenhum dos três envolvidos — que ainda não foi especificado.

Quando partirem da Ucrânia, os navios serão escoltados por embarcações ucranianas (provavelmente militares) até estar fora das águas territoriais ucranianas.

Terá duração de quatro meses, mas é renovável

O acordo será assinado para estar em vigor nos quatro meses seguintes, mas será renovado automaticamente.

O prazo inicial foi calculado tendo em conta que estão 20 a 25 milhões de toneladas de cereais nos silos dos portos ucranianos. Se forem exportados oito milhões de toneladas por mês, este período de quatro meses será suficiente para retirar o que já está armazenado.

Terá uma contrapartida para cereais e fertilizantes russos

Um memorando de entendimento deverá acompanhar este acordo, garantindo que as sanções ocidentais contra Moscovo não incidirão direta ou indiretamente em cereais e fertilizantes.

Esta foi uma exigência da Rússia, que a tornou condição ‘sine qua non’ para a assinatura do acordo.

Kremlin admite importância de deixar exportar cereais presos no Mar Negro

A presidência russa (Kremlin) admitiu ser “muito importante” permitir a exportação dos cereais bloqueados nos portos ucranianos devido à ofensiva russa, poucas horas antes da muito esperada assinatura de um acordo sobre esta questão.

Esta é uma parcela relativamente pequena dos cereais ucranianos, mas, mesmo assim, é muito importante que esses cereais cheguem aos mercados internacionais”, disse o porta-voz do Kremlin, Dmitry Peskov, confirmando também que o ministro da Defesa russo, Serguei Shoigu, estará em Istambul para assinar o acordo com a Ucrânia.

Peskov sublinhou ainda a importância de os cereais russos também conseguirem chegar aos mercados.

O acordo, que deverá ser assinado às 14:30 (hora de Lisboa) no Palácio Dolmabahçe, na cidade turca de Istambul, deverá vigorar durante quatro meses e é renovável.

Segundo o que já se sabe que foi acordado, depois de dois meses de negociações, o documento vai criar um centro de controlo em Istambul, dirigido por representantes das partes envolvidas: um ucraniano, um russo, um turco e um representante da ONU, que deverão estabelecer o cronograma de rotação de navios no Mar Negro.

O acordo implica também que passe a ser feita uma inspeção dos navios que transportam os cereais para garantir que levam armas para a Ucrânia.

Estas inspeções, que serão realizadas tanto à saída como à chegada dos navios, deverão acontecer nos portos de Istambul.

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

Data: 22/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ALEMANHA APROVA SOCORRO BILIONÁRIO À EMPRESA DE ENERGIA, 1ª VÍTIMA DA CRISE DO GÁS NA EUROPA

Governo terá 30% da Uniper. Plano inclui ainda empréstimo com recursos públicos para conversão futura em ações e crédito do banco de desenvolvimento alemão

Por O Globo, com agências internacionais — Berlim



Empresa de energia Uniper é a maior importadora de gás russo na Alemanha Bloomberg

O governo alemão concordou em socorrer a empresa de energia Uniper com um montante de cerca de US\$ 17 bilhões. A companhia, considerada a primeira vítima da crise do gás na Europa, quase entrou em colapso depois que a Rússia reduziu o fornecimento do insumo ao país.

O governo alemão terá uma participação de 30% da empresa de energia .

O chanceler alemão Olaf Sholtz, que segundo o jornal britânico Financial Times interrompeu suas férias no sul da Alemanha, para concluir o acordo, disse que a Uniper é de “importância primordial” para a economia e para o fornecimento de energia para empresas e clientes residenciais no país.

A Uniper é a maior importadora de gás russo da Alemanha e enfrentava insolvência desde que a Gazprom, da Rússia, reduziu drasticamente o fornecimento de gás para a o país em meados de junho. Autoridades em Berlim temiam que um colapso da empresa pudesse desencadear o mesmo em todo o setor de energia.

De acordo com o FT, Scholz traçou paralelos entre o resgate e a famosa promessa do ex-chefe do BCE, Mario Draghi, de fazer “o que for preciso” durante a crise da dívida da zona do euro.

- É exatamente a mesma coisa agora – faremos todo o necessário para garantir que o país, suas empresas e cidadãos passem por essa situação - disse a repórteres em Berlim.

O plano prevê, além da compra das ações da empresa, a oferta de empréstimo público de até € 7,7 bilhões (US\$ 7.821 bilhões) em bônus conversíveis, que serão convertidos em ações futuramente.

A Uniper, com sede em Düsseldorf, vem gastando dezenas de milhões de euros por dia complementando o suprimento de gás em falta com alternativas mais caras.

França também socorre empresa do setor de energia

Além disso, há previsão de aumento de linha de crédito do banco público de fomento, o KfW, para a companhia no valor de € 2 bilhões a € 9 bilhões (US\$ 2,031 bilhões a US\$ 9,143 bilhões) .

No início do mês, o governo da França decidiu assumir 100% do controle da empresa de energia Électricité de France (EDF), num momento em que as tarifas de eletricidade não param de subir e a Europa enfrenta risco de desabastecimento, situação agravada com a guerra na Ucrânia.

A EDF já é uma estatal. O Estado francês detém 84% do seu capital. Mas a decisão do governo da França indica mudança na estratégia para o setor, algo que já havia sido sinalizado pelo presidente Emmanuel Macron durante a campanha por sua reeleição, em março.

Gás será 'energia verde' na Europa

O gabinete do governo alemão aprovou, neste mês, lei que prevê que o governo arque com pacotes de resgates, incluindo a compra de participações acionárias nas empresas em dificuldade na área de energia. O projeto deve seguir para o Parlamento nos próximos dias.

A crise no setor de energia é tamanha que o Parlamento Europeu votou para permitir que o gás natural e a energia nuclear sejam rotulados como fontes energéticas verdes, removendo a última grande barreira ao financiamento de bilhões de euros de investidores ambientais.

A Europa tem metas ambiciosas de redução de emissões dos gases do efeito estufa, mas passa por uma crise energética profunda crise de energia. Para depender menos do petróleo e gás russos, os países do continente estão investindo em novos projetos e nem todos tinham o rótulo de energia limpa.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/07/2022

BOLSONARO VAI COM MINISTROS A POSTOS DE GASOLINA, COMEMORA QUEDA DE PREÇO E DIZ NEGOCIAR IMPORTAÇÃO DE DIESEL

A quase dois meses da eleição, presidente tenta capitalizar redução no valor dos combustíveis
Por Alice Cravo e Daniel Gullino



Bolsonaro vai com ministros a postos de gasolina, comemora queda de preço e diz negociar importação de diesel
O presidente Jair Bolsonaro visita posto de gasolina ao lado dos ministros Adolfo Sachsida e Anderson Torres
Reprodução/Facebook

O presidente Jair Bolsonaro foi a um posto de gasolina em Brasília, nesta sexta-feira, para comemorar a redução do preço dos combustíveis, ao lado dos ministros Anderson Torres (Justiça e Segurança Pública) e Adolfo Sachsida (Minas e Energia).

Nos últimos meses, a redução nos preços de combustíveis tornou-se um dos focos de Bolsonaro, que aparece em segundo lugar nas pesquisas de intenção de voto para as eleições deste ano. Uma das apostas do presidente foi a criação de um teto do ICMS que incide sobre o item. Ao mesmo tempo, o presidente pressionou por mudanças na Petrobras, por ter ficado irritado com os sucessivos reajustes de preço.

— Eu acho que com a diretoria antiga (da Petrobras) a gente não esperaria diminuir esses R\$ 0,20 agora, e faz a diferença R\$ 0,20 centavos — disse o presidente.

Sachsida também ressaltou que o posto cumpriu o decreto que obriga a divulgação do preço anterior à imposição do teto de ICMS, uma forma do governo ressaltar a queda no preço.

O posto visitado por Bolsonaro e pelos ministros está na origem da investigação da Operação Lava-Jato. No local, funcionava uma casa de câmbio, que era utilizada para lavar dinheiro e distribuir propinas.

Durante a visita, Sachsida comentou um decreto publicado nesta sexta, que adia o prazo para distribuidoras de combustíveis comprovarem o cumprimento da meta de compra de créditos de descarbonização (os chamados CBIOs).

O decreto que a meta de cada ano terá que ser comprovada até 22 de março do ano seguinte. Excepcionalmente, a de 2022 poderá ser comprovada até setembro de 2023. De acordo com o ministro, isso pode gerar uma queda de R\$ 0,10 no preço do combustível.

— A medida que nós tomamos hoje vai abaixar em mais 10 centavos. Dessa vez vai abaixar o diesel, hein. Então, boa notícia. Até 10 centavos a menos no diesel e até 10 centavos a menos na gasolina.

Importação de diesel

Bolsonaro foi questionado sobre a dificuldade de importação de diesel da Rússia — que ele anunciou na semana passada como se estivesse certa — e respondeu que o Brasil está em contato com “vários outros países”.

— Estamos (tratando) com vários outros países, Sachsida sabe melhor do que eu, vários outros países contactados para a gente comprar o diesel mais barato.

De acordo com o ministro, o Itamaraty fez uma relação de países que não possuem sanções econômicas, e que agora o governo está entrando em contato com cada um.

— Quero aproveitar para agradecer o Ministério das Relações Exteriores. O que nós fizemos foi entrar em contato com o Ministério das Relações Exteriores e perguntar em quais países existem restrições e sanções internacionais. Todos os países que não possuem sanções internacionais as embaixadas brasileiras estão entrando em contato e verificando a possibilidade de importação.

Os dois não deixaram claro, no entanto, se o governo desistiu da compra da Rússia, atingida por sanções dos Estados Unidos e países europeus.

Bolsonaro também afirmou que o contato com o presidente russo Vladimir Putin está “dez, excelente” e que não irá aderir a sanções econômicas em razão da guerra contra a Ucrânia.

— Lógico, o Brasil é um país importantíssimo. Nós não vamos aderir a essas sanções econômicas, continuamos em equilíbrio. (...) Repito, nosso contato com o presidente Putin está dez, excelente.

O presidente também disse que manteve uma “posição de estadista” na conversa que teve com o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, no início da semana.

— Ele desabafou muita coisa. Eu não retruquei, mantive aí a posição de estadista — afirmou.

Corte pode chegar a R\$ 8 bi

Bolsonaro também indicou que o corte no Orçamento preparado pelo governo pode chegar a R\$ 8 bilhões. O cálculo feito pelo Ministério da Economia apontou para a necessidade de um corte superior a R\$ 5 bilhões.

— A gente não quer cortar nada, se eu não cortar eu entro na Lei de Responsabilidade Fiscal. Agora, é duro trabalhar com um orçamento desse, engessado. Temos esse corte extra chegue a

quase R\$ 8 bilhões. Entra aí a questão dos precatórios, entra abono, entra a questão do financiamento da agricultura também — afirmou.

O novo corte de verbas vai ocorrer às vésperas das eleições e criou uma tensão no governo, já que diversos ministérios estão reclamando de falta de recursos para a execução de seus projetos.

O bloqueio previsto por integrantes da equipe econômica ocorre por conta do teto de gastos, a regra que impede o crescimento das despesas federais acima da inflação. Como as despesas totais são limitadas pelo teto, quando um gasto obrigatório sobe mais que o previsto no Orçamento, é necessário bloquear despesas não obrigatórias (essencialmente investimentos e custeio da máquina pública).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PARA REDUZIR PREÇO DO DIESEL, GOVERNO PRORROGA PRAZO PARA DISTRIBUIDORAS CUMPRIREM META AMBIENTAL

Disparada dos preços dos Créditos de Descarbonização é um dos entraves para uma queda maior do diesel nas bombas

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - O governo prorrogou até setembro de 2023 o prazo para as distribuidoras de combustíveis fósseis comprovarem o cumprimento da meta de compra dos Créditos de Descarbonização (CBios). Essa é uma meta ambiental compulsória anual de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa para a comercialização de combustíveis.

Decreto publicado nesta sexta-feira, 22, no Diário Oficial da União define, em caráter excepcional, o novo prazo para comprovação da meta de 2022.

A disparada dos preços desses créditos é um dos entraves para uma queda maior do diesel nas bombas. Como antecipou o Estadão no início da semana, a expectativa do governo é uma redução adicional de R\$ 0,10 por litro do diesel.

“A medida que tomamos hoje vai baixar em mais R\$ 0,10. Desta vez vai baixar o diesel, até R\$ 0,10 a menos no diesel e até R\$ 0,10 a menos na gasolina. Com os R\$ 0,20 que a Petrobras já anunciou, é uma queda de até R\$ 0,30 na gasolina”, declarou o ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, ao lado do presidente Jair Bolsonaro. Os dois foram a um posto de combustíveis fiscalizar a queda nos preços. De acordo com Sachsida, o decreto é uma “boa notícia” para os caminhoneiros.

Na matemática do Ministério de Minas e Energia, com as medidas de redução de tributos já tomadas, o litro do diesel pode cair, em média, de R\$ 7,68 para R\$ 7,55. Com a prorrogação do prazo dos CBios, o preço poderá chegar a R\$ 7,45. O potencial de queda do litro do etanol inicial é de R\$ 4,87 para 4,56 – e, com a emenda promulgada, pode chegar a R\$ 4,32. Para o litro da gasolina, o governo calcula um potencial de queda em média no País de 21%, de R\$ 7,39 para R\$ 5,84.

O CBio é um crédito relacionado a emissões de carbono e as práticas antipoluição das empresas. É emitido pelas companhias produtoras e importadoras de biocombustíveis, como etanol. Cada tonelada de CO2 que deixa de ser emitida gera um crédito de carbono. As metas estão previstas na Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).



A disparada dos preços dos créditos de descarbonização é um dos entraves para uma queda maior do diesel nos postos Foto: Lucas Lacaz Ruiz/Estadão Conteúdo

O governo usou a justificativa da decretação do estado de emergência pelo Congresso, incluído na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Kamikaze, para tomar a medida.

“A medida está em consonância com o atual Estado de emergência no Brasil, decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos preços do petróleo, combustíveis e seus

derivados e dos impactos sociais dela decorrentes, reconhecido pelo Congresso”, diz.

Como mostrou o Estadão, Sachsida, solicitou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que investigue possível infração à ordem econômica praticada nas negociações dos CBios. O ministro anunciou a medida nas suas redes sociais.

Esses créditos chegaram a bater R\$ 200, enquanto, em 2021, o preço médio foi de R\$ 40. Com a prorrogação, as empresas só precisarão cumprir as cotas até o final do próximo ano.

O governo está fazendo um monitoramento do mercado de combustíveis para o planejamento de novas medidas regulatórias que podem contribuir para a queda mais rápida dos combustíveis e também da energia elétrica. Entre as medidas está uma maior regulamentação desse crédito para dar maior segurança jurídica e evitar manipulação e conluio de preços, como o governo suspeita que vêm ocorrendo recentemente.

Só a informação divulgada na semana passada, de que o Cade poderia abrir investigação, já fez o preço recuar para R\$ 160. Uma das suspeitas é de que distribuidoras estariam comprando certificados em volume acima da sua meta em conluio com produtores de etanol para desequilibrar o mercado e forçar suas concorrentes a pagar um preço mais alto pelos créditos.

Também presente no “comboio da fiscalização”, o ministro da Justiça e Segurança Pública, Anderson Torres, afirmou que o governo federal está aberto para receber denúncias da população sobre postos de combustíveis que eventualmente não tenham baixado os preços.

Redução de preços da Petrobras

Na visita ao posto de combustível nesta sexta em Brasília, o presidente Jair Bolsonaro afirmou que a Petrobras “certamente” vai anunciar uma nova queda no preço dos combustíveis.

“Se o (petróleo) Brent cair mais um pouquinho... eu não vou falar que vai, mas certamente a Petrobras vai rever o preço para baixo”, declarou o presidente. “Com diretoria antiga a gente não esperaria diminuir os R\$ 0,20 de agora. R\$ 0,20 nos combustíveis fazem diferença”, acrescentou, voltando a defender que a Petrobras tem uma função social a cumprir.

“O que eu quero do presidente da Petrobras que indico é que cumpra a legislação”, afirmou o presidente. “Tem viés social previsto na Lei das Estatais. Eu sou um acionista, dos que mais tem ações. Eu converso com as pessoas, dou sugestões. Muitas vezes não são compatíveis. Busco acertar. Não digo ‘se você não fizer isso, você sai daí’”.

Enquanto o presidente respondia às perguntas, ao menos duas pessoas gritaram “Fora, Bolsonaro” no posto de combustível.



Bolsonaro e Sachsida também anunciaram negociações com outros países para a importação de combustível mais barato. "Estamos com vários outros países contatados para a gente comprar diesel mais barato. É a nova política que a gente está implementando, não é fácil mexer num lobby tão poderoso como o dos combustíveis", afirmou o presidente, sem especificar quais países.

"Entramos em contato com Ministério de Relações Exteriores e perguntamos em quais países existem restrições e sanções internacionais. Em todos que não existem [sanções], o Brasil está entrando em contato e verificando a possibilidade de exportação", acrescentou Sachsida.

Bolsonaro já havia anunciado negociações com a Rússia para a importação de diesel. "Meu relacionamento com governo russo não é bom, é excepcional", declarou o presidente no posto de combustível. "Nosso contato com Putin está 10, excelente", seguiu o chefe do Executivo, que já declarou posição de neutralidade na guerra com a Ucrânia. "Em breve teremos combustível mais barato do mundo, tirando países produtores e com refinarias". / COM BROADCAST

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/07/2022

BOLSONARO E SACHSIDA DIZEM QUE GOVERNO NEGOCIA IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS COM OUTROS PAÍSES

Bolsonaro já havia anunciado negociações com a Rússia para a importação de diesel

Por Eduardo Gayer

BRASÍLIA - Em visita a posto de combustível em Brasília para fiscalizar a mais recente queda de preços, o presidente Jair Bolsonaro e o ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, anunciaram negociações com outros países para a importação de combustível mais barato.

"Estamos com vários outros países contatados para a gente comprar diesel mais barato. É a nova política que a gente está implementando, não é fácil mexer num lobby tão poderoso como o dos combustíveis", afirmou o presidente, sem especificar quais países.

"Entramos em contato com Ministério de Relações Exteriores e perguntamos em quais países existem restrições e sanções internacionais. Em todos que não existem sanções, o Brasil está entrando em contato e verificando a possibilidade de exportação", acrescentou Sachsida.

Bolsonaro já havia anunciado negociações com a Rússia para a importação de diesel.

"Meu relacionamento com o governo russo não é bom, é excepcional", declarou o presidente no posto de combustível.

"Nosso contato com Putin está 10, excelente", seguiu o chefe do Executivo, que já declarou posição de neutralidade na guerra com a Ucrânia. "Em breve teremos combustível mais barato do mundo, tirando países produtores e com refinarias."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/07/2022

CONGONHAS TERIA ATÉ 4 VOOS EXTRAS POR HORA COM EXPANSÃO, MAS GOL E LATAM VEEM 'ESTRUTURA SATURADA'

Governo acredita que os últimos investimentos realizados pela Infraero seriam suficientes para um aumento de movimentação no aeroporto, cujo leilão está agendado para agosto

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - A expansão da capacidade do aeroporto de Congonhas (SP) pedida pela Infraero adicionaria de 3 a 4 movimentos por hora no terminal, que hoje opera com 32 a 33 pousos e decolagens por hora na aviação comercial, segundo fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast. O governo tem pressa para receber a autorização antes do leilão do terminal, previsto para agosto, mas Gol e Latam falam em infraestrutura “bastante saturada”.

Por considerar que a expansão solicitada agora seria modesta, o governo acredita que os últimos investimentos realizados pela Infraero, estatal que administra Congonhas, já seriam suficientes para suportar um aumento de movimentação no aeroporto. A avaliação também é feita pela Infraero.

Já a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que representa companhias como Gol e Latam, afirma que a expansão de voos só deveria ocorrer após “investimentos significativos” no terminal de passageiros do aeroporto. Em nota, a entidade afirmou que entende o aumento de quantidade de pousos e decolagens no aeroporto como totalmente seguro devido aos recentes investimentos na pista principal, mas ressaltou a situação no terminal de passageiros, que deveria receber melhorias antes da expansão.



A expansão da capacidade do aeroporto de Congonhas (SP) pedida pela Infraero adicionaria de 3 a 4 movimentos por hora no terminal Foto: Werther Santana/Estadão Conteúdo

Para a Infraero, no entanto, os investimentos já feitos são suficientes para a expansão dos voos. Além de melhorias no terminal de passageiros, fontes destacam outros projetos, como a reforma da pista principal, concluída no fim de 2020, e o novo sistema e estrutura para voos internacionais de aviação executiva, que contou com R\$ 222 milhões do governo.

Com a concessão do aeroporto, haverá espaço para esse número crescer ainda mais em razão dos investimentos previstos no projeto, que abrem caminho para o ativo registrar 44 movimentos por hora. O projeto prevê investimentos na casa de R\$ 3,3 bilhões.

O pedido de aumento de capacidade está em análise pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Segundo apurou o Estadão/Broadcast, ainda não há data definida para o órgão decidir sobre o pedido da Infraero, uma vez que a estatal ainda precisa enviar mais informações para basear a decisão da Anac. A expectativa, por sua vez, é de que os dados restantes sejam apresentados pela administradora de Congonhas em agosto.

A expansão de voos no aeroporto é debatida há tempos no setor e, nos bastidores, é marcada por uma animosidade entre as empresas. O aumento de pousos e decolagens abre espaço para outras companhias, como a Azul, aumentarem suas operações no terminal, onde Gol e Latam são dominantes.

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que tem as duas companhias como associadas, afirmou em nota que entende que o aumento de quantidade de pousos e decolagens só deveria ocorrer após “investimentos significativos no terminal de passageiros”. A Abear, que não representa a Azul desde 2019, alega que os aprimoramentos são necessários porque a infraestrutura atual para embarque e desembarque estaria “bastante saturada” em horários de pico.

Em tom crítico, o CEO da Latam no Brasil, Jerome Cadier, foi ao LinkedIn nesta semana para dizer que o movimento da Infraero “provavelmente” se daria pelo desejo do governo de aumentar a atratividade para os investidores no leilão de agosto.

Técnicos que acompanham as discussões, no entanto, discordam dessas avaliações. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, o diagnóstico é de que não há nenhum estudo apontando que o estado do terminal de passageiros seria um impeditivo ao aumento de capacidade de Congonhas. Todos os fatores envolvendo a possível expansão do terminal estão sendo avaliados dentro da Anac, que entende como importante um aumento da concorrência no aeroporto.

Outra questão apontada por técnicos é que, caso ajustes na infraestrutura ainda precisem ser realizados, a Infraero teria até março do ano que vem para fazê-los, visto que a expansão, se aprovada, valeria apenas para a próxima temporada.

Apesar da solicitação da Infraero ter chegado antes de a Anac aprovar as novas regras de distribuição de slots em Congonhas, a recente deliberação da agência esquentou ainda mais o debate sobre a expansão do aeroporto. De acordo com relatório do BTG Pactual, após a mudança aprovada no início de junho, há espaço para a Azul atingir mais de 80 slots (autorizações para pousos e decolagens) em Congonhas (dos atuais 41) até 2023, aumentando sua participação de mercado no aeroporto de 7% para cerca de 15%.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a Infraero enviou mais informações nesta semana à Anac, mas ainda faltam outros dados. Um deles é a atualização do plano de zoneamento de ruído, no qual a estatal ainda trabalha, aproveitando a fase de alta temporada registrada em julho para realizar as medições.

Procurada, a Anac afirmou que o pedido está em análise e que a agência ainda aguarda informações que foram solicitadas à Infraero sobre infraestrutura aeroportuária e segurança operacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/07/2022

AEB REDUZ PROJEÇÃO DE QUEDA DO SUPERÁVIT COMERCIAL EM 2022 PARA 11,6%, A US\$ 54,126 BI

Entidade explicou que mudança se deve à forte elevação nas cotações das commodities
Por Gabriel Vasconcelos

RIO - A Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) revisou, na manhã desta sexta-feira, suas projeções para as exportações e importações do País em 2022. A entidade projeta um superávit de US\$ 54,126 bilhões para a balança comercial brasileira este ano, uma queda de 11,6% com relação a 2021.

A previsão anterior, feita tradicionalmente em dezembro, apontava recuo maior, de 39,7%, para o saldo da balança comercial. Houve, portanto, melhora considerável na expectativa, revista hoje.

Em nota, a AEB informou que a mudança se deve à forte elevação nas cotações das commodities, com destaque para petróleo em bruto, soja em grão, milho, café e óleos combustíveis.



Colheita de soja; AEB informou que melhora no saldo da balança comercial se deve à forte elevação nas cotações das commodities, com destaque para petróleo em bruto, soja em grão, milho, café e óleos combustíveis Foto: Vivi Zanatta/AE

Segundo a AEB, para 2022, são projetadas exportações de US\$ 319,471 bilhões, elevação de 13,8% em relação ao montante de US\$ 280,633 bilhões apurado em 2021.

Com relação a produtos exportados, ficam no campo positivo o setor agropecuário, com alta estimada de



20,9%, para US\$ 66,7 bilhões, ante o resultado do ano passado, e a indústria de transformação, com crescimento previsto de 23,6%, para US\$ 178,1 bilhões, na mesma comparação.

Antes a AEB previa recuo de 1,3% para a indústria de transformação. Permanece no campo negativo a indústria extrativa, com queda esperada nas exportações de 8,4%, para US\$ 73,1 bilhões, na comparação com 2021. Antes a AEB previa uma queda de 26,9% para este setor.

Já para as importações estão previstas em US\$ 265,345 bilhões, aumento de 21% em relação aos US\$ 219,409 bilhões alcançados em 2021, informou a AEB. A entidade também aumentou a projeção de aumento nas importações, antes de somente 4,5%. Agora, produtos agropecuários importados têm alta prevista de 8,4%, para US\$ 5,8 bilhões, enquanto os importados da indústria extrativa sobem 78,8%, para US\$ 23,2 bilhões e, a da indústria de transformação, avançam 18,6%, para US\$ 234 bilhões.

“À exceção do minério de ferro, carne suína e celulose, todas as demais principais commodities exportadas pelo Brasil tiveram aumento de preços em 2022, cenário que contribuirá para o crescimento de 13,8% das exportações e para a manutenção de superávit comercial pouco abaixo do obtido em 2021, mesmo com as importações projetando sólido crescimento de 21%, concentradas na indústria extrativa e de transformação”, informou em nota a AEB.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/07/2022

SENADO APROVA PROPOSTA QUE PREVÊ DEDUZIR GASTOS COM ALUGUEL DO IMPOSTO DE RENDA; ENTENDA

Projeto seguirá para votação na Câmara dos Deputados e propõe isenção de 75% dos valores recebidos em aluguéis residenciais

Por Redação

A Comissão de Assuntos Econômicos do Senado aprovou no início do mês um projeto de lei que visa alterar as regras do Imposto de Renda em relação ao pagamento e recebimento de aluguéis residenciais.

A proposta, que deve seguir para a Câmara dos Deputados, prevê que os contribuintes que pagam aluguel residencial possam incluir esses gastos nas deduções do Imposto de Renda e que proprietários de imóveis residenciais que têm ganhos com aluguéis tenham isenção de 75% dos valores recebidos.

O texto não permite a dedução de gastos acessórios, como taxas de condomínio, Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) e outros tributos relativos ao imóvel.

O projeto de lei também aumenta a multa para o contribuinte que omite ou falseia o recebimento de aluguéis para 150% do imposto devido. As mudanças têm validade até o exercício de 2028 (referente a aluguéis pagos e recebidos em 2027).

O autor da proposta é o senador Alexandre Silveira (PSD-MG), que afirma ter como objetivo estimular a regularização fiscal das declarações com renda de locação de imóveis. Para ele, a medida vai aumentar a arrecadação porque “cria incentivos econômicos para que locadores e locatários declarem formalmente os aluguéis e pune com maior rigor aqueles que deixarem de fazê-lo”. / COM AGÊNCIA SENADO

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/07/2022

jornal do commercio

JORNAL DO COMMERCIO -PE CONCORRÊNCIAS DE MILHÕES

TECONE Conepar e Tecon firmam consórcio e oferecem R\$ 450 milhões para vencer leilão do estaleiro

14 **Jornal do Commercio**

JC

Recife, 22 de julho de 2022 sexta-feira

Economia

TECONE Conepar e Tecon firmam consórcio e oferecem R\$ 450 milhões para conseguirem vencer leilão de terreno do estaleiro

Concorrência de milhões

FERNANDO CASTILHO
castilho@jc.com.br

Uma joint-bidder (espécie de consórcio de interesse para desenvolver um projeto específico) formado pelas empresas Conepar (que possui o controle das empresas Cone S/A e Convida Participações) e ICTSI Rio (empresa do mesmo grupo e que controla o Tecon Suape) ofereceu ao Estaleiro Atlântico Sul R\$ 450 milhões pela área colocada em leilão pela empresa.

O valor é 50% maior que o mínimo estabelecido pelo EAS, que ofereceu dois terrenos de sua área como parte da estratégia de levantar recursos para sair da Recuperação Judicial em que se encontra desde junho de 2021.

A oferta é para a área identificada como UPI-B Cais Sul.

Dentro das regras do leilão (que vem sendo objeto de disputas judiciais por pelo menos três interessados na área), a empresa APM Terminais B.V. (APMT), integrante do grupo Maersk, pode, ainda, em até 72 horas, fazer uma oferta após o conhecimento da que foi apresentada pelo joint-bidder Conepar Tecon Suape. Mas ela terá que ser maior que os R\$ 450 milhões oferecidos.

A empresa APM Terminais B.V. (APMT), poderá fazer uma oferta maior porque a juíza Ildete Veríssimo de Lima, da 1ª Vara Cível da Comarca de Ipojuca, aceitou no processo que ela use o instrumento de Stalking Horse, que lhe dá preferência após publicizada as demais propostas no leilão.

No processo, que tramita na 1ª Vara Cível da Comarca de Ipojuca, a Maersk ofereceu o valor mínimo de R\$ 300 milhões.

Na abertura das propostas, o Administrador Judicial (Medeiros & Medeiros) recebeu o questionamento dos advogados da APM Terminais sobre a possibilidade de poder haver uma proposta conjunta de dois participantes.

Ele pediu que fosse registrado o questionamento - que será feito nos autos do processo de RJ - e que a juíza Ildete Veríssimo de Lima, da 1ª Vara Cível da Comarca de Ipojuca, analise sua demanda para, só então, a APM Terminais exercer o seu direito de Stalking Horse, para fazer uma contra-proposta em até 72 horas. A demanda do representante

da APM Terminais será enviada pelo administrador judicial à juíza da causa.

DISPUTA

Com a entrada na disputa das empresas formadas pelos donos do Cone (que opera um hub de logística com 800 mil m² nas margens da BR-101 e na rodovia pedagiada PE-009, que dá acesso ao Porto de Suape) e o Tecon Suape, que opera há 20 anos um terminal de contêineres onde o grupo filipino ICTSI investiu R\$ 800 milhões, estabeleceu-se uma disputa conceitual de investimentos.

A Maersk, através da APM Terminais B.V. (APMT), deseja implantar em Suape um Terminal de Uso Privativo (TUP) com o qual pretende concorrer com o Tecon Suape, que opera um terminal com movimentação de 500 mil cofres de cargas por ano, cujos preços são os mais caros do mercado brasileiro em função da obrigação contratual com o Governo de Pernambuco, dono do Complexo Portuário de Suape.

O projeto Tecone prevê um Terminal de gás, de armazenamento de líquidos, e outro de movimentação de cargas gerais

Por outro lado, a companhia que deve surgir da aquisição desse terreno, por meio da joint-bidder, pretende implantar o que chamou de Tecone - Condomínio de Terminais Marítimos, com investimentos estimados em R\$ 1,4 bilhão.

O projeto é dividido em quatro eixos, que servem aos interesses do Complexo Portuário de Suape.

O projeto Tecone, já apresentado ao Porto de Suape, prevê na área do EAS um Terminal de gás (GNL e GLP) com capacidade de 115 m³, um terminal de armazenamento de líquidos com capacidade de 364 mil m³, um terminal de movimentação de cargas gerais de



CERTAME oferta é para a área identificada como UPI-B Cais Sul. Dentro das regras do leilão, APM Terminais B.V. tem 72 horas para fazer proposta maior

apoio com capacidade de 90 mil toneladas e ilha de serviços voltada para escritórios e apoio a empresas que desejam fazer exportações.

As duas empresas anunciaram que, como já operam com projetos estruturais no mercado financeiro e plantas de plataformas de serviços, têm respaldo para não apenas pagar o valor de R\$ 450 milhões, mas também desenvolver a plataforma Tecone.

APOIO MAERSK

Apesar dessa oferta, a joint-bidder deverá enfrentar a resistência do governo estadual - que se comprometeu publicamente em apoiar o projeto da Maersk na construção de um TUP. Ainda que o objeto do negócio seja competir com um terminal já existente (Tecon Suape).

O governo do Estado recebe atualmente dois terços das receitas que o próprio Complexo Portuário de Suape arrecada por ano, apenas em taxas e arrendamento ao Tecon Suape.

Mesmo assim, o governo do Estado está disposto a abrir mão dessa receita em nome de um serviço com preços mais baixos que o Tecon Suape cobra, para es-

tabelecer alguma concorrência no terminal.

Com o TUP, a Maersk pagará apenas as taxas de movimentação portuária, que somam menos de um terço do que o Tecon é obrigado a pagar ao complexo portuário de Suape. O TUP, por ser propriedade da Maersk, pode operar em Suape por tempo indeterminado.

Pelo projeto apresentado pelo consórcio Conepar ICTSI, o desenvolvimento do porto e suas novas atividades, na prática, apenas amplia as ofertas de serviços já existentes e que dão sinais de estrangulamento devido à necessidade de investimentos.

Com ele, o Governo de Pernambuco teria uma receita de R\$ 2 bilhões em tributos, e os municípios do Cabo e Ipojuca, mais de R\$ 40 milhões em impostos sobre serviços.

O projeto conceitual do Tecone diverge da Maersk, que se limita, ao menos na proposta apresentada, a construir um novo terminal de contêineres para competir em preços com o Tecon Suape, da qual é o principal cliente, sendo responsável por quase 60% das receitas totais que o terminal fatura.

A APM Terminais B.V. (APMT) pretende aproveitar a área para construir um terminal de contêineres usando como acesso ao mar dois cais que foram construídos pelo EAS e que exigirão serviços de dragagem para calado de até 15 metros. Só assim para que os supernavios da companhia, se dona do novo terminal, ancoram em Suape.

O governo de Pernambuco está disposto a investir na dragagem e ajudar a companhia.

HISTÓRIA LONGA

O processo de venda dos terrenos do EAS vem desde 2019, quando a empresa pediu o regime de Recuperação Judicial visando arrecadar fundos para pagar aos credores dívidas de R\$ 1,2 bilhão. O BNDES, que emprestou R\$ 1 bilhão aos grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, é o maior credor.

O EAS colocou duas áreas para levantar parte desses recursos. Uma que tem o cais e teve valor estimado em R\$ 300 milhões, e outra maior, contígua à primeira, mas sem acesso ao porto, no valor de R\$ 595 milhões.

No leilão de novembro, nenhuma das duas, no va-

lor total de R\$ 895 milhões, teve interessados. Agora, apenas a que tem acesso ao mar recebeu propostas.

Esse resultado deverá ser homologado pela juíza Ildete Veríssimo de Lima na próxima semana, após a ATM se manifestar se está disposta a cobrir a oferta da joint-bidder Conepar ICTSI.

A disputa entre os dois pretendentes é muito interessante para atender ao desejo dos grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão.

Ao vender uma parte do terreno e manter o estaleiro funcionando, eles conseguem pagar parte do empréstimo ao BNDES e, portanto, reduzir o volume de garantias que deram para obter o financiamento junto ao banco público para concluir a construção do EAS.

Apenas com a venda de um terreno, eles reduziram esse compromisso em mais da metade de sua dívida e, assim, livram-se do comprometimento de suas garantias.

O valor de R\$ 800 milhões pedido pelos dois terrenos é suficiente para pagar mais de 80% de toda a dívida com o das companhias e com o BNDES.



VALOR ECONÔMICO (SP)

RÚSSIA E UCRÂNIA SELAM ACORDO SOBRE EMBARQUES DE GRÃOS PELO MAR NEGRO

Plano de retomada do escoamento da produção ucraniana pelo Mar Negro valerá inicialmente por 120 dias

Por Valor — São Paulo

Após mais de um mês de negociações, Rússia e Ucrânia assinaram hoje (22/7) um acordo para reabrir as exportações ucranianas de grãos pelo Mar Negro. O plano valerá inicialmente por 120 dias, com possibilidade de renovação, informou a agência Reuters.

O presidente da Turquia, Tayyip Erdogan, que mediou as negociações, disse que o acordo vai ajudar no combate à fome e aliviar a inflação global de alimentos. O secretário-geral da ONU, Antonio Guterres, que também participou das conversas, afirmou que o entendimento representa um "farol de esperança para o Mar Negro".



O secretário-geral da ONU, Antonio Guterres — Foto: Fernando Vergara/AP

Com o acordo, a ONU espera que o plano para retomar as exportações de grãos pelo Mar Negro se efetive nas próximas semanas. Dois altos funcionários das Nações Unidas disseram à Reuters nesta sexta-feira que, com a liberação, os embarques devem voltar ao ritmo de escoamento de antes da guerra, de 5 milhões de toneladas por mês.

"Ainda levará algumas semanas até vemos o fluxo adequado de navios", disse um funcionário da ONU. Ele ressaltou, no entanto, que pode ocorrer um "movimento inicial das embarcações" para mostrar que o mecanismo vai funcionar.

De acordo com o plano, as autoridades ucranianas guiarão as embarcações por canais seguros através das águas minadas até três portos, incluindo o maior deles, o de Odessa, onde serão carregados com grãos. Os navios sairão das águas territoriais ucranianas no Mar Negro, atravessarão o estreito de Bósforo e passarão por um terminal turco para inspeção para, depois seguirem para seus destinos.

Ucrânia e Rússia concordaram em não atacar nenhum navio envolvido na iniciativa, disseram as autoridades. "O centro em Istambul será o coração da operação e é muito semelhante ao monitoramento do cessar-fogo, embora o fim dos conflitos não esteja previsto na assinatura de hoje", disse o funcionário da ONU.

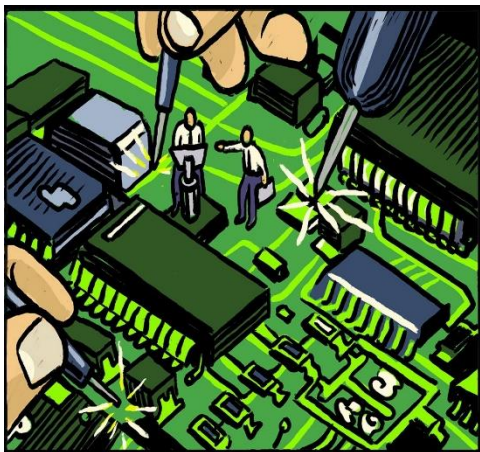
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/07/2022

RELOCAR A PRODUÇÃO DE COMPONENTES

Eventos recentes estão redefinindo prioridades

Por Roberto Fantoni, Felipe Fava e Filipe Freire



Cadeias de suprimentos foram o grande palco da globalização nos últimos 30 anos, mudando completamente o perfil econômico dos países pelo mundo. Mas uma série de eventos recentes - tarifas de exportação, pandemia e guerra na Ucrânia, sobretudo - estão redefinindo prioridades. Se antes o norte dos líderes de suprimentos eram custos menores de produção, agora a bússola indica uma busca por resiliência.

Vemos cada vez mais empresas reformando suas cadeias de suprimentos, com múltiplas soluções. Em uma pesquisa da McKinsey com líderes globais de cadeias de suprimentos, o fornecimento de mais de um agente, o aumento de estoques e a regionalização da cadeia foram as soluções

mais observadas.

As organizações devem se preparar para enfrentar a complexidade regulatória, o custo de mão de obra e a menor produtividade brasileira. A estabilidade da estrutura regulatória é mais um fator, pois os investimentos para a localização exigem um plano de 5 a 10 anos

Para as empresas operando no Brasil, a localização da cadeia merece destaque. Por aqui, fabricantes de componentes e montadoras automotivas vêm enfrentando desafios das mais variadas naturezas, incluindo:

- Riscos de ruptura - aumentos inesperados da demanda relacionados à pandemia criaram desafios para a produção de itens chave, como semicondutores, e dificuldades logísticas - o congestionamento nos portos diminuiu a capacidade de suprimento marítimo em 14%.
- Alta nos preços de commodities - a pandemia gerou oscilações que resultaram em uma apreciação repentina em até 70% para alumínio e cobre, por exemplo; estes desequilíbrios foram amplificados com a guerra entre Rússia e Ucrânia.
- Exposição à volatilidade cambial - 20 a 40% dos componentes usados por fabricantes brasileiros são importados. A inflação crescente, o aumento da taxa de juros e o risco de recessão aumentaram a volatilidade no câmbio, com uma desvalorização de mais de 20% no Real desde o início de 2020 - ou 80%, em termos reais, nos últimos dez anos, afetando bastante as companhias com contratos mais atrelados ao dólar.

Além de todos esses fatores, temos uma conscientização crescente da agenda de sustentabilidade - a indústria assume cada vez mais compromissos climáticos. Cerca de 80% do PIB mundial está engajado em zerar a emissão de carbono até 2060.

Reunidos, os fatores de custo, disponibilidade e cobrança social contribuem para se considerar uma decisão estratégica de mudar a base de fornecimento e/ou o local de produção dos componentes para o Brasil.

- Para localizar a produção

A McKinsey realizou um estudo para entender qual a melhor maneira de responder aos desafios enfrentados pelas montadoras. A partir de análises comparativas entre o Brasil e a China para a emissão de CO2 e o custo de fabricação de dois importantes componentes largamente utilizados na indústria automotiva - o tejadilho, feito de alumínio, e o eixo pinhão, de aço - entendemos que a



nacionalização e a proximidade geográfica entre fabricantes e montadoras brasileiras pode gerar ganhos em diferentes partes da cadeia de valor:

1- Redução do custo econômico e ganho de produtividade

- Limitação do risco cambial, com a menor exposição a moedas internacionais, e redução nos custos de proteção
- Racionalização logística e redução dos custos de importação
- Aumento de produtividade, com maior rapidez e flexibilidade no ajuste da demanda e na entrega de componentes

2 - Redução de emissões e ganhos em sustentabilidade

Para cada componente foi analisada a emissão de CO₂, em kg de CO₂ por peça produzida, e o custo completo de produção por peça. Os cenários compararam as condições de produção nos dois países, levando em conta as emissões de escopo 1, 2 e 3.

No caso do tejadilho, transferir a produção da China para o Brasil teria um custo 5% menor e reduziria a emissão de CO₂ de 21% a 57%, dependendo do alumínio utilizado. Para o eixo pinhão, o custo entre China e Brasil é equivalente, sendo 0,5% mais caro no Brasil, mas a produção brasileira reduziria a emissão de gases entre 34% e 46%.

Nos diferentes elos da indústria, a realocação da produção gera uma série de oportunidades. Para os fabricantes, uma produção nacional reduziria em até 60% a emissão de CO₂ de escopo 1 e 2, geraria um aumento da receita - com possibilidade de crescimento da demanda - e criaria novas oportunidades de produção. Para montadoras, seria possível reduzir a emissão de CO₂ dos escopos 1, 2 e 3, reduzir o custo da rede logística em cerca de 5%, trazer a possibilidade de aumentar a capacidade produtiva - com a redução do tempo de espera do ciclo - e ainda flexibilizar a estratégia de cadeia de suprimentos, o que pode gerar uma eficiência operacional 5-7% maior.

- Desafios para viabilizar a localização

É certo que a localização também traz desafios, e não são poucos. De início, é preciso acessar investimento, capacitar a rede local de fornecedores e garantir a escala necessária - sem escala, a produção de componentes no Brasil perde a competitividade econômica necessária frente a outras geografias.

É preciso levar em conta também um aumento potencial nos custos de capital, devido aos investimentos necessários para novas áreas produtivas. Com a taxa de juros em tendência de alta, financiar operações locais pode ser mais custoso do que usar capacidades em outras geografias. Para garantir os investimentos necessários, uma parceria entre fabricantes de componentes e montadoras é crítica.

Indo mais além, as organizações devem se preparar para enfrentar a complexidade regulatória, o custo de mão de obra e a menor produtividade brasileira. A estabilidade da estrutura regulatória é mais um fator, pois os investimentos para a localização exigem um plano de 5 a 10 anos.

São questões essenciais, mas que devem ser tangibilizadas em números pela sua capacidade de gerar crescimento sustentável e inclusivo no país. Esta provocação pode ser estendida a outras indústrias avançadas que enfrentam desafios em suas cadeias logísticas longas e complexas, como a aeroespacial e a eletrônica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/07/2022

CORTE DA TEC SEGURA A INFLAÇÃO, DIZ BOLSONARO

Em vídeo gravado para o encontro do Mercosul, presidente defende fortalecimento regional



Por Matheus Schuch — De Brasília

O presidente Jair Bolsonaro afirmou ontem que o corte de 10% da Tarifa Externa Comum (TEC), a taxa de importação de produtos provenientes de fora do Mercosul, ajudará a combater a inflação. A fala foi reproduzida durante a cúpula do Mercosul, que ocorre no Paraguai.

Foi a primeira vez que Bolsonaro não compareceu ou participou ao vivo do encontro. Ele enviou um vídeo, que foi transmitido durante a reunião.

No início do encontro de líderes do bloco, o Itamaraty chegou a informar que o Brasil seria representado apenas pelo ministro de Relações Exteriores, Carlos França. Mais tarde, porém, decidiu-se pela reprodução de um vídeo do presidente. A fala durou pouco mais de 3 minutos.

Bolsonaro defendeu que o entorno regional é prioritário, junto à expansão do fluxo comercial, para tornar o bloco mais preparado para desafios mundiais. A revisão horizontal da TEC, aprovada na véspera, já era defendida pelo governo brasileiro e foi exaltada pelo presidente.

“O Brasil tem atuado para que o Mercosul tenha papel importante no enfrentamento dos atuais choques externos. Por isso, defendemos a redução da TEC, o que dará importante contribuição no combate à inflação”, pontuou.

Aprovado durante a cúpula, o acordo de livre comércio entre Mercosul e Cingapura foi fechado depois de quatro anos de negociações, as quais desaceleraram durante a fase mais aguda da pandemia. Mas elas foram retomadas com velocidade nos últimos meses. É o primeiro tratado do gênero entre o bloco sul-americano e seus parceiros na Ásia.

O texto do acordo passará agora por uma revisão jurídica, como é de praxe, antes de ser assinado. Para entrar em vigência, precisará de aprovação dos Congressos de todos os países.

O acordo elimina as tarifas de importação sobre cerca de 90% do intercâmbio bilateral. Segundo revelou o Valor, na parte não tarifária o acordo com Cingapura poderá contemplar os compromissos mais amplos já assumidos pelo Mercosul em três áreas: facilitação de investimentos, abertura de serviços e regras para comércio eletrônico.

A intenção do governo brasileiro é que Cingapura sirva de porta de entrada para produtos brasileiros e do Mercosul no Sudeste Asiático e no Pacífico, uma das regiões mais dinâmicas da economia global atualmente. Cingapura tem uma robusta infraestrutura portuária e uma rede de 27 tratados de livre comércio.

Este é o primeiro acordo de livre comércio fechado pelo Mercosul desde 2019, quando houve um entendimento com a União Europeia e com o EFTA (Suíça, Noruega, Islândia, Liechtenstein). Os dois acordos, no entanto, hoje enfrentam obstáculos em meio à alta do desmatamento na Amazônia e críticas à política ambiental brasileira.

Ontem, na mensagem que enviou à cúpula do Mercosul, Bolsonaro ressaltou ainda o papel do Brasil, que trabalhou “com afinco” para a conclusão do acordo do bloco com Cingapura. O mandatário brasileiro aproveitou a manifestação para destacar medidas de seu governo para o enfrentamento de efeitos da pandemia e da guerra entre Rússia e Ucrânia.

“Estamos trabalhando internamente para combater as causas do aumento de preços dos combustíveis e da energia, que nos últimos meses vinha afetando o poder de compra do povo brasileiro. Ampliamos há pouco o aumento do auxílio emergencial às famílias de baixa renda, que continuam a ser o foco prioritário das nossas ações”, concluiu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/07/2022

COMMODITIES: TRIGO DESPENCA EM CHICAGO APÓS ACORDO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA

Milho também recuou; soja encerrou o dia em alta

Por José Florentino e Paulo Santos, Valor — São Paulo

O anúncio do acordo entre Ucrânia e Rússia que permitirá a retomada das exportações de grãos ucranianos pelo Mar Negro fez o trigo despencar na bolsa de Chicago nesta sexta-feira. Os contratos para setembro, que são os de maior liquidez, recuaram 5,86% (47,25 centavos de dólar), a US\$ 7,59 por bushel, e os papéis de segunda posição, que vencem em dezembro, caíram 5,38% (44,25 centavos de dólar), para US\$ 7,7750 por bushel.

O acordo que libera as exportações de grãos ucranianos pelo Mar Negro, assinado nesta sexta, após mais de um mês de negociações, valerá inicialmente por 120 dias, com possibilidade de renovação, informou a agência Reuters.

Com o acordo, a ONU espera que o plano para retomar as exportações de grãos pelo Mar Negro se efetive nas próximas semanas. Dois altos funcionários das Nações Unidas disseram à Reuters nesta sexta-feira que, com a liberação, os embarques devem voltar ao ritmo de escoamento de antes da guerra, de 5 milhões de toneladas por mês.

Mas, para Alef Dias, analista de grãos e macroeconomia da Hedgepoint Global Markets, ainda é cedo para falar em um volume de exportações de grãos em níveis pré-guerra.

“Além de desminar os portos, será preciso restabelecer as estruturas destruídas pelo conflito. Os embarques podem até iniciar em duas semanas. Mas, para chegar ao fluxo semelhante antes da guerra, com as tradings operando normalmente, acredito que pode levar até dois anos”, disse.

Ao falar dos preços em Chicago, Dias lembra que já havia uma tendência de queda, e que ela se acentuaria após o entendimento entre Rússia e Ucrânia.

“A Ucrânia pode aumentar a oferta de trigo no mercado, pois ainda tem produto da safra antiga e são esperadas mais 14 milhões de toneladas na próxima temporada. Além disso, a questão macroeconômica, com uma recessão no radar, alta dos juros e do dólar, ajuda a jogar o preço para baixo”, complementou.

Milho

O acordo entre russos e ucranianos também pesou sobre as cotações do milho. Os contratos para dezembro, os mais negociados na bolsa de Chicago, caíram 1,61% (9,25 centavos de dólar), a US\$ 5,6425 por bushel.

O anúncio do acordo deflagrou um movimento de liquidação de contratos, uma vez que os ucranianos possuem um excedente exportável de grãos que estava parado até então devido à guerra. Fala-se em 22 milhões de toneladas. Os investidores resolveram se precaver contra uma possível queda de preços nas próximas semanas, quando essas cargas de milho e trigo entrarem no mercado internacional.

“O acordo derrubou o trigo e levou o milho junto”, salientou o analista Paulo Molinari, na Safras & Mercado. Ele explicou que os produtos têm correlação porque podem ser alternados na composição de rações para animais.

“Ainda levará algumas semanas até vermos o fluxo adequado de navios”, disse uma fonte na ONU à Reuters. Ele ressaltou, no entanto, que pode ocorrer um “movimento inicial das embarcações” para mostrar que o mecanismo vai funcionar.

De acordo com Molinari, a previsão de chuva no Meio-Oeste dos Estados Unidos, principal região produtora de grãos do país, no restante de julho tende a aliviar a preocupação com o rendimento das lavouras, que estão na fase de polinização, em que a seca pode prejudicar bastante a produtividade.

A analista Daniela Siqueira, da AgRural, disse ao Valor esta semana que o mercado seguirá atento, porque os modelos meteorológicos podem trazer novidades a qualquer momento.

Soja

O preço da soja subiu em Chicago após a forte queda no pregão da véspera. Os contratos para novembro, os de maior liquidez, fecharam em alta de 1,09% (14,25 centavos de dólar), a US\$ 13,1575 por bushel.

Para Daniele Siqueira, com a previsão da volta de chuvas para áreas agrícolas dos EUA, a valorização da soja se dá por uma correção técnica.

“Quando os valores recuam demais, os investidores voltam para a ponta de compra, cobrindo posições, seja para aproveitar uma ‘pechincha’ e logo depois vender por um preço mais alto, seja porque as previsões mostraram piora no clima dos EUA. Mas, no geral, os momentos de alta que têm acontecido nesse movimento mais amplo de baixa são apenas correções, e não uma tendência de alta sustentada pelo clima americano”, pontuou.

O Brasil deve aumentar a oferta do produto no mercado internacional no próximo ciclo. Isso porque as exportações de soja podem alcançar o volume inédito de 91,5 milhões de toneladas na safra 2022/23, alta de 19% em comparação com as 77,2 milhões esperadas para o atual ciclo, segundo projeções divulgadas hoje pela consultoria Safras & Mercado.

Luiz Fernando Roque, analista da Safras, disse que a recuperação da safra brasileira deve impulsionar o ritmo dos embarques. “O Brasil deve recuperar uma parcela das vendas externas, que foi perdida para os EUA devido à quebra produtiva de 2021/22”, disse. A última estimativa da consultoria indica uma produção recorde de 151,5 milhões de toneladas no próximo ciclo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/07/2022

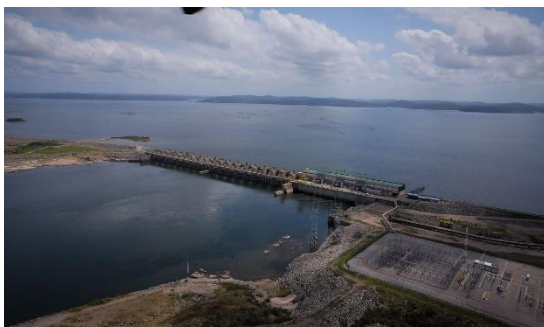


AGÊNCIA BRASIL - DF

ANEEL E ANA APROVAM NOVA RESOLUÇÃO SOBRE ESTAÇÕES HIDROLÓGICAS

Normativa se aplica à operação dessas estações em usinas hidrelétricas

Por Luciano Nascimento – Repórter da Agência Brasil - São Luís



A Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovaram uma resolução conjunta atualizando os critérios para a instalação, operação e manutenção de estações hidrológicas em usinas hidrelétricas.

A medida, aprovada ontem (19), foi necessária em razão de mudanças na legislação do setor. A nova resolução substituirá, a partir de janeiro de 2023, uma normativa anterior das duas agências sobre o tema.

As estações hidrológicas servem para monitorar quantidade de chuvas, variações do nível da superfície da água, transporte de sedimentos, defluência e medição de níveis d'água, além de velocidades e vazões nos rios e lagos onde as usinas se instalaram.

As informações coletadas servem para aumentar o conhecimento hidrológico nacional e são enviadas para a Rede Hidrometeorológica Nacional. Segundo a Ana, o material fornece "subsídios à implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e dotando os governos e a sociedade de amplo monitoramento das águas".

A resolução das duas agências mantém a necessidade de medição hidrológica para todos os empreendimentos hidrelétricos, de concessionários e autorizados, com potência instalada superior a 1 Megawatt (MW). O texto, entretanto, especifica que as usinas de 1 MW a 5 MW sem contrato de concessão ou autorização passarão a ser fiscalizadas pela ANA, enquanto aquelas acima de 5 MW ou com outorga permanecem sob fiscalização da Aneel.

A normativa também traz informações sobre os procedimentos para a atualização das tabelas de Cota Área Volume de usinas hidrelétricas.

Outra alteração trazida pelo novo regulamento é a possibilidade do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) de sugerir os locais de instalação de estações hidrológicas dentro das áreas de cada usina.

Edição: Denise Griesinger

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 22/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - GESTOR PÚBLICO QUE NÃO CUMPRE QUARENTENA PÕE LIVRE CONCORRÊNCIA E DESENVOLVIMENTO NACIONAL EM RISCO

Por José Francisco Paccillo* OPINIÃO 22 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

O ingresso de ex-agentes públicos em setores privados pode comprometer o interesse coletivo e afetar o desempenho da função pública. Isso se dá quando profissionais do alto escalão deixam seus cargos e, em seguida, passam a atuar em companhias privadas, interessadas em processos ligados a esferas governamentais, em especial, que envolvam trâmites nos quais tiverem atuação direta.

Um dos focos do atual governo é a agenda de desestatização que inclui rodovias, portos, aeroportos e ferrovias, infraestrutura que movimenta o Brasil e que requer integridade para a garantia do progresso do país.

Portanto, casos como o do ex-secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, que assumiu o cargo de consultor da Terminal Investment Limited (TiL), não podem passar despercebidos.

A empresa suíça em questão integra o grupo MSC, responsável por administrar terminais de contêineres pelo mundo. No Brasil, ela controla a BTP, no Porto de Santos, e a Portonave, em Santa Catarina. A gigante é potencial interessada na licitação de terminais brasileiros, com foco no arrendamento de áreas de contêineres no cais santista, especialmente do terminal STS-10. A área servirá para expansão de sua franqueada, não fazendo justiça à proteção do ambiente concorrencial, com práticas abusivas, ambicionando o domínio do mercado de contêineres no país.

Esse é um dos exemplos questionáveis acerca do tema, já que Piloni detém informações privilegiadas, adquiridas enquanto esteve em posição estratégica na formatação dos projetos do PPI (Programa de Parcerias e Investimentos), e à frente da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários durante três anos e seis meses, períodos em que foram construídas as etapas necessárias para o traçado das privatizações do governo federal, como os estudos e projetos para concessão dos portos públicos do Brasil, até maio de 2022.

Esse histórico pode gerar um conflito ainda maior, já que, se a TiL vier a deter o Porto de Santos, uma das figuras de maior relevância para a construção do processo, no caso, o ex-secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, também será privilegiado por ocupar um cargo relevante na empresa responsável pelo o maior terminal portuário do Hemisfério Sul, a Brasil Terminal Portuário no Porto de Santos. Onde a metamorfose PP ocorre, Pinocchio em Polvo.

Seria uma posição ética e estaria de acordo com os interesses coletivos as decisões resultantes dessa movimentação, tendo em vista as concessões ditas como prioritárias ao governo Jair Bolsonaro? Ou seriam tão urgentes a ponto de serem realizadas a qualquer custo, podendo trazer prejuízos para a soberania nacional.

Fica o questionamento e a reflexão acerca do que está ocorrendo, que pode influenciar os rumos do país, e que não deve passar despercebido pela sociedade e pelo poder público. Afinal, as estruturas governamentais não podem servir como trampolim para o favorecimento de determinadas empresas em detrimento de outras, por meio da obtenção de informações privilegiadas.

O desenvolvimento nacional também depende da proibidade entre poder público e iniciativa privada, para assegurar a livre concorrência, em paridade de condições. Vantagens competitivas devem ser direcionadas para que a sociedade brasileira e o país sejam beneficiados, não apenas grandes conglomerados internacionais, que buscam exclusivamente o lucro.



Triste que de um cidadão brasileiro, presume-se não ter compromisso com o país, ao colocar-se à disposição a entes privados, em detrimento da economia nacional e do conjunto da sociedade.

***José Francisco Paccillo é advogado e presidente da Associação de Acionistas Minoritários da Codesp.**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2022

SEM APERTO DE MÃO, RÚSSIA E UCRÂNIA ASSINAM ACORDO PARA RETORNO DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2022

Transporte marítimo pelo Mar Negro, usado para escoamento das commodities agrícolas ucranianas, estava parado desde o início da guerra entre os dois países do leste europeu. Retomada valerá, inicialmente, por quatro meses

Em guerra desde 24 de fevereiro, Rússia e Ucrânia assinaram nesta sexta-feira (22) um acordo, restritamente comercial, de reabertura dos portos ucranianos, para as exportações de grãos pelo Mar Negro, que estavam paralisadas desde o início do conflito entre os dois países do leste europeu. O plano para a retomada desse escoamento valerá, inicialmente, por 120 dias.

Conforme agências internacionais noticiaram, hoje, ministros de governo da Rússia e da Ucrânia assinaram o acordo separadamente, evitando se sentarem à mesma mesa ou apertarem as mãos, durante um evento realizado em Istambul, na Turquia.

“Hoje, há um farol no Mar Negro. Um farol de esperança, de possibilidade e alívio em um mundo que precisa mais do que nunca”, disse Antonio Guterres, secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), durante a cerimônia de assinatura.

O analista de inteligência qualitativa no Núcleo de Prospecção e Inteligência Internacional da Fundação Getúlio Vargas (FGV/NPII), Leonardo Paz Neves, avaliou o acordo como uma boa notícia, considerando que ele era esperado há algumas semanas, principalmente por conta das mediações da Turquia e da ONU nesse imbróglio comercial.

“É um número expressivo de grãos em algumas cidades ucranianas, prontos para serem exportados, principalmente porque parte delas está sob o controle dos russos. Até agora, qualquer navio que fosse trafegar pelo Mar Negro corria o risco de ser abordado ou até mesmo alvejado pelos russos. Isso fez com que os ucranianos não tivessem tranquilidade e segurança para exportarem seus grãos”, relatou Neves, à Portos e Navios.

Ele comentou que esse acordo comercial estava travado em uma série de questões. “Parte do litoral da Ucrânia está com minas antinavios para que essas embarcações não pudessem chegar aos seus destinos, para que a marinha russa não pudesse chegar. A Rússia tinha sugerido que fosse desminada essa parte, para poder liberar os navios, mas obviamente a Ucrânia não faria isso por achar que seria enganada. Os russos também sugeriram, posteriormente, que os ucranianos poderiam controlar esse percurso”, contou o especialista da FGV/NPII.

Neves disse que a briga girava em torno de quem cederia e em qual parte, mediante um provável acordo comercial: “Ainda é cedo para sabermos os detalhes específicos de quem cedeu o que, mas o importante é que esses grãos serão liberados. Isso tende a aliviar, especialmente, os países que estão mais pressionados pela alta da inflação dos alimentos”.

De acordo com o analista, as nações menos favorecidas – do ponto de vista econômico – vinham sofrendo com essa situação, por terem dificuldades de lançarem mão, de forma mais extensa, de suas reservas de alimentos. “Por causa disso, alguns países mais pobres estavam comprando grãos mais caros no mercado. Portanto, esperamos que essa liberação possa trazer um pouco de alívio nos preços dos grãos para que, obviamente, alivie a cadeia de alimentos”, analisou Neves.

Danos às estruturas logísticas

O consultor de mercado e head de grãos e projetos da Agrifatto Consultoria, Stefan Barradas Podscian, vê o acordo comercial com certa desconfiança: “Em um primeiro momento, a ‘abertura’ é entendida como aumento de oferta de grãos, mas ressalvas devem ser colocadas. Quanto tempo a Ucrânia vai levar para reestabelecer toda a operação portuária?”, indagou.

O especialista disse à Portos e Navios que há divergências apontando para uma retomada das exportações de grãos em algumas semanas, e outras dizendo que podem levar meses, considerando que muitas estruturas logísticas foram danificadas. “É necessário restabelecer toda a logística interna [da Ucrânia] até o porto e reparar os estragos de silos, armazéns, ferrovias, rodovias, pontes e shiploads que foram danificados”, alertou.

Podscian também citou outro ponto: o controle dos russos. “Eles vão permitir uma retomada normal das exportações ou vão controlar esse fluxo? Todo esse processo tende a ser mais lento, porque os militares certamente vão fazer vistorias nos navios, à procura de armas ou outros equipamentos que possam ser configurados como ‘contrabando’ ou ‘atentado à paz’, porque a Ucrânia estaria se militarizando”. O consultor acredita que, como a invasão à Ucrânia foi uma decisão unilateral da Rússia, qualquer “movimento no xadrez” das sanções, que a União Europeia (UE) e os Estados Unidos impuseram à Rússia, pode desagradá-la levando-a a fechar os portos novamente.

“As tradings e empresas de comércio na região, provavelmente, não vão querer pagar por esse risco de abre-fecha. Talvez usem estratégias de comercialização daquilo que já esteja disponível e evitem aquisições futuras, justamente pela insegurança local. Ainda é difícil quantificar o quanto esse ‘acordo’ vai impactar diretamente, mas é fato que essa reabertura traz um sinal de aumento da oferta de grãos, mas o ponto é saber se as empresas estão dispostas a correrem esse risco”, alertou Podscian.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2022

SEM DESESTATIZAÇÃO, GOVERNO DISCUTIRÁ COM COMITIVA MUNICIPAL DELEGAÇÃO DE ITAJAÍ POR MAIS 2 ANOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Representantes da autoridade portuária e do município vão se reunir segunda-feira (25) para apresentar documentação solicitada pelo governo federal e pedir ajustes. Objetivo é reduzir insegurança jurídica e impactos à operação causados pelo fim do convênio no final do ano e trâmite da desestatização, que ainda não foi levada ao TCU

Uma comitiva com representantes da autoridade portuária e do município de Itajaí vai se reunir, na próxima segunda-feira (25), com representantes da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (Antaq). O objetivo é discutir a prorrogação da delegação municipal do porto por mais dois anos. O argumento é que o convênio de delegação do Porto de Itajaí ao município termina no dia 31 de dezembro deste ano e a falta de garantia sobre o processo de desestatização já vem causando prejuízos à programação de navios.

Além de entregar a documentação solicitada pelo governo federal, as autoridades municipais vão solicitar ajustes no convênio e reforçar pedidos para o fortalecimento da atividade portuária local. Um deles é a exclusão de uma cláusula resolutiva, garantindo o prazo de delegação ao município pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes.

A justificativa é que essa medida dá mais segurança aos operadores portuários para manutenção e busca por novas linhas para operarem em Itajaí neste período de transição até a finalização do processo do novo modelo. “Esperamos que não haja essa cláusula resolutiva no período para que possamos dar segurança jurídica e logística aos armadores para que eles tragam ao nosso porto as linhas de navegação. Entendemos que data incerta para finalizar o convênio de delegação poderia trazer essa insegurança”, disse o superintendente do Porto Fábio da Veiga à Portos e Navios.

Veiga também relatou que foi identificado um movimento de fuga de cargas, nos últimos meses, já por conta de contratos com armadores que, conforme vão sendo finalizados, não são renovados



devido às incertezas sobre o processo de troca de administração, causando insegurança jurídica e impactando o planejamento logístico e dificultando a previsibilidade das atracções futuras.

Veiga disse ainda que o primeiro passo para resolver a situação da área arrendada pela APM Terminals, que também tem contrato vigente até 31 de dezembro deste ano, é a renovação do convênio de delegação municipal. Ele contou que a autoridade portuária está em 'conversas adiantadas' para firmar o contrato de transição e manter as operações portuárias de contêiner e de carga geral.

O superintendente do porto acrescentou que, durante a reunião, também será entregue um documento a fim de reforçar pedidos para fortalecimento da atividade portuária local. A lista, segundo Veiga, inclui a ampliação da poligonal do Porto de Itajaí até a BR-101 (somente área molhada) para que a autoridade portuária municipal realize a gestão do canal de acesso, além da delegação da gestão de áreas não operacionais do porto para o município, como o CCP — espaço ao lado do Centreventos; e a gestão do projeto e da execução da 'Via Expressa Portuária'.

O prefeito Volnei Morastoni afirmou que a confirmação da prorrogação da gestão municipal por mais dois anos será importante para garantir a continuidade das atividades portuárias na área de abrangência do complexo enquanto o edital de desestatização não estiver concluído. "Nosso porto é uma peça essencial na economia do estado e do Brasil e não pode ser afetado por essa situação", disse em nota o prefeito, que estará na comitiva.

As autoridades de Itajaí relatam que, desde 2017, a cidade vinha fazendo inúmeros pedidos pela prorrogação do convênio por mais 25 anos. No entanto, o governo federal negou as solicitações e iniciou o processo de elaboração de um edital para privatização total do Porto de Itajaí, contrariando os apelos do município para manter apenas a autoridade portuária pública e municipal, considerando que toda a operação já é realizada pela iniciativa privada.

O complexo portuário de Itajaí movimentava mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina e quase 5% do total nacional (US\$ 16 bilhões ao ano), com destaque para cargas refrigeradas. Desde 2003, Itajaí é o segundo porto em movimentação de cargas containerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 22/07/2022