

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 105/2022
Data: 22/08/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
LOGÍSTICA: PILAR DO UNIVERSO PORTUÁRIO E CADA VEZ MAIS VITAL AO PORTO DE SANTOS	4
ANTAQ FALA EM DAR CELERIDADE A PROJETO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO	6
AUDIÊNCIA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É ADIADA PARA O DIA 6 DE SETEMBRO	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
MÍNFR ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO RIO-VALADARES COM A EcoRODOVIAS	8
ABERTAS AS INSCRIÇÕES DA PREMIAÇÃO QUE INCENTIVA TRABALHOS SOBRE EDUCAÇÃO EM TRÂNSITO	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE REGRAS DE LOCAÇÃO DE IMÓVEIS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL.....	9
UNIÃO E PREFEITURA DE SÃO PAULO FAZEM ACERTO CONTÁBIL SOBRE CAMPO DE MARTE.....	10
MAIS DE 1 MILHÃO DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL	11
PROJETO AUMENTA CONCORRÊNCIA NO TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS PARA REDUZIR PREÇOS.....	12
CONTRATAÇÃO INTEGRADA DE SERVIÇO DE GESTÃO DE PRÉDIOS PÚBLICOS TRAZ ECONOMIA AOS COFRES PÚBLICOS	12
DEBATES SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR BUSCAM SOLUÇÕES PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS.....	13
PAGTESOURO POSSIBILITA PAGAMENTO DE SERVIÇOS PÚBLICOS VIA PIX E CARTÃO DE CRÉDITO	14
PORTAL PORTO GENTE	15
MOVIMENTAÇÃO DE SOJA E MILHO NO ARCO AMAZÔNICO CRESCE 12,95%	15
A UNIÃO ENTRE CRÉDITO E SUSTENTABILIDADE FORTALECE O AGRO BRASILEIRO	16
PROPOSTA DO PT PRECISA EXPLICAR A SUA IMPLANTAÇÃO	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – INOVAÇÃO E AVANÇOS TECNOLÓGICOS AGORA	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Eficiência 1</i>	20
<i>Eficiência 2</i>	20
<i>Emergência</i>	20
<i>Reino Unido</i>	20
NACIONAL - REGULAMENTO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS EM PAUTA NA ANTT	20
REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL LANÇA EDITAL DE INCENTIVO A PROJETOS SOCIAIS	22
REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA ACHA COCAÍNA EM MAIS UM NAVIO NO PORTO DE SANTOS	23
REGIÃO SUDESTE - INOVA PORTOS: AUTORIDADES E ESPECIALISTAS DEBATEM AVANÇOS TECNOLÓGICOS	24
PORTUGAL - OPERAÇÕES COM CARGAS CRESCEM 15% NO PORTO DE AVEIRO.....	24
PORTUGAL - SINES SOBE NO RANKING DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES	25
OPINIÃO – ECONOMIA - NÔMADE DIGITAL EM PORTUGAL: MAIS DO QUE UM ESTILO DE VIDA	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
EXPORTAÇÕES ALEMÃS PARA FORA DA UNIÃO EUROPEIA CAEM EM JULHO	28
EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS DA UCRÂNIA PODEM ATINGIR 4 MI T EM AGOSTO APÓS DESBLOQUEIO DE PORTOS	28
EUROPA SE PREPARA PARA MAIS CORTES NAS EXPORTAÇÕES RUSSAS DE PETRÓLEO E GÁS.....	29
BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA ÁRABES E ISRAELENSES.....	30
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DOS PORTOS DA CHINA CRESCE NOS PRIMEIROS 7 MESES.....	32
MINERAL DEMANDADO NA INDÚSTRIA DE BATERIAS ABRE ROTA PELO PORTO DE VITÓRIA	32
CONTRATO DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA É ASSINADO NA BOLSA DE VALORES EM SÃO PAULO	33
PROJETO ABRE CRÉDITO SUPLEMENTAR DE R\$ 849 MIL PARA OBRAS NO PORTO DE FORTALEZA.....	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
HIDROGÊNIO VERDE PODE REVITALIZAR NOSSA INDÚSTRIA	34
MENDONÇA, DO STF, DETERMINA ADOÇÃO DE MEDIDAS PARA DAR TRANSPARÊNCIA À POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
‘BRASIL TEM POTENCIAL QUE NÃO É EXPLORADO’, DIZ EX-PRESIDENTE DA COMISSÃO EUROPEIA	36
PETRÓLEO FECHA EM QUEDA EM MEIO A TEMORES DE DESACELERAÇÃO ECONÔMICA GLOBAL.....	40
BNDES: MEIS E PEQUENAS EMPRESAS PODERÃO ENTRAR EM PROGRAMA DE CRÉDITO BILIONÁRIO	40
ENERGIA SOLAR ATINGE 18 GW EM AGOSTO E CONSOLIDA TERCEIRA POSIÇÃO NA MATRIZ ELÉTRICA	42



VALOR ECONÔMICO (SP).....	43
DIRETOR-GERAL DA ANEEL SUSPENDE REVOGAÇÃO DE OUTORGAS DE TÉRMICAS DA KARPOWERSHIP	43
FIRJAN APRESENTA PROPOSTAS A CANDIDATOS E PREVÊ PIB ATÉ US\$ 1 TRI MAIOR EM 2027	44
ABESPETRO DEFINE AGENDA PARA IMPULSIONAR SETOR DE ÓLEO E GÁS NO BRASIL	45
ONDE ESTÁ O PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS A SAIR DA UCRÂNIA APÓS A INVASÃO RUSSA?	46
MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,95% NO NORTE DA CHINA, A US\$ 100,65 POR TONELADA	47
GREVE NO MAIOR PORTO DE CONTÊINERES DA GRÃ-BRETANHA AUMENTA CAOS INDUSTRIAL DO REINO UNIDO	48
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	49
GOVERNO PROPÕE LEI QUE LIBERA ACESSO DE EMPRESAS A ESTRUTURA LOGÍSTICA DE COMBUSTÍVEIS	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
MARINHA ASSINA CONTRATO PARA MANUTENÇÃO DOS SUBMARINOS CLASSE RIACHUELO	50
JAPONESES QUEREM APLICAR CONCEITO DE FSRB PARA O PRIMEIRO FSRB-AMÔNIA DO MUNDO	50
HAPAG-LLOYD LANÇA ATUALIZAÇÕES EM TODA A FROTA PARA MELHORAR A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	51
DOF ESTENDE E RENOVA CONTRATOS COM A PETROBRAS.....	52
PROGRAMA PORTO SEM PAPEL POSSUI QUATRO NOVAS FUNCIONALIDADES	53
NOVAS TECNOLOGIAS LEVAM EFICIÊNCIA AOS EMBARQUES MARÍTIMOS DE CARGAS REFRIGERADAS	53
VALOR DO FRETE MARÍTIMO CONTINUA O VILÃO DAS EXPORTAÇÕES DE FRUTAS E PEIXES	56
CATTALINI TERMINAIS GARANTE ALTA PRODUTIVIDADE NO DESEMBARQUE DE NAVIO MOVIDO A METANOL.....	57
STOLTHAVEN TERMINALS DO BRASIL INAUGURA PRIMEIRA PLANTA DE NITROGÊNIO EM PARCERIA COM A WHITE MARTINS	58
PORTONAVE MANTÉM POSIÇÃO DE DESTAQUE EM EFICIÊNCIA OPERACIONAL	59
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA MAIS DE 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM JULHO.....	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LOGÍSTICA: PILAR DO UNIVERSO PORTUÁRIO E CADA VEZ MAIS VITAL AO PORTO DE SANTOS

Entenda por que manter o complexo santista como principal conexão econômica do Brasil com o mundo exige planejamento

Por: Anderson Firmino



O papel da logística é tornar acessível um produto ao seu cliente: investimento constante em tecnologia e mão de obra Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

No dicionário, logística é um substantivo feminino que significa organização, gerenciamento, gestão dos detalhes e pormenores de quaisquer atividades. Mas, para quem lida com o universo portuário, o conceito é mais amplo: um desafio frequente, visando elementos como competitividade, agilidade e produtividade. E fazer essa roda girar 24 horas por dia no Porto de Santos, maior

da América Latina e responsável por uma parcela significativa da economia brasileira, exige um sentido absoluto de planejamento das empresas que atuam no cais.

“Podemos dividir a logística em três formas: a industrial, a comercial e a internacional. A que serve à indústria procura fazer o abastecimento de suprimentos, de matéria-prima para as fábricas. Uma vez o produto finalizado, entra em cena a logística comercial, que é a de distribuição física do produto. Há ainda a internacional, quando se pretende exportar ou importar um bem”, explica o professor doutor da Strong Business School - FGV, Renato Marcio dos Santos.

Ele lembra que o papel da logística é tornar acessível um produto ao seu cliente. “Quando a gente fala da logística portuária, é a que tem origem no rompimento de uma fronteira, ou seja, saindo de um país e indo para outro, pois nenhuma nação é completamente autossuficiente. E, por isso, precisa da importação de matérias-primas. Por isso, trata-se do principal meio para o produto caminhar pela cadeia produtiva”.

Tecnologia e planejamento

No caso das empresas do Porto de Santos, essa missão é exercida a todo momento por um exército de trabalhadores. Entender o que precisa ser feito é o primeiro passo para garantir a tão desejada eficiência, com maiores e melhores entregas e redução dos custos. Uma equação desafiadora em um complexo portuário que conta com mais de 50 terminais, dos mais variados tipos de cargas.



Dia a dia de um porto vai além da navegação e inclui várias atividades Foto: Alexander Ferraz/AT

“Um eficiente sistema logístico exige amplo conhecimento sobre a cadeia de produção. A origem, o processamento e a finalização do produto são fundamentais em um sistema que funciona integrado ao negócio. Precisamos entender como fazemos o que vendemos para definir a melhor maneira de entregar esse produto ao cliente, o nosso principal objetivo”, resume o gerente geral de Logística e Operações da

Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa.

Ele conta que, no caso da Eldorado, a partir do armazenamento, já é avaliada a destinação ao mercado interno e aos portos, com finalidade de exportação. “No auxílio de tudo isso, temos o emprego de uma gama importante de tecnologia, recursos, procedimentos e pessoas. Nossa torre de controle nos permite tomar decisões de maneira antecipada aos problemas, o que diminui custos e assegura o nível de eficiência almejado”.

Costa reforça a importância presença direta da tecnologia nas operações da empresa. “Ela está presente em todas as etapas de produção da celulose. Desde os tratores semiautônomos, no campo, até a própria torre de controle. Conseguimos contratar transportadores por meio de aplicativo de smartphone, identificar lacunas operacionais, quais navios estão atracados e o volume de celulose em transporte para os clientes, dentro e fora do Brasil”.

A força do ser humano

Para o professor doutor, que é especialista em logística portuária, a tecnologia no trabalho portuário tem espaço importante, mas nunca vai dispensar a presença do ser humano. “O computador não tem a capacidade de tomada de decisão que um ser humano tem. Ele se baseia em algoritmos, espécie de programação de decisão, mas que precisa ser melhorada com o tempo. Sempre vamos depender de pessoas para fazer essa tecnologia funcionar”.



Chegada e saída de cargas precisa ser organizada em nome da fluidez Foto: Alexander Ferraz/AT

Mesmo com as empresas investindo cada vez mais em softwares e hardwares para incrementar o parque tecnológico, não é possível descuidar do capital humano. O conselho é do proprietário da Instituto de Capacitação Técnica Profissional (Incatep), João Gilberto Campos, que faz um alerta: essa capacitação não deve ser de responsabilidade exclusiva das companhias, mas também partir de investimentos pessoais dos profissionais.

“Não se pode esperar que a empresa pague pela capacitação. A pessoa tem que correr atrás. Esse é o segredo. O norte-americano enaltece o chamado self-made men, o cara que corre atrás por meios próprios. Antigamente, tinha empresa que pagava MBA, e hoje não é mais assim”, exemplifica, frisando que o profissional deve ter em mente que ele é parte de toda uma cadeia logística.

“Não basta somente ter uma visão do cargo que ela ocupa. A ideia, em qualquer ramo da logística, hoje, principalmente a portuária, é de que tenha uma espécie de 'trilha de conhecimento', um entendimento do processo como um todo. É nisso que ainda reside a maior dificuldade”, analisa Campos.

Ele explica que, na Incatep, as chamadas trilhas formativas ampliam os conhecimentos sobre as dinâmicas de trabalho portuário. Os treinamentos permitem o trabalho com diversos tipos de carga, como contêiner, granel, celulose e offshore.

Investir em pessoas

Flávio da Rocha Rocha, da Eldorado Brasil Celulose, reitera a preocupação com a capacitação dos trabalhadores, com ganho para eles e para a empresa. “Nossas pessoas são incentivadas e preparadas para conhecer todo o processo de produção da celulose. Dessa forma, os times entendem as necessidades e conseguem identificar melhorias que não seriam notadas se eles não se movimentassem internamente. O treinamento e a prática dessa filosofia nos garantem eficiência e o desenvolvimento dos profissionais”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 22/08/2022

ANTAQ FALA EM DAR CELERIDADE A PROJETO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO

Projeto para cruzeiros marítimos foi apresentado em primeira mão por A Tribuna no início de julho
Por: Anderson Firmino



Projeto de novo terminal para receber cruzeiros no Porto de Santos foi apresentado em julho Foto: Reprodução

A construção de um novo terminal de passageiros de cruzeiros marítimos na área do Valongo, cujo projeto foi apresentado em primeira mão por A Tribuna no início de julho, ganhou um forte aliado na esfera governamental. Durante o 2º Summit Cruzeiros, nesta quinta-feira (18), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promete celeridade na análise do reequilíbrio econômico

do contrato de arrendamento, parte importante para viabilizar, a médio prazo, a construção do equipamento.

De acordo com o superintendente de outorgas do órgão federal, Renildo Barros da Silva Júnior, os prazos de análise podem ser encurtados por conta da qualidade do projeto a ser apresentado. “É importante termos sensibilidade ao analisarmos o reequilíbrio econômico de um contrato de arrendamento. Hoje, a Antaq está se reinventando, possui uma sinergia com o Porto. Não existe um prazo específico, mas vamos criando ferramentas para estimular investimentos”.

Segundo ele, todo processo que chegar à agência reguladora será tratado com muito carinho. “Primamos pelo equilíbrio entre os envolvidos, que têm interesse comum. Mas uma balança não pode pesar para nenhuma parte. Temos que ser justos e coerentes, para que o investimento aconteça”.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello, vê com bons olhos a postura da agência reguladora. “Temos um passado recente de ganho de maturidade dentro da agência reguladora, dos gestores do Porto e do Ministério da Infraestrutura. Esses três agentes, trabalhando de forma integrada e sabendo do que os outros precisam, colaboram para que haja celeridade na avaliação dos projetos”.

Stupello argumenta que o projeto do novo terminal de passageiros, construído e debatido “a seis mãos” entre SPA, Concais e Prefeitura, leva em conta o peso da indústria de cruzeiros. “Temos duas grandes preocupações, presentes no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto: eficiência operacional e ênfase na relação Porto Cidade, outra diretriz de desenvolvimento”.



Painel sobre o tema animou os participantes do 2º Summit Cruzeiros Foto: Matheus Tagé/AT

Prefeitura

A secretária de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos, Selley Storino, representou o prefeito Rogério Santos (PSDB) no encontro e destacou a importância da mudança do terminal para o Valongo, em consonância com a ideia de revitalização do Centro. “Da perspectiva do Município, o terminal de passageiros no Valongo poderá se integrar a nossos equipamentos

históricos, culturais e museus. A proposta de revitalização não tem como ser uma onda”.

Um dos exemplos do envolvimento do Poder Público municipal está na possível cessão de uma área de 5 mil metros quadrados para a construção de um edifício-garagem com capacidade de abrigar mais de 800 veículos.

Apoio e observações

Marcos Ferraz, presidente da Clia Brasil, se mostrou entusiasmado com o projeto do novo terminal de passageiros. “Os navios estão exigindo cada vez mais infraestrutura. O projeto apresentado é como música para a gente, porque é o que precisamos”.

Eduardo Silveira, da Associação do Profissionais de Turismo (APT), também aguarda com ansiedade o novo equipamento. “Os profissionais estão olhando não apenas com orgulho, mas como preparação, para atender a esse novo turista”. O advogado Thiago Miller, por sua vez, pondera que a mudança de local do terminal só é possível porque existe uma estabilidade jurídica. “Sabemos qual trilha será seguida, mas a gente precisa passar por vários crivos”.

O capitão dos Portos, Robledo de Lemos Costa e Sá, reforça a preocupação com elementos como segurança e meio ambiente na concepção do projeto do novo terminal. “O meio ambiente é uma preocupação mundial e não pode ser deixado de lado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/08/2022

AUDIÊNCIA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É ADIADA PARA O DIA 6 DE SETEMBRO

A remarcação da data consta de aviso publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta sexta-feira, 19



A audiência será virtual e terá início às 9h30. Foto: Matheus Tagé/AT

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) adiou de 22 de agosto para 6 de setembro a realização de audiência pública para discutir a desestatização do Porto de Santos e receber sugestões ao processo. A remarcação da data consta de aviso publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta sexta-feira, 19.

A audiência será virtual e terá início às 9h30. Os interessados em participar do debate podem obter informações no site do BNDES.

No início do mês, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo enviará os estudos de privatização do Porto de Santos ainda em agosto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Sampaio também tem reiterado que o governo pretende leiloar o ativo neste ano, em dezembro. "Prendemos fazer três desestatizações de autoridades portuárias neste ano: São Sebastião, Itajaí e Porto de Santos até o final do ano", repetiu na quinta-feira em entrevista coletiva de imprensa.

Como já mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), a realização do leilão em 2022 é vista com cada vez mais desconfiança no setor - e mesmo por integrantes do governo.

Para fazer o leilão em dezembro, o governo espera que TCU dê aval à desestatização até outubro. A Corte, contudo, pode levar mais tempo para analisar o projeto do porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/08/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MINFRA ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO RIO-VALADARES COM A ECORODOVIAS

Cerca de R\$ 11,3 bilhões em investimentos na BR-116/493/465/RJ/MG vão beneficiar, por 30 anos, um total de 36 municípios no Rio de Janeiro e em Minas Gerais

Infográfico com informações da Rio-Valadares

Foi assinado nesta sexta-feira (19) o contrato de concessão do sistema rodoviário BR-116/493/465/RJ/MG, a Rio-Valadares, entre Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e a EcoRodovias. Com investimentos previstos na ordem de R\$ 11,3 bilhões, as melhorias ao longo de três décadas vão beneficiar 36 municípios, sendo 15 no Rio de Janeiro e 21 em Minas Gerais.

Do valor total de investimentos previstos, 51% serão alocados nas rodovias do Rio de Janeiro, com investimento de R\$ 5,8 bilhões, e 49% no trecho de Minas Gerais, R\$ 5,5 bilhões. São estimados R\$ 4 bilhões para obras e intervenções na BR-116/RJ; R\$ 1,5 bilhão para a BR-493/RJ, conhecida como Arco Metropolitano; R\$ 300 milhões para a BR-465/RJ; e R\$ 5,5 bilhões para a BR-116/MG.

O contrato estabelece uma série de obras de recuperação e melhorias da infraestrutura nos 726,9 quilômetros de extensão dos trechos concessionados. As obras estruturais previstas na rodovia vão proporcionar estradas com maior capacidade de fluxo, melhores serviços e mais segurança viária a todos os usuários.

“O setor privado tem assumido um papel de protagonista nos investimentos. A gente estima 300 quilômetros de rodovias duplicadas, além de maior segurança viária com a implementação de iluminação led do trecho”, destacou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante a solenidade na cidade de Governador Valadares, em Minas Gerais.

Rio-Valadares

Concessão vai ampliar capacidade das rodovias e gerar 130 mil empregos

Grandes números

726,9 km
de extensão

131.672
empregos
gerados

Investimentos
em ampliação
R\$ 11,3 bi

36
Municípios
beneficiados

Serviços de operações
R\$ 9,8 bi

30 anos
contrato

Principais intervenções

303,2 KM
de duplicações

65
passarelas

12
praças de
pedágio

57
passagens
de fauna

534
paradas
de ônibus

255,2 KM
de faixas adicionais

775
acessos

7,7 KM
de ampliação
da capacidade
na Serra de
Teresópolis (RJ)

3
áreas de
escape



Melhorias

Segundo a EcoRodovias, a empresa já inicia as obras emergenciais de reparos de pavimentação, sinalização, iluminação, passagens inferiores e superiores, passarelas de pedestres, drenagem e estrutura de contenção, com o objetivo de eliminar riscos aos usuários. Após as intervenções programadas para o primeiro ano de concessão, começam as obras de recuperação da rodovia, que se estendem do segundo ao quinto ano.

Entre as obras de ampliação da capacidade das vias, estão definidos mais de 303,3 quilômetros de duplicações, 255,2 quilômetros de faixas adicionais e 61 quilômetros de vias marginais. A construção de 154 dispositivos, entre trevos, viadutos, passagens inferiores, alças e retornos, além da implantação de 57 passagens de fauna e de 1,6 quilômetros de ciclovias que vão contribuir com a fluidez do tráfego.

Na Serra de Teresópolis (RJ) a previsão é que 7,7 quilômetros passem por ampliação da capacidade. A medida promoverá mais segurança, fluidez e menor impacto ambiental na região.

Como inovação, está prevista a utilização do sistema free flow de pagamento eletrônico de tarifa na Região Metropolitana do RJ, sem a necessidade das tradicionais praças de pedágio.

Importância

A Rio-Valadares é considerada estratégica para o estado do Rio de Janeiro. Seus 315 quilômetros em território fluminense formam a única rota a partir da capital disponível para contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à Região dos Lagos, ao Norte do estado e às regiões Norte e Nordeste do país. Para Minas Gerais, o trecho de 408 quilômetros da BR-116/MG é um importante eixo de ligação intermunicipal e com o estado do Rio de Janeiro, sobretudo como conexão às regiões metropolitana e serrana do Rio.

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

Data: 22/08/2022

ABERTAS AS INSCRIÇÕES DA PREMIAÇÃO QUE INCENTIVA TRABALHOS SOBRE EDUCAÇÃO EM TRÂNSITO

Estudantes podem se inscrever até 7 de setembro. Prêmios podem chegar a R\$ 10 mil

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), abriu nesta sexta-feira (19) as inscrições para a 18ª edição do Prêmio Senatran, iniciativa que tem como objetivo incentivar a sociedade brasileira à produção técnica, científica e artística de trabalhos voltados ao tema segurança no trânsito. É possível se inscrever até 7 de setembro.

Com prêmios entre R\$ 1 mil e R\$ 10 mil, o prêmio vai selecionar e valorizar a produção de trabalhos de crianças na faixa etária de 12 a 13 anos, de alunos da educação de jovens e adultos (EJA), de estudantes dos cursos de engenharia, arquitetura e urbanismo, de educadores e de órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), por exemplo.

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

Data: 22/08/2022



≡ Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE REGRAS DE LOCAÇÃO DE IMÓVEIS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL



Minuta de normativo com base na nova lei de licitações está disponível para contribuições no site participa +Brasil até o dia 30 de agosto

Com o objetivo de atualizar regras e procedimentos para locação de imóveis da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, com base na nova Lei de Licitação (Lei nº 14.133/2021), o Ministério da Economia abriu consulta pública para receber contribuições à nova Instrução Normativa (IN) que regulamentará os contratos de aluguéis. Interessados em contribuir devem acessar a plataforma Participa +Brasil até o dia 30 de agosto de 2022.

De acordo com a minuta do novo normativo, a formalização do contrato de locação de imóveis fica condicionada à prévia comprovação da autorização específica do ministro da Economia, nos termos da Portaria nº 179/2019. Além disso, os órgãos e as entidades poderão firmar contratos de locação de imóveis, observados os seguintes modelos:

I - Locação tradicional: o espaço físico é locado sem contemplar os serviços acessórios, os quais serão contratados independentemente, como limpeza, administração predial, recepção, vigilância, controle de acesso, entre outros;

II - Locação com facilities: o espaço físico é locado contemplando os serviços para a sua operação e manutenção, como limpeza, administração predial, recepção, vigilância, controle de acesso, entre outros;

III - locação built to suit (BTS): o locador procede a prévia aquisição, construção ou substancial reforma, por si mesmo ou por terceiros, do imóvel então especificado pelo pretendente à locação, a fim de que seja a este locado, prevalecendo as condições livremente pactuadas no respectivo contrato e as disposições procedimentais previstas na Lei nº 8.245/1991 (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8245.htm).

A escolha da modelagem deverá ser justificada nos estudos técnicos preliminares (ETPs), podendo ser adotada outra solução, desde que demonstrada a vantagem e a viabilidade jurídica e econômica da solução escolhida.

Estudos Técnicos Preliminares

Para elaborar os ETPs, é necessário comprovar a inexistência de imóveis públicos vagos e disponíveis e a inviabilidade de compartilhamento de imóvel com um ou mais órgãos ou entidades da administração pública federal, nos termos da Portaria nº 1.708/2021.

O ETP deve contemplar, também, a estimativa de área mínima do imóvel, observando o quantitativo da população principal do órgão, incluindo os postos de trabalho integrais, os postos de trabalho reduzidos, os servidores em trabalho remoto e a necessidade de atendimento ao público.

A minuta da IN indica, ainda, a vigência contratual dos contratos de acordo com o modelo e condições estabelecidas, os procedimentos e fases do chamamento público, que deverá ser publicado no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), e as condições de inexigibilidade de licitação.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 22/08/2022*

UNIÃO E PREFEITURA DE SÃO PAULO FAZEM ACERTO CONTÁBIL SOBRE CAMPO DE MARTE

Houve um encontro de contas que impacta o resultado primário do Governo Central em R\$ 23,9 bilhões, mas sem efeito sobre o setor público consolidado e a Dívida Bruta do Governo Geral



A União e a prefeitura de São Paulo realizaram na última quinta-feira (18/8) acerto contábil relacionado à posse do Campo de Marte. O acordo, no valor de R\$ 23,912 bilhões, encerra uma disputa que se arrastava desde o fim da década de 1950 relacionada à posse do terreno.

O termo de conciliação entre ambas as partes havia sido celebrado em março deste ano. Ficou definido que o valor devido pela União à prefeitura, a título de indenização, decorrente da ocupação do imóvel, seria satisfeito mediante a redução do saldo devedor da dívida do município para com a União. Houve, portanto, um encontro de contas.

A Lei n.º 14.409, de 15 de julho de 2022, permitiu o acerto contábil, ao abrir um crédito especial no Orçamento Fiscal da União de igual valor ao do acordo.

A operação representou um pagamento pela União à prefeitura de São Paulo de um precatório, que é registrado como despesa primária pela União e uma receita primária pelo município. Em contrapartida, o município pagou sua dívida com a União, fluxo que é contabilizado como uma receita financeira pela União e uma despesa financeira pelo município.

Como o precatório pago representa uma despesa primária da União, o acordo tem efeito sobre o resultado fiscal do Governo Central. Conforme explicado durante a apresentação do Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas do terceiro bimestre, em julho, a previsão para o déficit primário do Governo Central neste ano, já incluindo esse impacto, é de R\$ 59,4 bilhões. Se não fosse o acordo, seria de R\$ 35,4 bilhões. A projeção, de todo modo, está bem aquém da meta de déficit para o ano, que é de R\$ 170,4 bilhões.

O impacto sobre o resultado primário do setor público consolidado, no entanto, é zero. Também não há impacto sobre a Dívida Bruta do Governo Geral.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 22/08/2022*

MAIS DE 1 MILHÃO DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL

O prazo de entrega vai até 30 de setembro

A Receita Federal recebeu, até esta segunda-feira (22/8), 1,05 milhão de declarações do Imposto sobre Propriedade Territorial Rural (ITR). O prazo vai até 30 de setembro. O estado da Bahia tem o maior número de declarações entregues até agora – 359,9 mil –, seguido por Minas Gerais (169,6 mil) e Pernambuco (63,6 mil).

A DITR deve ser enviada por meio do Programa Gerador da Declaração do ITR (Programa ITR 2022), disponível no site da Receita Federal. Além disso, continua sendo possível a utilização do Receitanet para a transmissão da declaração, ou ainda a entrega da declaração gravada em conector USB em uma unidade de atendimento da Receita Federal.

A apresentação depois do prazo deve seguir os mesmos procedimentos de envio. A multa é de R\$ 50 (mínimo) ou um por cento ao mês-calendário calculado sobre o total do imposto devido.

O valor mínimo do imposto é R\$ 10,00. Valores inferiores a R\$ 100 devem ser pagos em quota única até 30 de setembro de 2022. Valor superior a R\$ 100 pode ser pago em até quatro quotas, sendo que cada quota deve ter valor igual ou superior a R\$ 50. A primeira deve ser paga até 30 de setembro, já as demais devem ser pagas até o último dia útil de cada mês, e serão acrescidas de juros Selic mais 1%.

O pagamento do imposto pode ser antecipado total ou parcialmente. Pode-se ainda ampliar para até quatro o número de quotas do imposto anteriormente previsto, mediante apresentação de DITR



retificadora antes da data de vencimento da primeira quota a ser alterada, observando o limite mínimo de R\$ 50,00 por quota.

Como pagar o imposto

Por transferência eletrônica de fundos por meio de sistemas eletrônicos das instituições financeiras autorizadas pela Receita Federal;

Por Darf, em qualquer agência bancária integrante da rede arrecadadora de receitas federais, ou Darf com código de barras gerado pelo Programa ITR 2022 e emitido com o QR Code do Pix, em caixa eletrônico de autoatendimento ou aplicativo do banco, ou qualquer instituição integrante do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil (Pix), independentemente de ser integrante da rede arrecadadora de receitas federais.

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

Data: 22/08/2022

PROJETO AUMENTA CONCORRÊNCIA NO TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS PARA REDUZIR PREÇOS

Proposta dos Ministérios da Economia e de Minas e Energia viabiliza o acesso de mais empresas a dutos e terminais aquaviários operados pela Petrobras que estejam com capacidade ociosa

Foi encaminhado ao Congresso Nacional, nesta sexta-feira (19/8), um projeto de lei que altera a Lei do Petróleo, aumentando a concorrência no mercado de combustíveis. Elaborado pelos Ministérios da Economia (ME) e de Minas e Energia (MME), o projeto dá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) os instrumentos necessários para garantir o acesso de terceiros à infraestrutura de transporte das indústrias do petróleo e de biocombustíveis.

Atualmente, se uma empresa de transporte estiver utilizando apenas uma parte da capacidade de um duto de transporte de combustíveis, outras empresas não têm acesso à capacidade ociosa desse duto. Apesar de a obrigação de compartilhamento já existir, há dificuldades na aplicação efetiva do comando legal, porque as sanções aplicáveis pela ANP não possuem a contundência necessária para provocar uma alteração no comportamento dos agentes envolvidos (caso das multas), ou não são de fato aplicáveis, pelos riscos de desabastecimento decorrentes (risco associado, por exemplo, à sanção de revogação da autorização para o exercício da atividade).

A proposta enviada pelo governo oferece à ANP instrumentos mais eficazes para assegurar que a capacidade ociosa de dutos de transporte e terminais aquaviários seja contratada por qualquer empresa interessada, com a respectiva remuneração, evitando tratamento discriminatório e barreiras injustificadas ao acesso de terceiros. Também estabelece a desverticalização para a atividade de transporte no setor, de modo a permitir uma regulação mais efetiva.

Segundo a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia, a nova lei vai aumentar a concorrência e viabilizar o transporte de combustíveis para todas as regiões do Brasil de forma mais eficiente, com custos logísticos mais baixos. A expectativa é de que isso possibilite a redução dos preços aos consumidores.

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

Data: 22/08/2022

CONTRATAÇÃO INTEGRADA DE SERVIÇO DE GESTÃO DE PRÉDIOS PÚBLICOS TRAZ ECONOMIA AOS COFRES PÚBLICOS

Licitação foi concluída com valor homologado de R\$ 16,447 milhões para 24 meses de vigência contratual, representando uma redução de 10,77% em relação ao valor estimado



O Ministério da Economia (ME) concluiu o processo de licitação para a primeira contratação de gestão integrada de serviços prediais na modelagem facilities. O resultado do pregão nº 4 de 2022 foi publicado na quinta-feira (18/8), no Diário Oficial da União. A iniciativa foi implementada em parceria com o Ministério do Meio Ambiente e a Secretaria Especial de Cultura do Ministério do Turismo. O valor homologado foi de R\$ 16.447.794,10 para 24 meses de vigência contratual, o que representa uma economia de 10,77% em relação ao valor estimado de R\$ 18.433.249,15.

O contrato deve ser firmado ainda neste mês de agosto e um único fornecedor será escolhido para alocação dos empregados, fornecimento e utilização de insumos para a execução dos serviços, elaboração de planos de trabalho e manutenção, serviços de rotina e sob demanda.

O modelo de facilities também prevê a disponibilização de solução tecnológica para apoiar a gestão, controle e fiscalização contratual, por meio de aplicação web e aplicativo mobile.

Num primeiro momento, a modelagem será implementada no Bloco B da Esplanada dos Ministérios, que abriga o Ministério do Meio Ambiente (MMA) e a Secretaria Especial de Cultura do Ministério do Turismo (MTur).

De acordo com o edital, a solução tecnológica oferecida pela empresa vencedora, para apoiar a gestão, controle e fiscalização contratual, deverá contemplar dados, documentos e informações operacionais, gerenciais e de desempenho da edificação e do cumprimento das obrigações previdenciárias, sociais e trabalhistas.

Além dos serviços continuados, também será possível contratar serviços sob demanda, como projetos e laudos, e pequenos serviços de manutenção predial. O prazo inicial de vigência da contratação (24 meses) pode ser prorrogado até o limite de 60 meses.

A medida visa a substituir 16 contratos diferentes para a manutenção predial do Bloco B da Esplanada dos Ministérios, com ganhos em termos de racionalidade administrativa.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 22/08/2022*

DEBATES SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR BUSCAM SOLUÇÕES PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS

Iniciativa representa oportunidade para startups, negócios de impacto e Instituições de Pesquisa Científica e Tecnológica

O Ministério da Economia (ME) e a Escola Nacional de Administração Pública (Enap), em parceria com a Wylinka, abrem inscrições para os Desafios do Comércio Exterior, que são ciclos de inovação aberta e que buscam soluções para transformar as operações e a logística no cenário brasileiro de importação e exportação.

O objetivo da iniciativa é estimular a sociedade civil a propor soluções de mercado para alavancar o desenvolvimento do comércio exterior. As inscrições vão até o dia 18 de setembro, e os interessados devem apresentar propostas que resolvam um dos três desafios:

- Desafio 1: Adequação de produtos para exportação das micro e pequenas empresas (MPE's) – Como podemos otimizar o processo de adequação das empresas sobre os aspectos legais, técnicos, sanitários e fitossanitários?
- Desafio 2: Informação para exportação e importação das MPE's – Como podemos ajudar os pequenos e médios empresários a obter informações sobre toda a cadeia de exportação e importação de forma rápida e acessível?



- Desafio 3: Inteligência de mercado para o comércio exterior das MPE's – Como podemos otimizar o acesso de pequenos e médios empresários a informações estratégicas do mercado internacional em diferentes nichos?

A oportunidade é aberta a empresas, startups, negócios de impacto, entidades privadas sem fins lucrativos, Instituições de Pesquisa Científica e Tecnológica (públicas e privadas) e cidadãos (brasileiros e estrangeiros). Funcionará em dois ciclos, sendo o primeiro de avaliação dos projetos, e o segundo uma aceleração para as três soluções mais bem avaliadas durante o ciclo 1.

Além disso, haverá premiações em dinheiro para os primeiros colocados:

Ciclo 1:

- R\$ 50 mil (1º lugar de cada desafio)
- R\$ 40 mil (2º lugar de cada desafio)
- R\$ 30 mil (3º lugar de cada desafio)

Ciclo 2:

Aporte de R\$ 30 mil para todas as soluções selecionadas que concluírem esta fase e um prêmio, no valor de R\$ 20 mil, para a iniciativa que se destacar em cada um dos três desafios.

Cenário das MPE's

As Micro e Pequenas Empresas (MPEs) lideram o mercado brasileiro, representando 98,4% do total das empresas no país. Elas também são responsáveis por aproximadamente 52% dos empregos formais, porém compõem menos de 1% dos valores exportados. A falta de informação técnica e de qualificação sobre a internacionalização são obstáculos e faz com que esse número seja baixo.

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

Data: 22/08/2022

PAGTESOURO POSSIBILITA PAGAMENTO DE SERVIÇOS PÚBLICOS VIA PIX E CARTÃO DE CRÉDITO

Plataforma digital permite visualizar pagamento em poucos segundos após sua finalização

Pagamentos das taxas para emissão de passaporte, de registro de patentes, de inscrições em concursos públicos e no Exame Nacional do Ensino Médio (Enem) e de outros serviços podem ser realizados de forma totalmente digital pela plataforma PagTesouro. O serviço oferecido pela Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Economia (STN/ME) fornece ao cidadão uma forma de pagar os valores devidos aos órgãos públicos federais via Pix e cartão de crédito, além do tradicional boleto bancário.

As transações realizadas a partir do PagTesouro são registradas nos sistemas de arrecadação como Guia de Recolhimento da União (GRU) digital – documento instituído pelo ME para recolhimento das receitas de órgãos, autarquias, fundações e demais entidades integrantes dos orçamentos fiscal e da seguridade social.

Na plataforma, contribuinte e órgão arrecadador podem visualizar o pagamento em poucos segundos após sua finalização, concluídas nas **instituições financeiras do país que aceitam pagamentos oriundos do PagTesouro** (<https://www.bcb.gov.br/content/estabilidadefinanceira/pix/ListadeparticipantesdoPix.pdf>).

Como usar o PagTesouro

Para efetuar pagamentos para órgãos públicos, pela plataforma digital, é necessário que estes ofereçam o serviço que, nesse caso, pode ser acessado no site da própria entidade.



Confira os **órgãos públicos federais** que usam o **PagTesouro** (<https://www.gov.br/tesouronacional/pt-br/gru-e-pag-tesouro/pagtesouro>).

Quando o cidadão solicitar um serviço, aparecerá a opção do PagTesouro. Basta clicar na logo da plataforma e selecionar a forma de pagamento desejada.

Caso queira pagar por meio de Pix, o cidadão deve selecionar essa modalidade. Em seguida, apontar a câmera do celular para o QR Code que aparece na tela, usando o aplicativo da sua instituição de pagamento, ou copiar o código. Após seguir as instruções e finalizar o pagamento, a comprovação será apresentada automaticamente na tela a seguir.

Se a opção for pelo pagamento via cartão de crédito, deve-se selecionar a opção correspondente e escolher um dos Prestadores de Serviço de Pagamento (PSP) apresentados. Nessa modalidade, pode ocorrer uma cobrança adicional de tarifa, que será detalhadamente descrita, para então prosseguir com a confirmação do pagamento. O contribuinte também pode escolher parcelar o débito, mas a Unidade Gestora receberá o valor à vista.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 22/08/2022



PORTAL PORTO GENTE

MOVIMENTAÇÃO DE SOJA E MILHO NO ARCO AMAZÔNICO CRESCE 12,95%

Redação Portogente

Dados da Antaq reforçam a importância da região no escoamento de commodities. ATP defende necessidade de aumento do calado na saída da Barra Norte do Rio Amazonas

A região do Arco Amazônico, que abrange toda a região Norte e o Maranhão, obteve crescimento de 12,95% na movimentação de soja e milho no primeiro semestre de 2022, por meio de navegação por longo curso e cabotagem. Os dados são de levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados no dia 15 de agosto último.

Estratégica para o escoamento da produção de grãos e de alimentos para exportação, a região passou a ter market share de 51% do total movimentado de soja e milho, ultrapassando as regiões sul e sudeste, segundo o levantamento.

O Arco Amazônico também já é reconhecido como um dos principais corredores logísticos com alto potencial de aumento da demanda.

Considerando os terminais que movimentaram ao menos 1 milhão de toneladas no período, os que se destacaram nas operações são Vila do Conde - HBSA (+31,9%), Porto de Itaqui (+21,9%) e Ponta da Montanha (+7,33%), de acordo com o balanço semestral. Os portos Vila do Conde e Ponta da Montanha são associados da ATP.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, diz que os números mostram que a região cada vez mais se consolida como polo de escoamento das commodities brasileiras. Atualmente, a região possui 90 terminais privados e cinco portos públicos.

Por causa do potencial do Arco Amazônico, o presidente da ATP também defende a necessidade de aumento do calado na saída da Barra Norte do Rio Amazonas. A região é rota de escoamento da safra de grãos e de minério, principalmente do Centro-Oeste, e registra aumento anual do volume transportado, impulsionado pelos recordes na produção de soja e milho.

Barbosa lembrou que estudos da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) atestaram a possibilidade do aumento do calado. “Temos um quebra-molas que é um arco lamoso na navegação pela Barra Norte. Pelos estudos da Coppe/UFRJ, o aumento de calado para 12,50 metros é viável”, afirmou o presidente da ATP. Segundo Barbosa, o ganho de calado permitiria um aumento de 20 centímetros a mais de carga em um navio Panamax.

Durante a apresentação do balanço semestral, o diretor-presidente da Antaq, Eduardo Nery, destacou que o número de movimentação na região é “bem representativo do quanto a região amazônica tem protagonismo, principalmente de graneis sólidos minerais e vegetais”. De acordo com ele, “é muito evidente o desenvolvimento do arco em termos logísticos”.

“Este semestre foi uma marca histórica que o arco apresenta com movimentação inclusive maior que a de cargas que escoam pelos portos da região sul e sudeste. É claro que ali não é toda movimentação de carga. Tem um transbordo, e isso tem que ser considerado, mas já mostra o quão importante vem sendo o arco nessa linha de escoamento”, disse Nery.

Para conferir mais informações, acesse o DATaPort – banco de dados da ATP que reúne números e estatísticas do setor portuário brasileiro em uma única plataforma online. Clique aqui: bit.ly/Dataport

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 22/08/2022

A UNIÃO ENTRE CRÉDITO E SUSTENTABILIDADE FORTALECE O AGRO BRASILEIRO

Redação Portogente

Congresso Andav 2022 conta com mais de 120 expositores nacionais e internacionais, que estão expondo as principais novidades do setor

Gustavo Spadotti, chefe geral da Embrapa Territorial, afirmou que o país tem o maior patrimônio natural protegido e preservado do mundo, graças ao papel dos produtores e distribuidores na aplicação de tecnologias. Segundo ele, o valor do patrimônio imobilizado com a vegetação nativa é de R\$ 3 trilhões. A informação foi divulgada no palco do Congresso Andav 2022, que aconteceu até o dia 19 de agosto último, no Transamerica Expo Center, em São Paulo. O evento é uma realização da Associação Nacional dos Distribuidores de Insumo Agrícolas e Veterinários (Andav) e organizado pela Zest Eventos.



Congresso Andav 2022 - Painel Bioeconomia. Crédito: FDFotografia.com.br

Para se ter uma ideia, ele mencionou que são 258 milhões de hectares de áreas protegidas, o equivalente a 1.871 unidades de conservação e terras indígenas, totalizando 2.471 unidades, ou 30,3% do território brasileiro, ante a média de 15,7%, de todos os outros países. Já as áreas de preservadas de vegetação nativa do território brasileiro somam 282 milhões de hectares, o que corresponde a 33,2% do território.

Ao todo, são mais de 480 hectares protegidos e preservados, o que supera 66% da área do país. “Por isso, assombramos o mundo, utilizando a terra de forma eficiente, tecnologia, e produzindo de duas a três safras anuais. Além disso, a cada ano que passa, temos menos pasto e mais boi”, disse Spadotti.

Bioeconomia e crédito verde

O moderador do Painel Bioeconomia e Crédito Verde, Marcos Fava, sócio sênior da Marketstrat, destacou que a bioeconomia vai contribuir para o Brasil chegar à liderança mundial em nove cadeias produtivas da agropecuária. “É nosso momento de levantar a bandeira e dizer, nós vamos resolver o problema da fome no mundo, vamos resolver o problema dos preços das commodities”, disse.

Já o chefe geral da Embrapa Meio Ambiente, Marcelo Morandi, citou um estudo, no qual a entidade identificou possibilidades de negócios com crédito de carbono verde em vários setores da economia brasileira, estimados em R\$ 700 bilhões. Segundo ele, essas oportunidades estão relacionadas ao Código Florestal, baixo carbono (programa ABC), Renovabio, além de pagamentos por serviços ambientais, bioinsumos, orgânicos e polinizadores. “O Brasil precisa aproveitar a conjuntura global para mostrar as vantagens competitivas, comparativas e colaborativas”, argumentou Morandi.

A advogada Samanta Pineda, da Pineda e Krahn, sugeriu a realização de um plano de serviço ambiental estratégico, para o produtor ganhar com o crédito carbono, alinhado com base nas vantagens competitivas do Brasil, comparadas a outros países do mundo, como o plantio direto, o uso de biocombustíveis e de bioinsumos.

Para Edsmar Carvalho, BoardMember da Agrivalle, o solo é o maior patrimônio do agricultor, mas outros ativos vão começar a surgir e são importantes. Também ressaltou a velocidade no uso dos biodefensivos nas culturas. Em relação à soja, por exemplo, a expectativa é de aumento entre 74% e 95% de adesão ao uso de biodefensivos.

Financiamento e crédito no agro

O agronegócio brasileiro tem buscado diversificar as formas de financiamento e crédito, uma vez que os recursos públicos não são suficientes para atender todo o setor. Uma dessas formas é o mercado de capitais. Em 2021, das 46 empresas realizaram sua oferta inicial de ações na B3, 21 estavam relacionadas ao agro. “Isso mostra pujança desse segmento”, pontuou o diretor de Produtos Balcão e Novos Negócios da B3, Fabio Zenaro, durante painel na Plenária do Congresso Andav 2022.

Ele ponderou que o mercado de capitais pode ser utilizado de forma mais ampla pelo agro para captação de recursos. Sobre a CPR – Cédulas do Produtor Rural, ele afirmou que a B3 possui 137 bilhões de estoque e 80% dessa área, e como registrador, tem trabalhado para tornar o processo de registro mais fácil. Para ele, o desafio está ligado ao conhecimento das novas ferramentas e instrumentos que podem trazer benefícios ao setor.

Para corroborar com a avaliação de Zenaro, o diretor de Operações da Serasa Experian, Renato Giroto, ponderou que um desafio do setor é tracionar fontes de crédito ao mercado de capitais.

O secretário-adjunto do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), José Angelo Mazzillo Junior, comentou sobre as novidades da Lei Nº 14.421/2022 sancionada em julho, que aprimora dispositivos que normatizavam a CPR, como a ampliação 10 dias para 30 dias para registrar a cédula em autoridades registrada no Banco Central.

Para o gerente de Crédito e ESG da Agro Amazônia, Fernando Almeida, com o crédito oficial escasso, será necessária uma participação ainda maior da iniciativa privada. “Mais da metade do crédito depende do setor privado”, disse. Ele comentou ainda sobre a união entre o crédito e o ESG. “Não tem como pensar o agro sem sustentabilidade”. A seu ver, é preciso unir esforços para que o Brasil siga alimentando o mundo.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 22/08/2022

PROPOSTA DO PT PRECISA EXPLICAR A SUA IMPLANTAÇÃO

Editor Portogente

Uma nova cultura para os portos

A assessoria da campanha do candidato à Presidência da República, Luiz Inácio Lula da Silva, do Partido dos Trabalhadores (PT), encaminhou respostas às perguntas do Portogente sobre o programa para os portos e logísticas (comércio exterior e abastecimento) do Brasil. Demonstram, de fato, os avanços no setor durante os governos petistas, mas ficou aberta uma questão central: o modelo de gestão. Tema prioritário, especialmente pela ruptura causada pelo programa de desestatização em curso e cujos resultados são, ainda, incertos. A reforma desafiante do Porto de Santos (SP), o principal do hemisfério sul, é qualificada para balizar o futuro dos portos brasileiros, pelo volume necessário de obras e investimentos, para agilizar e dar escala à movimentação de cargas, incluindo a construção de um porto off-shore e um túnel submerso ligando as suas margens.



Confira as respostas abaixo * Os portos e as logísticas na visão do PT: respostas ao Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114967-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt-respostas-ao-portogente>

O engenheiro e consultor Carlos Bueno Magano, profundo conhecedor da realidade do Porto de Santos, faz uma análise conjuntural das respostas, na seção Opinião. Fica claro que a pergunta não respondida sobre a indicação de gestores dos portos teria

exposto com objetividade a eficácia da proposta do programa para os portos e seus reflexos nas logísticas. Visto que o critério para indicações dos gestores é fator relevante na análise da perspectiva de sucesso desse programa, até agora fundamentado em indicações políticas, sem priorizar a competência para o cargo. Como se assistiu, em 2016, toda a diretoria do Porto de Santos sair presa pela Polícia Federal.

Artigo Carlos Bueno Magano * Os portos e as logísticas na visão do PT

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114967-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt-respostas-ao-portogente>

A estratégia do PT acerta ao colocar como os maiores desafios a busca de maior eficiência operacional das instalações portuárias e, nos portos públicos, ter foco em investimentos na infraestrutura. Porém, é preciso demonstrar como serão feitos esses investimentos, na medida das necessidades para expansão do porto, com recursos da Autoridade Portuária e do Orçamento Geral da União – OGU. Nesse sentido, Magano destaca o excesso de liquidez existente no mercado para investimentos em infraestrutura, que permitem ampliar e modernizar o negócio portuário, incluindo uma melhor relação Porto&Cidade, quase inexistente atualmente e indiscutível como práticas ambiental, social e governança (ESG).

Leia também * Diálogo sincero entre atores do Porto de Santos e região

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114955-dialogo-sincero-entre-atores-do-porto-de-santos-e-regiao>

Justificada como um marco regulatório do governo petista, a Lei 12.815/2013 é fundamental para fomentar e organizar a ação do setor privado na atividade portuária. Portanto, no caso do Porto de Santos, há condições de abordar este potencial vinculado aos projetos de ampliação, para compatibilizar a sua produtividade às novas logísticas. Condição para ser competitivo na logística do agronegócio, principalmente com os portos no Norte, parceiros dos chineses; na logística dos contêineres, com os portos do sul. A geração de maior eficiência operacional no porto vai ser estimulada a partir de novos arranjos, em função do modelo de Autoridade Portuária.

Leia também * Desenvolvimento do Porto de Santos como obra de arte

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114962-o-desenvolvimento-do-porto-de-santos-tratado-como-uma-obra-de-arte>

A qualidade da gestão dos portos e interação com as respectivas logísticas constituem fator relevante para fomentar o progresso e contribuir para superar as crises econômica e social do País. Dar eficiência a esse processo amplo e intenso, sumariamente, trata-se de otimizar as funções de planejamento e execução, com geração de melhores e esperados resultados nos portos. Tudo isto, de forma abrangente e bem percebido pela proposta do PT. Entretanto, ao abordar a forma de enfrentar esses desafios, apontou caminhos sem orientar como percorrê-los.

Leia também * Portos do Brasil nas campanhas Lula e Bolsonaro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114942-debatendo-os-portos-do-brasil-das-campanhas-bolsonaro-e-lula>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INOVAÇÃO E AVANÇOS TECNOLÓGICOS AGORA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Começa hoje, em Santos (SP), a segunda edição do Inova Portos, evento que busca debater a implantação de uma cultura de inovação nos complexos marítimos brasileiros e suas experiências com novas tecnologias. Ainda serão discutidas as experiências com sistemas digitais e a importância da integração dos portos com suas comunidades, especialmente as universidades locais, para o desenvolvimento tecnológico. Os debates, que vão até amanhã, serão transmitidos em tempo real pelo portal BE News.

Como destaca reportagem publicada nesta edição do jornal BE News, os painéis do Inova Portos terão a participação de autoridades do setor, como do próprio secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, e da presidente da Companhia Docas do Ceará e presidente da Associação Brasileira de Empresas Portuárias e Hidroviárias (AbepH), Mayara Chaves, além de representantes do Porto de Itaqui (MA) e do Porto de Valência (Espanha), referência neste segmento. Também estarão presentes CEOs de start-ups e especialistas do hub de inovação Cubo e do Sebrae.

Promovido pela Santos Port Authority (SPA), o Inova Portos parte do princípio da importância do setor portuário debater e desenvolver sua cultura de inovação e, ainda, apoiar e buscar avanços tecnológicos. Segmento estratégico da economia, os complexos marítimos apresentam uma demanda constante por eficiência, a ser obtida principalmente com novos procedimentos e tecnologias. Daí ser essencial que as administrações portuárias também incentivem tais avanços. Esse tipo de comportamento não cabe apenas à iniciativa privada ou a centros de pesquisa universitários, mas a todos os agentes envolvidos em atividades econômicas.

Todo aquele que busca uma melhora de suas operações, um aumento de sua eficiência é, em essência, um agente de inovação tecnológica. E ela deve ser buscada com apoios institucional e, também, financeiro. No Brasil, alguns portos já seguem esse caminho, mas são uma minoria. Está mais do que na hora de todo o setor realizar essa jornada. Investimento em tecnologia e em avanços tecnológicos é a chave não só do futuro, mas já do presente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EFICIÊNCIA 1

O Porto de Navegantes, terminal administrado pela Portonave às margens do Rio Itajaí-Açú (SC), registrou a melhor prancha média operacional entre as instalações de contêineres do Brasil no último semestre. Esse índice indica a quantidade média de contêineres movimentados por hora, durante o tempo total de atendimento de um navio. E ele foi pesquisado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que avaliou 28 terminais portuários.

EFICIÊNCIA 2

Segundo o levantamento da ATP, Navegantes registrou uma média de 89 unidades/hora durante o primeiro semestre e ampliou seu volume de embarques em 4,23%. Os principais destinos dessas cargas foram China (488 mil toneladas), os Estados Unidos (470,1 mil toneladas) e Singapura (446,5 mil toneladas). A mercadoria mais movimentada foi a madeira (1,097 milhão de toneladas líquidas, +5,14% se comparado com o semestre anterior).

EMERGÊNCIA

A fragata Defensora (F41), da Marinha do Brasil, teve uma pane em seu sistema de governo e precisou fazer uma manobra de emergência no canal de navegação do Porto de Santos, no final da tarde de ontem. Para manter a segurança da navegação, a embarcação lançou suas âncoras e, assim, reduziu os riscos de uma colisão. De acordo com a Marinha, o problema foi “rapidamente solucionado”. Devido ao incidente, o canal portuário foi interditado durante cerca de uma hora.

REINO UNIDO

Cerca de 2 mil trabalhadores do Porto de Felixstowe, na costa leste da Inglaterra, iniciaram ontem, dia 21, uma greve de oito dias. Eles pedem salários mais altos, diante do aumento do custo de vida. Há o temor de que o protesto afete o comércio e as cadeias de suprimento locais. Na última sexta-feira, a operadora de Felixstowe, o conglomerado Hutchison Ports, ofereceu um reajuste salarial de 7%. Mas a entidade sindical Unite, que representa os portuários, respondeu que a proposta está abaixo da taxa de inflação atual. “O porto lamenta o impacto que esta ação terá nas cadeias de suprimentos do Reino Unido”, declarou um porta-voz da Hutchison.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2022

NACIONAL - REGULAMENTO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS EM PAUTA NA ANTT

Entre as principais propostas da norma está a implantação do sistema Free Flow

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O pedágio free flow é um sistema de livre passagem sem praças de cobrança e pagamento de acordo com a quantidade de quilômetros rodados

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia hoje uma reunião participativa para discutir a proposta da 3ª norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR3), que definirá mecanismos de gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

Serão três dias de debates com entidades do setor. Entre os temas que serão discutidos estão a forma de condução da gestão societária das concessionárias de rodovias, captação de



financiamentos, contratação de seguros e garantias, diretrizes de obtenção de receitas contratuais tarifárias e não tarifárias e os fatores tarifários, entre outros pontos.

O RCR3 também trata da implantação do sistema free flow nas rodovias federais. O sistema tem como objetivo cobrar tarifas mais igualitárias, de acordo com o trajeto do usuário. A reunião participava contará ainda com a revisão tarifária dos contratos de concessões com mais de 20 anos de duração.

Sobre o RCR

O RCR está na Agenda Regulatória da ANTT e foi desmembrado pela autarquia em cinco normas. A primeira (RCR1) já foi aprovada por meio da Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021, que trata das diretrizes gerais, dos usuários e da participação social.

A segunda (RCR2) trata de bens, obras e serviços por meio de toda a produção da indústria rodoviária. A proposta já passou por audiência pública e está em apreciação pela diretoria.

A quarta norma (RCR4), por sua vez, vai propor a fiscalização e penalização das concessionárias em razão de descumprimentos contratuais.

A quinta e última (RCR5) vai consolidar as regras sobre o encerramento de um período contratual para dar início à próxima concessão.

Reuniões de diretoria

Hoje também a ANTT realiza uma reunião administrativa reservada de diretoria. Na pauta consta uma proposta de abertura de audiência pública para revisão da Resolução nº5.083, de 27 de abril de 2016.

A norma trata de diretrizes da agência como o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades por infrações na legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão, de arrendamento e de autorização.

No mesmo dia, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para a proposta de revisão do Fluxo de Caixa Marginal da concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos SA.

Amanhã a diretoria da agência realiza a sua reunião deliberativa. Os diretores analisarão a 2ª Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) dos Aeroportos de Brasília (DF), Campinas (SP) e Guarulhos (SP), e a 1ª RPC dos Aeroportos de Fortaleza (CE), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Porto Alegre (RS), relativo ao Fator X a ser aplicado de 2023 a 2027 nos respectivos contratos de concessão.

Padronização de contêineres

Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará nesta sexta-feira a audiência pública 08/2022. Discutirá uma resolução para tratar da padronização da estrutura de serviços prestados pelos terminais de contêineres e das diretrizes dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.

A proposta de resolução se aplica aos operadores portuários e às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.

As sessões virtuais serão transmitidas ao vivo no canal da Antaq no Youtube a partir das 15h.

Nesta quarta-feira, o Tribunal de Contas da União (TCU) realiza a sua sessão plenária. O ministro Augusto Nardes relata uma representação a respeito de possíveis irregularidades ocorridas na nomeação de Caio Mário Pires de Andrade para o cargo de presidente da Petrobras.

O ministro Vital do Rêgo, por sua vez, trata do processo de desestatização da empresa Veículo de Desestatização MG Investimentos SA (VDMG) associado à outorga do contrato de concessão do serviço público de gestão, operação, manutenção e ampliação da Rede Metroferroviária da Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG).

Já o ministro Bruno Dantas analisa uma representação por possíveis irregularidades relacionadas à doação de trechos da rodovia BR-365/MG ao estado de Minas Gerais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2022

REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL LANÇA EDITAL DE INCENTIVO A PROJETOS SOCIAIS

Inscrições estão abertas a trabalhos e eventos que contribuam com o desenvolvimento sustentável de comunidades

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



Tecon Vila do Conde, em Barcarena (PA), uma das cidades onde a Santos Brasil atua e para as quais os projetos serão direcionados

SERÃO PRIORIZADOS PROJETOS VOLTADOS À INCLUSÃO ABRANGENDO CRITÉRIOS SOCIOECONÔMICOS, DE EQUIDADE DE GÊNERO, RAÇA E ETNIA, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E POPULAÇÃO LGBTQIA+

A Santos Brasil lançou o edital de Investimento Social Incentivado, com foco no patrocínio de projetos e eventos com recursos provenientes de leis de incentivos fiscais nos âmbitos federal e municipal. O objetivo é contribuir para o desenvolvimento sustentável das comunidades onde a companhia possui instalações e terminais: Barcarena (PA); Guarujá, Santos, São Bernardo do Campo e São Paulo (SP); Imbituba (SC) e São Luís (MA).

As inscrições podem ser feitas até 30 de setembro por meio da plataforma Prosas, sistema que conecta patrocinadores e empreendedores sociais auxiliando na seleção e avaliação das propostas. Os projetos e eventos culturais, esportivos e de educação profissional, complementar e ambiental escolhidos serão divulgados em novembro deste ano, para execução em 2023.

Podem ser inscritos projetos e eventos executados diretamente por organizações da sociedade civil (OSCs), de direito privado, de pessoa jurídica com ou sem fins lucrativos, de Conselho de Direitos e de Organizações Públicas, devidamente regularizadas e obedecendo ao ordenamento legal vigente, com atuações nas cidades de Barcarena (PA); Guarujá, Santos, São Bernardo do Campo e São Paulo (SP); Imbituba (SC) e São Luís (MA), onde a empresa está presente. Segundo a Santos Brasil, não há limite máximo de apresentação de propostas por organização. Para a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade, Béatrice de Toledo Dupuy, o lançamento do edital na plataforma Prosas ajudará a expandir a atuação dos incentivados para outras regiões onde a empresa atua e a garantir ainda mais transparência aos processos de governança que dizem respeito a patrocínios e doações.



Segundo a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade, Béatrice Dupuy, a iniciava vai propiciar mais eficiência e a possibilidade de mapear novos projetos

"Adotar políticas corporativas em consonância com um futuro mais igualitário e sustentável é um caminho sem volta. E esta iniciava faz parte de uma mudança importante na reestruturação de gestão do investimento social da Santos Brasil, que vai propiciar mais agilidade, eficiência e a possibilidade de mapearmos novos projetos que estejam alinhados aos valores e missões da

companhia", afirmou Béatrice.

O foco de atuação do investimento social da Santos Brasil prioriza os projetos voltados à inclusão e ao empoderamento de grupos historicamente minorizados nas cidades onde estão instaladas as operações e escritórios da companhia, abrangendo critérios socioeconômicos, de equidade de gênero, raça e etnia, pessoas com deficiência (PCDs) e população LGBTQIA+.

As leis de incentivos fiscais aplicáveis à companhia no âmbito federal são: Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei 8.313/1991); Lei Federal de Incentivo ao Esporte (Lei 11.438/2006); Lei de Incentivo aos Fundos dos Direitos da Criança e do Adolescente (Lei 8.069/1990); Lei de Incentivo aos Fundos dos Direitos da Pessoa Idosa (Lei 12.213/2010); Pronon (Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica) e Pronas (Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da PCD). Já as municipais são Promifae (esportes) em Santos e Guarujá; Promicult (Cultura) em Santos e Procult (Cultura) e Proesporte (esporte) em Imbituba.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022

REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA ACHA COCAÍNA EM MAIS UM NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O sea chest, onde a cocaína estava escondida, é um compartimento que só pode ser acessado por mergulhadores.

Em uma ação que durou todo o dia de ontem, a Receita Federal, a Polícia Federal, a Polícia Militar de São Paulo e a Marinha concluíram o trabalho de localização e apreensão de 52,17 kg de cocaína ocultos no casco de um navio no Porto de Santos.

De acordo com informações da Receita, o navio, carregado com farelo de soja, tinha como destino o porto de Amsterdã, na Holanda.

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

A droga foi formalmente apreendida pela Polícia Federal, que prosseguirá com as investigações.

Operação semelhante ocorreu no dia 16 de agosto, quando as equipes reraram 64 tabletes de cocaína do sea chest de um navio graneleiro que tinha como destino a Itália.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022

REGIÃO SUDESTE - INOVA PORTOS: AUTORIDADES E ESPECIALISTAS DEBATEM AVANÇOS TECNOLÓGICOS

Evento ocorre em Santos (SP) hoje e amanhã. Programação será transmitida pelo Portal BE News Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Promovida pela Santos Port Authority (a Autoridade Portuária de Santos), a segunda edição do Inova Portos vai debater novas tecnologias e as experiências dos complexos marítimos com novas tecnologias

Autoridades do setor portuário brasileiro e do complexo marítimo de Santos (SP) e especialistas em tecnologia e cultura de inovação se reúnem hoje e amanhã, em Santos, para a segunda edição do Inova Portos, evento voltado ao debate sobre avanços tecnológicos nesse setor. A série de palestras, que terá a participação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, CEOs de startups e pesquisadores de universidades, será transmitida em tempo real.

Realizado no Parque Balneário Hotel, em Santos, o Inova Portos começará às 9 horas e será aberto apenas para convidados. Mas toda a programação será transmitida em tempo real pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br).

Nesta manhã, haverá debates sobre Impactos da Inovação nas Empresas e Novas Tecnologias, com destaque para o 5g, a adoção de sistemas com Internet das Coisas e os benefícios que poderão trazer para o segmento portuário. À tarde, estão previstos painéis sobre Inovação nos Portos e as experiências de complexos como Santos e Itaqui (MA) com avanços tecnológicos.

Amanhã, estão programados debates sobre Ecossistemas de Inovação, inclusive abordando a experiência do Porto de Valência (Espanha), que é uma referência em avanços tecnológicos no mercado, Novas Tecnologias e como a comunidade portuária de Santos e as universidades locais têm exploração a evolução digital.

A segunda edição do Inova Portos é promovida pela Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) e organizada pela Una Markeng de Eventos, a agência licitada de eventos. A programação engloba palestras e debates. A programação completa do evento está disponível no site <https://inovaportos.portodesantos.com.br/>.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022

PORTUGAL - OPERAÇÕES COM CARGAS CRESCEM 15% NO PORTO DE AVEIRO

Houve acréscimo nas movimentações de carga geral, graneis líquidos e graneis sólidos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Porto de Aveiro, em Portugal, movimentou 541.285 mil toneladas de mercadorias em julho deste ano

AS EXPORTAÇÕES TAMBÉM FORAM DESTAQUE, COM CRESCIMENTO DE 69,4% ANTE AO MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR

O Porto de Aveiro, em Portugal, movimentou 541.285 mil toneladas de mercadorias em julho deste ano, aumento de

15,4% em relação ao mesmo mês de 2021, segundo dados divulgados nesta semana pela administração do complexo portuário.

Houve acréscimo nas operações com carga geral (29,3%), impulsionado principalmente pela movimentação de pastas químicas de madeira e produtos metalúrgicos, e um aumento, ainda que menos expressivo, na movimentação de granéis líquidos (15,2%) e granéis sólidos (7,4%).

“As exportações continuam a crescer, tendo este mês registado um aumento de 69,4% face ao mesmo período do ano anterior”, destacou a administração portuária.

Os dados mostram também um número maior de atracções, que contabilizou 110 navios, 19,6% a mais que em julho do ano passado.

Em relação ao primeiro semestre de 2022, a movimentação total foi de 2,907 milhões de toneladas, um aumento de 1,9% face a 2021.

Novamente, foi a carga geral que mais contribuiu para este desempenho, com um crescimento de 19,5%. Outro destaque são as exportações, com um acréscimo de 16,3%.

Em seis meses atracaram no Porto de Aveiro 516 navios, aumento de 2,3% no período.

NOVO SISTEMA

A administração portuária do complexo, que também está à frente do Porto de Figueira da Foz, revelou que assinou recentemente um protocolo com a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos para a modernização tecnológica do sistema de monitoramento do tráfego marítimo (VTS).

“Este protocolo visa dotar os VTS dos portos de Aveiro e Figueira da Foz de equipamentos tecnologicamente mais modernos e a integração dos subsistemas de Aveiro e Figueira da Foz para uma comunicação mais eficaz com o sistema VTS Nacional”, explicou em nota.

A medida visa “promover o tráfego seguro e eficiente, contribuir para a melhoria das condições de segurança de navegação, melhorar o controle e o planejamento de navios na área portuária, bem como permitir o sistema de navegação assistida”.

O serviço de tráfego de navios (VTS, Vessel Traffic Service) é um sistema de monitoramento do tráfego marítimo, semelhante ao controle de tráfego aéreo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022

PORTUGAL - SINES SOBE NO RANKING DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Complexo português sobe três posições no top 100 e ocupa a 95ª posição após registrar alta de 13% nas operações em 2021

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



O Terminal de Contêineres XXI vem passando por obras de expansão que visam duplicar a capacidade de movimentação para 4,1 milhão de TEU

O TERMINAL DE CONTÊINERES XXI ENCERROU 2021 COM A MELHOR MARCA DE SUA HISTÓRIA, ULTRAPASSANDO 1,8 MILHÃO DE TEU MOVIMENTADOS, ALTA DE 13% EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR

O Porto de Sines, em Portugal, subiu três degraus no top 100 mundial em movimentação de contêineres e agora ocupa a 95ª posição do World Top Container

Ports 2022, ranking promovido pela revista especializada Container Management. O resultado foi alcançado graças às operações realizadas pelo Terminal de Contêineres XXI, que encerrou o ano de 2021 com a melhor marca de sua história, ultrapassando 1,8 milhão de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados, o que corresponde a um crescimento de 13% em relação ao ano anterior.

E os próximos passos seguem promissores para o terminal, que atualmente passa por obras de expansão que visam duplicar a capacidade de movimentação para 4,1 milhão de TEU.

Com investimento de 660,9 milhões de euros feito pela PSASines, concessionária do XXI, o projeto, quando concluído, permitirá a operação simultânea de quatro megacarriers-navios de grandes dimensões que medem de 366 a 399 metros de comprimento, e conseguem trans portar até 23 mil TEU.

Atualmente, os trabalhos decorrem no ritmo esperado, com a primeira etapa - que inclui 204 metros adicionais de comprimento ao cais - já concluída em junho, segundo a APS, Autoridade Portuária que administra o Porto de Sines.

Uma vez que o terminal tem agora capacidade de movimentação de três megacarriers em simultâneo, espera-se que haja um aumento da movimentação anual.

TRENS

AAPS prevê também aumento nas operações ferroviárias do Porto de Sines. Por isso, junto com a PSA, tem trabalhado para promover a melhoria dos acessos ferroviários ao terminal.

A Autoridade Portuária informou ainda que o governo está trabalhando, de forma simultânea, no sendo de reforçar a ligação ferroviária entre Sines e a fronteira espanhola, o que permitirá que o porto sirva de forma mais eficiente os importadores e exportadores Ibéricos.

Um dos principais objetivos do plano estratégico do porto para os próximos dez anos é conquistar 8% do mercado ibérico, duplicando assim a sua cota de tráfego.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2022

OPINIÃO – ECONOMIA - NÔMADE DIGITAL EM PORTUGAL: MAIS DO QUE UM ESTILO DE VIDA



MARCELO DE SOUZA SOBREIRA

Conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais
opiniao@portalbenews.com.br



A previsão é de que haverá cerca de 1 bilhão de nômades digitais no mundo até 2035. Mais do que um estilo de vida, é uma tendência que veio para ficar e já é adotada por mais de 35 milhões de profissionais, segundo o Relatório Global de Tendências Migratórias 2022 da Fragomen, empresa especializada em serviços de imigração mundial.

Mas afinal, qual o conceito, motivações, desafios e oportunidades do nômade digital? E por que Portugal se destaca mais uma vez?



O nômade digital é o profissional que não precisa estar sempre no mesmo lugar para fazer o seu trabalho, ou seja, trabalha remotamente e com isso, pode se aproveitar dessa situação para viver em vários locais diferentes. Até pouco tempo, era uma opção apenas para programadores, criadores de conteúdo, designers, jornalistas ou profissionais do marketing digital.

Atualmente, em quase todas as áreas é possível viver como nômade digital, de médicos a funcionários públicos, assim como professores, advogados, investidores e/ou consultores.

Com flexibilidade de agenda, ferramentas adequadas (computador, laptop e celular) e acesso a internet de alta velocidade para se manter conectados, os nômades digitais não têm moradia fixa. Podem atuar em diversos setores da economia e viver sem qualquer limitação geográfica, que no caso de Portugal, é extremamente favorável por estar na Europa e com fuso horário mais próximo dos EUA e do Brasil.

Esse estilo de vida vem se tornando cada vez mais popular e cresceu exponencialmente após a pandemia, com o aumento das oportunidades de trabalho remoto pelo mundo. Da América Latina à Ásia-Pacífico, há mais de 25 países com condições especiais para contratar e atrair talentos das empresas tradicionais. Por exemplo, para morar na Indonésia (Bali), o custo do visto é de US\$ 142 mil, válido por cinco anos.

Dos países da Comunidade Europeia, a Alemanha é um dos principais destinos pois importa profissionais especializados em programação e cibersegurança. Já a Estônia foi o primeiro país a oferecer um visto específico.

Outros países em destaque, principalmente pela facilidade da língua e aquisição do visto de trabalho, são Espanha e Portugal.

Portugal tem sido um dos lugares escolhidos por dois públicos distintos: para aqueles profissionais que já possuem cidadania portuguesa (ou de outro país da Comunidade Europeia) ou aqueles que não têm a cidadania, mas podem buscar um visto específico que permita a residência permanente no país, seja como empreendedor ou profissional autônomo. De acordo com o ranking Índice Voyages et Travail, Portugal foi o país mais bem classificado para escolha dos nômades digitais.

O estudo analisou 22 fatores, dentre eles: segurança, serviços de saúde, clima, política estável, facilidade em se comunicar em inglês e custo de vida.

Lisboa e a cidade do Porto são os principais hubs de inovação e empreendedorismo do país, e a Ilha da Madeira lançou um projeto-piloto para criação de uma comunidade de nômades digitais. Em Lisboa, há vários grupos de networking, como o Digital Nomads PT e o Lisbon Digital Nomads.

Além disso, diversas empresas multinacionais dos setores de tecnologia, financeiro e telecomunicações escolheram Portugal e permitem que seus funcionários se tornem nômades digitais. A infraestrutura e a modernização do país, que possui diversos espaços de coworking, cafés e livrarias com acesso à wi-fi, contribuem para atrair cada vez mais adeptos.

A despeito dos atrativos apresentados, há vários desafios tais como eventualmente atuar num fuso horário diferente da matriz ou de clientes e fornecedores, a possibilidade de enfrentar ataques cibernéticos ou ter disciplina na gestão de tempo e de equipes remotas ao redor do mundo. Não obstante, evoluímos de um modelo de monitoramento e controle para confiança e autogestão.

O nomadismo digital é uma tendência em ascensão e o número de adeptos cresce de forma exponencial. E você, já considerou adaptar sua profissão ou adotar esse estilo de vida para trabalhar?

O NÔMADE DIGITAL É O PROFISSIONAL QUE NÃO PRECISA ESTAR SEMPRE NO MESMO LUGAR PARA FAZER O SEU TRABALHO, OU SEJA, TRABALHA REMOTAMENTE E COM ISSO, PODE SE APROVEITAR DESSA SITUAÇÃO PARA VIVER EM VÁRIOS LOCAIS DIFERENTES. ATÉ POUCO TEMPO, ERA UMA OPÇÃO APENAS PARA PROGRAMADORES, CRIADORES DE CONTEÚDO, DESIGNERS, JORNALISTAS OU PROFISSIONAIS DO MARKETING DIGITAL. ATUALMENTE, EM QUASE TODAS AS ÁREAS É POSSÍVEL VIVER COMO NÔMADE DIGITAL, DE MÉDICOS A FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS, ASSIM COMO PROFESSORES, ADVOGADOS, INVESTIDORES E/OU CONSULTORES.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EXPORTAÇÕES ALEMÃS PARA FORA DA UNIÃO EUROPEIA CAEM EM JULHO

Informações: *Money Times (22 de agosto de 2022)*



Dados oficiais separados divulgados na sexta-feira mostraram que os preços ao produtor alemão subiram no ritmo mais rápido já registrado em julho (Imagem: Pixabay/jadefalcon3)

As exportações alemãs para fora da União Europeia caíram 7,6% em julho na comparação com o mês anterior, informou o Escritório Federal de Estatísticas nesta segunda-feira, marcando um início fraco de

segundo semestre para a maior economia da Europa.

A queda veio após três altas consecutivas.

A economia estagnou no segundo trimestre, e o ministro das Finanças, Christian Lindner, disse este mês que a situação econômica na Alemanha está se deteriorando e as perspectivas são frágeis.

Dados oficiais separados divulgados na sexta-feira mostraram que os preços ao produtor alemão subiram no ritmo mais rápido já registrado em julho.

A economia está presa em um estrangulamento de custos crescentes e enfraquecimento do crescimento por causa da guerra na Ucrânia.

Os Estados Unidos continuaram sendo o parceiro comercial mais importante dos exportadores alemães em julho, com as exportações de mercadorias para o mercado norte-americano crescendo 14,9% no ano. As exportações para a China cresceram 6,1% no ano. As exportações para a Rússia caíram 56,0% no ano.

A economia alemã tornou-se mais dependente da China no primeiro semestre de 2022, com o investimento direto e seu déficit comercial atingindo novos patamares, apesar da pressão política sobre Berlim para se afastar de Pequim, segundo pesquisa vista pela Reuters.

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

Data: 22/08/2022

EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS DA UCRÂNIA PODEM ATINGIR 4 MI T EM AGOSTO APÓS DESBLOQUEIO DE PORTOS

Informações: *Money Times (22 de agosto de 2022)*



(Imagem: REUTERS/Vincent Mundy)

As exportações agrícolas da Ucrânia devem aumentar para cerca de 4 milhões de toneladas em agosto, ante 3 milhões de toneladas em julho, graças a um acordo mediado pela ONU que desbloqueou os portos marítimos do país, disse um vice-presidente do Conselho Agrário ucraniano nesta segunda-feira.

Denys Marchuk, cuja organização representa os produtores agrícolas, disse em uma entrevista televisionada que, apesar das novas oportunidades de exportação, os agricultores ucranianos ainda enfrentariam falta de recursos e um terço deles recusaria a semeadura de grãos de inverno 2022/23, que deve começar ainda este mês.

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

Data: 22/08/2022

EUROPA SE PREPARA PARA MAIS CORTES NAS EXPORTAÇÕES RUSSAS DE PETRÓLEO E GÁS

Informações: Reuters (22 de agosto de 2022)



Imagem: Reuters

MOSCOU, 22 Ago (Reuters) – A Europa enfrenta nova interrupção no fornecimento de energia devido a danos a um sistema de oleodutos que traz petróleo do Cazaquistão através da Rússia, disse a operadora do oleoduto nesta segunda-feira, aumentando as preocupações com a queda no fornecimento de gás.

A CPC, que lida com cerca de 1% do petróleo global e cujo maior acionista é a empresa russa de oleodutos Transneft, disse que as exportações de dois de seus três pontos de atracação em um terminal do Mar Negro foram suspensas, confirmando um relatório da Reuters.

O Ocidente acusa a Rússia de restringir o fornecimento de energia para aumentar os preços em retaliação às sanções impostas após a invasão da Ucrânia por Moscou, que o Kremlin chama de operação militar especial. A Rússia nega isso, culpando as próprias sanções ocidentais e vários problemas técnicos.

O fornecimento de gás natural russo para a Europa caiu cerca de 75% ano a ano, com a empresa de exportação Gazprom anunciando na semana passada manutenção não programada no gasoduto Nord Stream 1, que corre sob o Mar Báltico até a Alemanha.

Os preços do gás natural subiram na segunda-feira, com interrupções nos campos de gás da Noruega e do Reino Unido aumentando as preocupações.

O gás britânico para entrega imediata subiu 85% para 450% por therm às 0940 GMT, enquanto o contrato do dia seguinte subiu 119% para 480% p/therm.

O operador do sistema de transmissão de gás da Ucrânia disse que o sistema de gasodutos polonês tem capacidade para trazer gás russo para a Europa e compensar a interrupção do Nord Stream.

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

Data: 22/08/2022

BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA ÁRABES E ISRAELENSES

Informações: Poder 360 (22 de agosto de 2022)

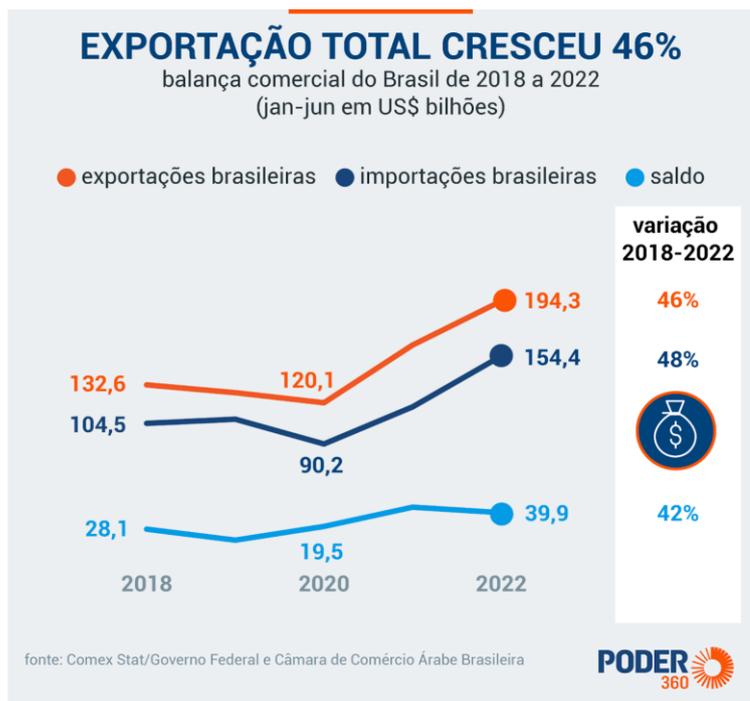
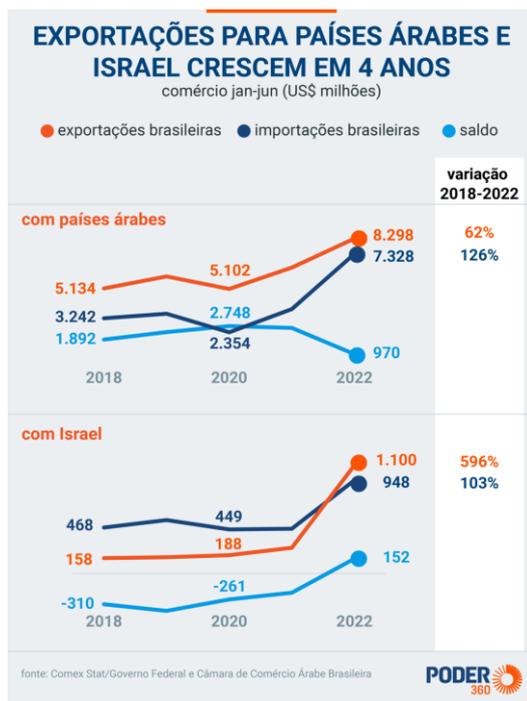


Exportações para Israel e países árabes ficaram acima da média geral (46%) de 2018 a 2022; na imagem, o porto de Santos, no litoral de SP. Imagem: Porto 360

O Brasil aumentou as exportações para os países árabes e para Israel durante o governo de Jair Bolsonaro (PL). Há 3 anos, quando assumiu o cargo, havia receio sobre a aproximação do governo com Israel devido à proposta de mudar a embaixada de Tel Aviv, capital internacional, para

Jerusalém, que ainda é disputada com palestinos.

O risco seria perder exportações nos países árabes. Levantamento do Poder360 mostra que isso não se confirmou. A alta nas vendas para árabes e Israel foi superior à média do aumento das exportações, de 46% no 1º semestre sobre o mesmo período de 2018, último ano antes da posse de Bolsonaro.



No caso dos países árabes, a alta nas exportações foi de 62%. As nações integrantes da Liga Árabe compraram US\$ 8,3 bilhões do Brasil (jan-jun.2022). A lista exclui outros países de maioria muçulmana não árabes, como Irã e Turquia.

“Durante a pandemia, com todos os problemas logísticos, o Brasil foi um fornecedor permanente e confiável para os países árabes. Eles prezam muito por isso e a relação ficou mais sólida”, disse ao Poder360 o presidente da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira, Osmar Chohfi. Diplomata aposentado, ele foi secretário-geral do Ministério das Relações Exteriores, 2º cargo da hierarquia, em 2001 e 2002.

No caso de Israel, o aumento foi ainda mais intenso, com crescimento de 596% nas exportações de 2019 para 2022.



Os principais itens foram petróleo, carne congelada e soja. Totalizaram US\$ 1,1 bilhão até junho. Pela 1ª vez, a balança com Israel é superavitária. Historicamente, tem sido deficitária. Foi influenciada pela entrada no cardápio de vendas de itens que antes não eram trocados entre os países.

“O mercado de petróleo se abriu como alternativa ao suprimento russo por causa da guerra. Já a carne congelada foi resultado de adaptações ao padrão kosher, o que Uruguai e Argentina já tinham feito”, disse ao Poder360 o presidente da Câmara de Comércio Brasil-Israel, Renato Ochman.

Alimentos dominam

A guerra da Ucrânia impulsionou a compra de alimentos e fertilizantes. No 1º caso, até trigo brasileiro foi para os países árabes: US\$ 335 milhões no 1º semestre –alta de 531% em 4 anos. O Brasil importa mais do que exporta o produto.

Segundo Osmar Chohfi, o motivo é que o trigo brasileiro é bastante adaptado para a produção de pães e pastas que precisam do grão mais duro.

No caso dos fertilizantes, o intercâmbio aumentou em função da guerra. Tanto a quantidade de compras quanto o valor foram mais altos. O motivo é que pelo fato de Rússia e Belarus serem os principais exportadores dos itens e estarem ligados à guerra, o preço dos produtos aumentou no mercado internacional.

A alta dos árabes foi de 366% no semestre. Chegou a US\$ 3 bilhões, atrás só de combustíveis na pauta de importações. De Israel, é o 1º item na lista de produtos mais importados. Houve aumento de 7 vezes no valor de compras do país.

Nos 2 casos, as compras brasileiras no período também subiram mais que a alta geral, de 48%. Os árabes venderam 126% mais, e os israelenses, 103%.

Escritório em Jerusalém

A principal ação do governo Bolsonaro em Israel foi um escritório da Apex em Jerusalém em 2019. O órgão já tinha outros 8, sendo 2 na China. Foram mantidos. O de Dubai (Emirados Árabes) atua nos países árabes e na Índia.

O escritório de Jerusalém é o único que funciona de domingo a 5ª feira. A Apex fará uma Casa do Brasil em Israel no Porto de Tel Aviv de 4 a 9 de setembro para comemorar os 200 anos da Independência. Espera a participação de 40 empresas brasileiras.

Análise

Houve muito ruído na aproximação do governo brasileiro com Israel. Mas o comércio exterior era e continua sendo guiado pelo pragmatismo.

É fato que Jair Bolsonaro deu motivos para a tensão. Disse depois de eleito em 2018 que pretendia transferir a embaixada brasileira em Israel de Tel Aviv para Jerusalém. Essa proposta agrada a maior parte dos israelenses, mas desagradou muito os palestinos e os países árabes, que o apoiam.

No início do governo, houve queixas diplomáticas e também um cuidadoso trabalho da então ministra, Tereza Cristina (Agricultura), para evitar danos. Deu certo.

Não à toa houve tanto esforço. Como destaca Osmar Chohfi, se fosse um único país, a Liga Árabe seria nada menos que o 3º principal parceiro econômico do Brasil, atrás de China e Estados Unidos. E ninguém mais.

O Brasil é um dos maiores produtores de alimentos do mundo. Tem escala e competitividade. Não faz sentido deixar de comprar do Brasil. É também um grande mercado. Prova disso é que em 4 anos as importações cresceram ainda mais do que as exportações de Israel e dos árabes.

Mas essas vantagens não podem levar ao engano de achar que está tudo bem. A participação do Brasil no comércio mundial ainda é se levado em conta o peso relativo do país na economia global.

Ampliar a internacionalização deveria ser prioridade de qualquer governo em 2023. Mas o tema tende a ter pouca importância na campanha eleitoral.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/08/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DOS PORTOS DA CHINA CRESCE NOS PRIMEIROS 7 MESES

Informações: Agência Porto (22 de agosto de 2022)

A movimentação de contêineres da China nos portos manteve a expansão nos primeiros sete meses deste ano, mostraram dados do Ministério do Transporte. A informação é da agência Xinhua.

Durante o período de janeiro a julho, o volume de movimentação de contêineres nos portos da China aumentou 4,2% em relação a um ano antes, para 168,68 milhões de unidades equivalentes de vinte pés (TEUs), de acordo com a pasta.

Esse crescimento continuou o ritmo de expansão durante o primeiro semestre do ano, enquanto mais de 140 milhões de TEUs de contêineres foram movimentados, um aumento anual de 3%.

A movimentação de carga nos portos do país atingiu 8,92 bilhões de toneladas no mesmo período, subindo 0,1% em relação ao ano anterior e revertendo a tendência de contração no período de janeiro a junho, mostraram os dados.

Em julho, a movimentação total dos portos monitorados pela Associação de Portos da China aumentou 8,4% em relação ao ano passado, com o comércio exterior subindo 6,3%, mostraram dados anteriores.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/08/2022

MINERAL DEMANDADO NA INDÚSTRIA DE BATERIAS ABRE ROTA PELO PORTO DE VITÓRIA

Informações: Codesa (22 de agosto de 2022)



Mineral demandado na indústria de baterias abre rota pelo Porto de Vitória – Imagem: CODESA

Uma nova carga está sendo movimentada no Porto de Vitória: o espodumênio, mineral que apresenta em sua composição química o lítio, que é de alta relevância para a indústria de baterias de celulares, notebooks e tablets, além de ser demandado na fabricação de automóveis elétricos ou híbridos. Com

volume de aproximadamente 34 mil t (granel sólido), o produto foi embarcado essa semana no berço 202 de Capuaba, Vila Velha, no navio Spar Pyxis. Destino: China.

“É um primeiro teste, projeto piloto que pode se tornar contínuo. O espodumênio é um novo produto sendo exportado pelo Porto de Vitória”, destaca Wagner Cantarela, gerente comercial da Multilift Logística, operadora portuária responsável pela armazenagem e estivagem da carga proveniente de Minas Gerais. O agente foi a empresa Orion Rodos.

AMG

O embarque do produto teve início na segunda-feira (15) com término e saída do Spar Pyxis na manhã de sexta-feira (19). O exportador é a AMG Brasil. Com operações no país desde 1945, conta com a mina Volta Grande, localizada em Nazareno, e com uma unidade fabril em São João Del Rei, ambas em Minas Gerais.

A diretora de Planejamento e Desenvolvimento (Dirpad) da CODESA, Raquel Guimarães, considera muito promissora a realização do “teste piloto” com a nova carga, e sublinha a integração da companhia para viabilizar o projeto. “Nossas áreas comercial e de meio ambiente participaram ativamente da captação deste projeto e das providências com órgãos anuentes, em conjunto com o operador portuário”, conclui.

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

Data: 22/08/2022

CONTRATO DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA É ASSINADO NA BOLSA DE VALORES EM SÃO PAULO

Informações: CODERN Autoridade Portuária (22 de agosto de 2022)



Foto: CODERN – Autoridade Portuária

Foi assinado nesta quarta-feira (17), na Bolsa de Valores B3, em São Paulo, o contrato do arrendamento do Terminal Salineiro de Areia Branca (TERSAB), também conhecido como Porto-Ilha. O evento teve a presença do Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio; do Diretor-Presidente da CODERN, Carlos Eduardo da Costa Almeida; e de representantes do Consórcio Arrendatário Intersal.

O TERSAB, por onde passa 95% de todo sal marinho produzido no Brasil, receberá investimentos de R\$ 164,11 milhões nas instalações para compra de equipamentos necessários para operação, o que inclui a recuperação do pátio de estocagem, fazendo com que a capacidade do terminal passe de 90 mil para 150 mil toneladas; e na dragagem de aprofundamento do canal de acesso.

O leilão do TERSAB também aconteceu na Bolsa de Valores de São Paulo no dia 07 de novembro de 2021.

Assessoria de Comunicação da CODERN com informações do Ministério da Infraestrutura

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

Data: 22/08/2022

PROJETO ABRE CRÉDITO SUPLEMENTAR DE R\$ 849 MIL PARA OBRAS NO PORTO DE FORTALEZA

Informações: Câmara dos Deputados (22 de agosto de 2022)



Companhia Docas do Ceará – Imagem: Agência Câmara de Notícias

O Projeto de Lei do Congresso Nacional (PLN) 15/22 abre crédito suplementar de R\$ 849 mil para a Companhia Docas do Ceará (CDC), ligada ao Ministério da Infraestrutura. Os recursos serão utilizados para análises técnicas e elaboração de anteprojeto, projetos básico e executivo das obras de derrocagem do berço 103 no Porto de Fortaleza.

A obra consiste no aprofundamento do berço de atracação para permitir a operação de navios de maior porte no porto. Isso promoverá o crescimento da movimentação de carga de trigo, trazendo ganhos de competitividade em relação ao polo trigueiro local.

O projeto para aprofundamento do berço 103 está previsto no contrato de arrendamento dessa área. A CDC ficou responsável pela execução e o arrendatário pelo repasse dos recursos que custearão o investimento. Como tais recursos são oriundos da atividade fim da CDC, no que diz respeito ao Orçamento de Investimento, eles são classificados como geração própria.

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

Data: 22/08/2022

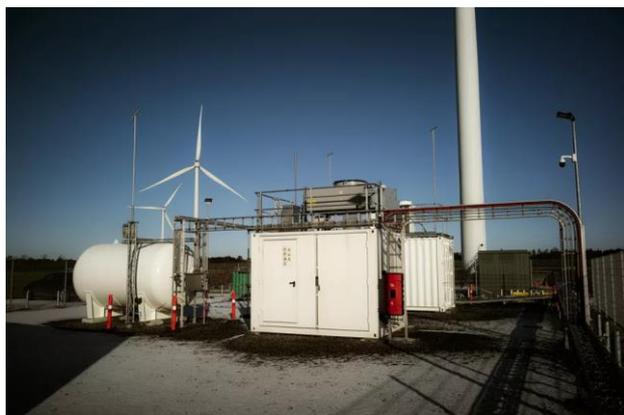


JORNAL O GLOBO – RJ

HIDROGÊNIO VERDE PODE REVITALIZAR NOSSA INDÚSTRIA

Não podemos ficar a reboque dessa tendência mundial, principalmente quando temos condições de ser protagonistas

Por Ricardo Alban*



Instalação na Dinamarca produz hidrogênio verde a partir de energia eólica The New York Times

A indústria brasileira responde por quase 70% dos investimentos privados em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e por quase 50% das exportações, gera empregos formais que pagam salários em geral maiores que os de outros setores e recolhe tributos muito acima de sua proporção na economia. A má notícia é que a indústria como proporção do PIB vem caindo vertiginosamente: de 20% em 1980 para pouco

mais de 10% em 2020. O setor capaz de criar bons empregos, estimular inovação e pagar mais impostos perdeu espaço na nossa economia.

Debatemos e já conhecemos caminhos para reverter essa tendência. Muitos deles passam por investimentos em qualificação e infraestrutura e por reformas politicamente difíceis (mas indispensáveis) para aumentar a nossa competitividade. Aqui, porém, quero destacar um caminho prático, que já começa a ser trilhado na Bahia, o do hidrogênio verde, o H2V.



Essa nova fonte energética, para alguns o verdadeiro Santo Graal da indústria verde, é produzida a partir da eletrólise da água, quebrando sua molécula e gerando hidrogênio e oxigênio, desde que a energia usada no processo seja de fontes renováveis. O H2V pode ser obtido também pela eletrólise da salmoura para a produção de cloro, que deverá ter forte incremento no país para atender à crescente demanda do produto com o novo marco do saneamento. Como o H2V possui alto poder calorífico, pode ser utilizado como fonte energética em processos industriais, até como insumo, gerando versões “verdes” de aço, cimento, plástico e fertilizantes, dentre tantos outros.

A produção do hidrogênio verde e sua aplicação para a descarbonização industrial são, portanto, importantes estratégias para o futuro da indústria mundial, já que produtos sustentáveis serão cada vez mais exigidos na cadeia produtiva global.

O Brasil desponta como a grande fronteira para a produção do H2V, uma vez que temos todas as condições para ser o país mais competitivo no mundo: a) abundância de água doce e salgada (com uma enorme fronteira marítima); b) potencial de geração eólica e solar de alta eficiência (é estimado um potencial de 1.300 GW, incluindo parques eólicos off shore); c) logística portuária; d) sistema de transmissão integrado com cerca de 170 mil km de linhas de alta tensão (que ainda demanda investimentos nas ligações desse sistema aos novos parques de energias renováveis); e) alta capacidade de consumo em nosso parque industrial; f) importante hub de exportação.

Para todo esse potencial se efetivar, o Brasil deve estabelecer uma política abrangente de estímulo e desenvolvimento do H2V. É preciso convergir, numa única coordenação, todas as ações do Estado brasileiro nas diversas áreas de regulação, que envolvem diferentes ministérios e agências reguladoras, inclusive ações do Legislativo e do Judiciário. Uma importante referência é o trabalho que o Brasil já fez para estimular o etanol e o biodiesel, com a incorporação do álcool na gasolina e do bio-óleo no diesel. Por que não viabilizar a incorporação do H2V no uso do gás natural como combustível? Isso seria decisivo para o desenvolvimento do mercado interno de H2V até seu amadurecimento.

Países da Europa e da América do Norte, o Sudeste Asiático e o Chile já avançam nesse sentido. Não podemos, mais uma vez, ficar a reboque dessa tendência mundial, principalmente quando temos todas as condições de ser um protagonista decisivo na produção do H2V. Temos diante de nós um vetor para estimular um novo ciclo de crescimento econômico sustentável. E, o que é melhor, com energia competitiva e limpa.

*Ricardo Alban é presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/08/2022

MENDONÇA, DO STF, DETERMINA ADOÇÃO DE MEDIDAS PARA DAR TRANSPARÊNCIA À POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS

Ministro mandou que ANP e Cade tomem providências sobre composição dos preços dos combustíveis em até cinco dias

Por Mariana Muniz — Brasília

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta segunda-feira que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) adotem medidas para dar transparência sobre a política de preços de combustíveis que vem sendo praticada pela Petrobras.

A decisão do ministro foi dada na ação em que o presidente Jair Bolsonaro (PL) questiona cláusulas do convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) sobre a incidência única de ICMS em relação aos combustíveis.



O ministro do STF André Mendonça Divulgação

No despacho, Mendonça afirma que a ANP e o Cade devem adotar as providências no sentido de trazer transparência "sobre a política de preços da Petrobras e a regularidade dessa política à luz da legislação vigente".

"Se não restam dúvidas de que a política de preços da PETROBRAS tem cumprido seus objetivos de obter a melhor rentabilidade possível e de maximizar seus resultados, dúvidas ainda pairam sobre o

efetivo cumprimento dos ditames constitucionais e legais que vinculam a empresa", diz Mendonça na decisão.

Por isso, o ministro determinou que, no prazo de cinco dias, Cade e ANP "apresentem cronogramas específicos e detalhados em que reportem, minuciosamente, as ações e medidas a serem adotadas, com prioridade, no prazo de 30 dias, em suas respectivas áreas de competência, para garantir a transparência e regularidade dos preços praticados em relação aos combustíveis no país".

Ao longo da decisão, o ministro do STF menciona os números obtidos pela Petrobras em 2022, frisando que no segundo trimestre de 2022 a empresa registrou R\$ 54,3 bilhões de lucro, "o maior desde o 4o trimestre de 2020, quando a empresa lucrou R\$ 59,9 bilhões".

O ministro argumenta que "não se questiona que qualquer empresa, inclusive as empresas públicas e as sociedades de economia mista que explorem atividade econômica, devem ser lucrativas". Mas pondera que "a política de formação de preços de uma empresa deve ser constituída sob os primados constitucionais e legais" da "justiça social", da "função social", da "defesa do consumidor" – inclusive "quanto ao preço dos produtos" – e de respeito aos "imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo".

"Do que se tem até o momento, essa política não parece adotar qualquer desses parâmetros constitucionais e legais como princípios, mas apenas aqueles relacionados à melhor rentabilidade e a maximizar seus resultados", afirma Mendonça.

Ao determinar a adoção das medidas de transparência sobre a composição dos preços dos combustíveis pela Petrobras, Mendonça aponta falhas da condução das fiscalizações por parte da ANP e do Cade. No que compete à ANP, por exemplo, o ministro afirma que a atuação da agência é "parcial e restrita" e não estaria de acordo com a "gravidade da situação de emergência caracterizada pela crise dos combustíveis".

Em maio, Mendonça concedeu liminar nesta ação e suspendeu a eficácia de duas cláusulas do convênio do Confaz que, ao disciplinar a incidência única de ICMS sobre óleo diesel e definir as alíquotas aplicáveis, autorizaram os estados a dar descontos nas alíquotas, a fim de equalizar a carga tributária, pelo período mínimo de 12 meses.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'BRASIL TEM POTENCIAL QUE NÃO É EXPLORADO', DIZ EX-PRESIDENTE DA COMISSÃO EUROPEIA



Para Durão Barroso, hoje presidente do conselho do Goldman Sachs International, País poderia avançar econômica e politicamente mesmo em um momento em que emergentes sofrem
Por Luciana Dyniewicz

Com pandemia, invasão da Ucrânia pela Rússia e tensões mais acirradas entre Estados Unidos e China, o mundo está mais incerto, o que gera custos econômicos para todos. No caso dos países emergentes como o Brasil, a tendência é que investidores resistam a colocar seus recursos aqui e prefiram destinos considerados mais seguros, como as economias avançadas. Mas “cada caso é um caso”, diz o presidente do conselho do Goldman Sachs International, José Manuel Durão Barroso, e o Brasil é, no momento, um país com grande potencial – mas subaproveitado.

De acordo com Durão Barroso, as oportunidades brasileiras estão nas commodities e nos recursos naturais, sobretudo em um momento em que o mundo está voltado para as questões de sustentabilidade. Assim, o País poderia ser um líder global na transição energética. “O Brasil é uma das maiores economias do mundo e tem, portanto, responsabilidades também. A dimensão traz consigo responsabilidades. Há uma boa vontade em relação ao Brasil. Se compararmos com as outras economias ditas emergentes, nenhuma outra tem isso. Mas talvez isso não esteja ainda a ser aproveitado como se deveria, porque há certas decisões nessa área (ambiental) que ainda não foram assumidas como prioridade nacional.”

Primeiro-ministro de Portugal entre 2002 e 2004 e presidente da Comissão Europeia entre 2004 e 2014, Durão Barroso evita tratar das questões domésticas brasileiras, mas destaca que o importante é não haver extremismo no futuro governo. “O problema são visões radicais de uma certa esquerda ou de uma certa direita. Isso pode acontecer não apenas na América Latina, mas em outras partes do mundo.”

Sobre a invasão da Ucrânia pela Rússia, o hoje executivo do banco – que, quando político, reuniu-se diversas vezes com o presidente russo, Vladimir Putin – prevê uma guerra longa. “Putin pode estar a ver a questão como sua própria sobrevivência política. Do que conheço Putin, é muito difícil ele aceitar algo que não possa parecer como uma vitória. Ao mesmo tempo, a Ucrânia e os países ocidentais querem que fique claro que Putin tem uma derrota. É por isso que prevejo um conflito que pode durar bastante tempo.”

A seguir, trechos da entrevista:

O sr já afirmou, em outras entrevistas, que estamos em uma situação de grande incerteza. Após a pandemia e a invasão da Ucrânia, agora temos a relação entre EUA e China se deteriorando, com congressistas americanos visitando Taiwan. Quais impactos econômicos podemos esperar dessa instabilidade geopolítica?

Incertezas têm custos. Neste caso, estamos a assistir a um aumento dos custos. Também temos uma situação de cadeias de abastecimento indo para áreas mais próximas dos países consumidores. Por isso, surgem custos adicionais, dado que grande parte da chamada globalização ocorria para maximizar a economia e reduzir os custos. Agora, quando parte da produção que era feita no sudeste asiático passa para a Europa, os custos aumentam. Outra dimensão dessa crise é o custo da energia. A invasão da Ucrânia pela Rússia tem levado a um aumento acelerado dos custos. A própria incerteza também causa uma retração do investimento. Os investidores esperam mais a procura de alguma clarificação. Portanto, tudo isso leva a um quadro prejudicial para a economia, mais desafiador e difícil.

O sr vê esse cenário como algo mais de curto ou médio prazo?

Acho que vai durar algum tempo. Eu nunca concordei com a tese de que a inflação era algo transitório. A inflação, para além dessa questão do aumento de energia, tinha fatores estruturais mais pronunciados: a própria situação geopolítica pode gerar um aumento de preços. Eu não uso muito a palavra ‘desglobalização’, porque o comércio internacional e o investimento transfronteiriço

continuam a aumentar, mas em um ritmo menor. Pelo menos neste momento, não há uma completa reversão da globalização, mas há uma 'reglobalização', com maior incerteza e uma ordem econômica mais fragmentada. Vejo que isso vai continuar porque o dado de fundo mais importante é a competição entre EUA e China, que tende a piorar. Devemos estar preparados, pelo menos, para esse cenário no médio prazo. Penso também que a invasão da Ucrânia pela Rússia, infelizmente, vai durar algum tempo.



Durão Barroso: 'Problema são visões radicais de uma certa esquerda ou de uma certa direita' Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Se não é uma 'desglobalização', o que seria exatamente essa mudança que vemos na organização mundial? Poderia ser uma maior regionalização?

O que digo é que talvez seja prematuro falar de desglobalização. Mas há essa característica de regionalização (crescente). Na Europa, por exemplo, está a existir isso já. Está a haver uma importação das

cadeias de abastecimento. Acho que é provável um cenário em que a fricção geopolítica entre EUA e China leve, por exemplo, as empresas ocidentais a serem muito mais prudentes em relação a China e a procurarem alternativas.

Como ficam os países emergentes nessa nova ordem?

É muito mais desafiador porque, em um momento de incerteza, os investidores ficam mais prudentes e gostam menos dos chamados países emergentes. Eles vão atrás de investimentos seguros e há uma tendência de se concentrarem nas economias ditas mais desenvolvidas. Mas cada caso é um caso e acho também que cada país deve ver as oportunidades que existem. O Brasil tem um grande potencial nessa situação. Há uma procura maior por algumas commodities, e o Brasil é grande produtor. O País tem potencial para energias renováveis, e diria que a transição climática é um dos grandes desafios. O Brasil tem oportunidades, mas é preciso que tomem decisões que possam maximizá-las.

O que o País precisa fazer para aproveitar ao máximo esse potencial, tanto na área de commodities como na de energias renováveis?

Um exemplo que conheço bem: o acordo entre a Europa e o Mercosul. É óbvio que o Brasil poderia ter um acesso muito maior ao mercado europeu. O Brasil poderia aumentar a performance, o desempenho. O Brasil talvez seja o país no mundo com maior riqueza em biodiversidade. A comunidade internacional está consciente disso. O Brasil pode ser um líder global na transição energética, negociando condições para essa transição. O País também pode dar uma contribuição em um futuro com menos carbono. Espero que o Brasil aproveite essas oportunidades.

O sr. falou da questão ambiental e do Mercosul. Um dos motivos que tem travado o acordo Mercosul-União Europeia é a postura do Brasil em relação ao meio ambiente. Como está hoje a imagem do Brasil no exterior em relação a isso?

Basicamente isso que estou a dizer: há um grande potencial que não está a ser totalmente explorado. Quero ser bastante prudente no que vou dizer, porque estamos a tocar numa questão de soberania. Também não gosto quando vejo alguém de fora do meu país a dizer aquilo que devo ou não fazer. Ao mesmo tempo, acho que faz sentido, do ponto de vista brasileiro, o País ser um líder nas discussões ambientais, pois tem recursos naturais, e não aparecer, como às vezes aparece, como um parceiro relutante. Que não seja por causa da imagem externa que o Brasil tome as decisões que deve tomar. O Brasil deve pensar: o que faz melhor para si próprio e para o planeta, como um líder global que é. O Brasil é uma das maiores economias do mundo e tem, portanto,

responsabilidades também. A dimensão traz consigo responsabilidades. Há uma boa vontade em relação ao Brasil. Se compararmos com as outras economias ditas emergentes, nenhuma outra tem isso. Mas talvez isso não esteja ainda a ser aproveitado como se deveria, porque há certas decisões nessa área (ambiental) que ainda não foram assumidas como prioridade nacional.

Quando o sr. esteve à frente de Portugal e da Comissão Europeia, havia uma força da esquerda no comando dos países da América Latina. Agora ela parece estar voltando e, no Brasil, o ex-presidente Lula é o candidato mais bem posicionado na corrida eleitoral, segundo as pesquisas de intenção de votos. Como vê o retorno da esquerda na região e o que pode mudar na ordem global com isso?

Mais uma vez não quero interferir nos assuntos internos. Hoje não estou na política, mas fui conhecido como um político de centro-direita, em termos europeus. Dito isso, não vejo problema em direita ou esquerda. Vejo problema em extremistas. Se o futuro da América Latina é uma esquerda moderada, reformista, que luta por mais justiça social, me parece legítimo e aceitável. Agora, se vamos para uma esquerda populista, protecionista ou até com ideias totalitárias, como temos em situações não-democráticas, como Cuba e Venezuela, obviamente que não é bom, pelo menos na minha visão de mundo.

Mas o mesmo não vale para a direita?

Mesma coisa com a direita. Se é reformista, moderna, procura o desenvolvimento de uma economia mais competitiva, é válido. Se temos uma direita nacionalista, revanchista, xenófoba, sob o ponto de vista dos meus valores, isso é negativo. O grande problema não é um conflito entre esquerda e direita. Nos sistemas democráticos, isso é positivo. O problema são visões radicais de uma certa esquerda ou de uma certa direita. Isso pode acontecer não apenas na América Latina, mas em outras partes do mundo.

O sr. vê Lula ou Bolsonaro como extremistas?

Não vou entrar nessa qualificação. Compete ao povo brasileiro escolher o presidente. Mas há uma coisa que quero dizer: continuo a acreditar que o Brasil é uma grande democracia e tenho uma grande confiança na força da sociedade civil brasileira, em parte por causa da mídia.

O sr. era presidente da Comissão Europeia quando a Rússia anexou a Crimeia, em 2014. Se as sanções naquela época tivessem sido mais duras, poderíamos ter uma postura diferente da Rússia hoje?

Não gosto de fazer julgamentos hipotéticos retroativos. O que foi feito foi feito com base nas informações do momento. Estive na sala dessa reunião em que se tomaram as decisões de sanções por causa da anexação da Crimeia. Havia três opções: não fazer nada, adotar uma resposta militar ou usar as sanções e impor um certo custo ao país que fez a agressão. Mas é verdade que sanções têm um efeito limitado. Se tivessem um grande efeito, Cuba há muito tempo já tinha mudado. A Coreia do Norte e o Irã teriam abandonado seus programas nucleares. Não são as sanções que, por si só, vão resolver o problema. Àquela altura, as sanções tomadas eram possíveis. A decisão foi que devíamos manter o diálogo com a Rússia. Conheço o presidente Putin, estive com ele muitas vezes. A meu ver, ele tem um ressentimento muito profundo em relação à perda de influência da Rússia, comparada com a situação que havia na época da URSS.

A solução, então, não é econômica?

O que o move não é a questão econômica, portanto não são certas sanções econômicas que vão modificar seu comportamento. Isso também torna a questão mais complicada. Putin neste momento pode estar a ver a questão da Ucrânia como existencial, como sua própria sobrevivência política. Do que conheço Putin, é muito difícil ele agora reverter essa decisão e aceitar algo que não possa

parecer como uma vitória. Ao mesmo tempo, a Ucrânia e os países ocidentais querem que fique claro que Putin tem uma derrota. É por isso que prevejo um conflito que pode durar bastante tempo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/08/2022

PETRÓLEO FECHA EM QUEDA EM MEIO A TEMORES DE DESACELERAÇÃO ECONÔMICA GLOBAL

Produto passou a cair mais de 3% após sinais de avanços em conversas para a retomada do acordo nuclear de potências econômicas com o Irã

Por Letícia Simionato

Os contratos futuros de petróleo fecharam em queda nesta segunda-feira, 22, em meio a temores renovados de que uma desaceleração econômica global prejudique a demanda pelo produto. Do lado da oferta, segue no radar o avanço das discussões para reavivar o acordo nuclear com o Irã.

O petróleo WTI para outubro, contrato mais líquido, fechou em queda de 0,09% (US\$ 0,08), a US\$ 90,36 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex). Já o Brent, na Intercontinental Exchange (ICE), para o mesmo mês caiu 0,25% (US\$ 0,24), a US\$ 96,48 o barril.



Produto passou a cair mais de 3% após sinais de avanços em conversas para a retomada do acordo nuclear de potências econômicas com o Irã Foto: Getty Images

O óleo passou a cair mais de 3%, após sinais de avanços em conversas para a retomada do acordo nuclear de potências econômicas com o Irã. Os países signatários do acordo com o Irã sobre política nuclear podem realizar uma

reunião “esta semana” para reviver esse entendimento, disse na o chefe de política externa da União Europeia, Josep Borrell. De acordo com ele, as partes do acordo haviam programado uma reunião em Viena no final da semana passada, mas não foi possível. É possível que ocorra nesta semana.

Por outro lado, o Irã confirmou que ainda não recebeu uma resposta dos Estados Unidos, culpando Washington por sua inação. “O que importa até agora é a procrastinação do lado americano em oferecer uma resposta”, disse o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Nasser Kanani, a repórteres nesta segunda.

Para Edward Moya, da Oanda, o verdadeiro inimigo do petróleo são os medos do crescimento global e eles não vão desaparecer tão cedo. “Além de uma perspectiva de demanda de petróleo enfraquecida, o Irã supostamente cedeu a uma ‘demanda de linha vermelha’ que pode ser um divisor de águas ao reviver o indescritível acordo nuclear. As perspectivas de demanda de petróleo estão sendo afetadas pelos riscos elevados de que a recessão na Europa seja severa e porque várias empresas chinesas estão seguindo os conselhos do governo para economizar energia. O dólar rei também está retornando, o que pode contribuir para um impulso adicional de venda de todas as commodities, especialmente petróleo”, analisa, em relatório enviado a clientes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/08/2022

BNDES: MEIS E PEQUENAS EMPRESAS PODERÃO ENTRAR EM PROGRAMA DE CRÉDITO BILIONÁRIO



Nova fase do Peac dura até dezembro de 2023 e tem potencial de garantir até R\$ 22 bilhões em empréstimos, concedidos por bancos comerciais

Por Vinicius Neder

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) abriu nesta segunda-feira, 22, a nova fase do Programa Emergencial de Acesso a Crédito (Peac), linha de garantia de crédito para empresas de menor porte, principal medida da instituição de fomento contra a crise causada pela covid-19, em 2020. A anunciada em junho, a segunda fase terá duração até dezembro de 2023, com potencial de garantir até R\$ 22 bilhões em empréstimos, concedidos por bancos comerciais. A novidade da nova fase é que o programa aceitará também microempreendedores individuais (MEIs), além de pequenas empresas. Serão admitidos empréstimos a partir de R\$ 1 mil.

Na última quinta-feira, 18, o presidente do BNDES, Gustavo Montezano, disse que a experiência do Peac mostrou que a figura do “fiador de crédito” para o “herói nacional”, numa referência aos pequenos empresários, é “muito eficiente”. Em meio à uma acirrada disputa para a presidência da República, Montezano também admitiu que a ampliação do programa para pequenos negócios guarda um caráter eleitoral.

“A classe política entendeu que, em vez de dar R\$ 10 bilhões para uma empresa grande ficar com o subsídio para ela, dar R\$ 1 bilhão para mil empresas pequenas é mais desenvolvimento social, mais desenvolvimento econômico, e mais voto no final do dia”, disse Montezano, durante um evento promovido pelo banco BTG Pactual.

Nesta segunda-feira, 22, o diretor de Participações, Mercado de Capitais e Crédito Indireto do BNDES, Bruno Laskowsky, negou ao Estadão, porém, qualquer intenção eleitoral na reabertura do Peac. Segundo o executivo, a nova fase do programa de garantia de crédito já vinha em gestação há tempos, incluindo aí discussões com os bancos comerciais que operam no programa.

“Estávamos conversando há muito tempo, não é conjuntural. Quando definimos que a nossa estratégia no BNDES é ampliar a acessibilidade de crédito para as PMEs (pequenas e médias empresas), há três anos, tivemos conversas com o sistema (bancário) todo”, afirmou Laskowsky.

De acordo com o executivo, a experiência com a primeira fase do Peac, principal medida do BNDES para mitigar a crise causada pela covid-19, serviu para desenvolver o sistema de integração com os bancos comerciais que concedem os empréstimos garantidos e para calibrar modelos de análise de risco. Só que os cenários econômicos de 2020 e de agora são diferentes.

Na nova fase iniciada nesta segunda-feira, 22, o foco está na “força empreendedora” dos pequenos negócios, incluindo os MEIs, que precisam de financiamentos como “combustível” para crescer. “Na rodada emergencial, o tema era uma crise de risco. Havia liquidez, mas ela ficou represada. A engenharia foi dar um seguro para os agentes (financeiros, ou seja, os bancos comerciais integrantes do programa) se sentirem mais confortáveis para distribuir crédito”, disse o diretor do BNDES.

Agora, a ação é mais focada nos negócios realmente pequenos. “É mais segmentado. O MEI, com os juros mais altos, a crise geopolítica (como a guerra na Ucrânia), questões objetivas do Brasil (como a campanha eleitoral), tem mais dificuldade de pegar crédito no mercado”, afirmou Laskowsky.

Na primeira fase, o Peac garantiu, até 31 de dezembro de 2020, 135.720 empréstimos, tomados por 114.355 empresas, no valor total de R\$ 92,1 bilhões. Os financiamentos foram concedidos por cerca de 40 bancos. Itaú (com R\$ 15,657 bilhões), Bradesco (15,484 bilhões) e Caixa (R\$ 15,094 bilhões) se destacaram na concessão dos empréstimos.

Embora emergencial, a medida atacou um problema estrutural do Brasil, as dificuldades enfrentadas pelos pequenos negócios para tomar empréstimos. A falta de garantias a oferecer aos bancos -

imóveis, fábricas ou fianças corporativas, entre outros - sempre foi apontada como um dos fatores por trás desse gargalo. Como resultado, as empresas pequenas têm empréstimos negados ou, quando recebem sinal verde, os juros são elevados. Na pandemia, o problema poderia tornar inócuas outras medidas de facilitação de financiamentos, causando o que economistas chamam de empocamento.

Fundos de aval

O Peac lança mão de um fundo de aval, o Fundo Garantidor de Investimentos (FGI), que o BNDES já operava. Fundos de aval, ou de garantia, funcionam como um seguro-fiança para o aluguel imobiliário. Sob determinadas regras, e cobrando uma taxa, esses fundos oferecem ao tomador do empréstimo a garantia, assim como o seguro-fiança permite o inquilino firmar o contrato de aluguel da moradia sem fiador. Se o cliente do banco que ofereceu o empréstimo dá um calote, o aval oferecido pelo fundo cobre a perda da instituição financeira.

Em 2020, o primeiro passo do Peac foi a capitalização do FGI. No segundo semestre daquele ano, o Tesouro aportou R\$ 20 bilhões. Além disso, as regras do FGI foram alteradas, flexibilizando a concessão de garantias para que os bancos participantes do Peac pudessem garantir um valor maior de financiamentos. Na nova fase, não haverá novas injeções do Tesouro. A ideia é que os novos empréstimos a serem avalizados no Peac sejam garantidos por uma “reciclagem” de capital do fundo. As alterações nas regras foram feitas para estimular os empréstimos para os MEIs.

Laskowsky não vê nem a elevação nas taxas básicas de juros, na comparação de 2020 com agora, nem as incertezas sobre a demanda agregada na economia como entraves para a nova rodada do Peac.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/08/2022

ENERGIA SOLAR ATINGE 18 GW EM AGOSTO E CONSOLIDA TERCEIRA POSIÇÃO NA MATRIZ ELÉTRICA

Marca foi alcançada com soma das usinas de grande porte e dos sistemas de geração própria de energia elétrica em telhados, fachadas e pequenos terrenos, segundo a Absolar

Por Denise Luna



Energia solar fotovoltaica cresceu 1 gigawatt (GW) por mês no último trimestre, ultrapassando marca de 18 GW; assim, energia solar se consolidou como a terceira fonte de energia do País. Foto: Dayse Maria/Estadão

RIO - A energia solar fotovoltaica cresceu 1 gigawatt (GW) por mês no último trimestre, ultrapassando, no último dia 19, a marca de 18 GW, informou a Associação Brasileira de Energia Solar (Absolar). Com isso, aumentou sua participação na matriz elétrica brasileira para 8,5% e se consolidou como a terceira fonte de energia do País.

A marca foi alcançada com a soma das usinas de grande porte e os sistemas de geração própria de energia elétrica em telhados, fachadas e pequenos terrenos, a chamada Geração Distribuída (GD). Segundo mapeamento da Absolar, de janeiro a agosto deste ano o crescimento foi de 38,4%, saltando de 13 GW para 18 GW.

Desde 2012, a fonte solar trouxe investimentos de R\$ 93,7 bilhões para o Brasil e R\$ 25,4 bilhões em arrecadação para os cofres públicos. Mais de 540 mil empregos foram gerados no setor e foram evitadas 26,5 milhões de toneladas de CO2 na geração de eletricidade, segundo a Absolar.

“A fonte ajuda a diversificar o suprimento de energia elétrica do País, reduzindo a pressão sobre os recursos hídricos e o risco de mais aumentos na conta de luz da população”, comenta o presidente da Absolar, Rodrigo Sawaia, ressaltando que as usinas solares de grande porte geram eletricidade a preços até dez vezes menores do que as termelétricas fósseis emergenciais ou a energia elétrica importada de países vizinhos.

O Brasil possui mais de 5,6 GW de potência instalada em usinas solares de grande porte e mais de 12,4 GW de potência instalada da fonte solar para geração própria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/08/2022

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

DIRETOR-GERAL DA ANEEL SUSPENDE REVOGAÇÃO DE OUTORGAS DE TÉRMICAS DA KARPOWERSHIP

Em entrevista ao Valor, hoje, a empresa afirmou que realizou mais de 50 estudos ambientais e obteve do órgão estadual de meio ambiente a licença de operação

Por Fábio Couto, Valor — Rio



As usinas somam 560 megawatts (MW) de capacidade instalada e venceram leilão emergencial realizado em outubro para suprimento de energia — Foto: Instituto Internacional Arayara

O novo diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, suspendeu em caráter cautelar a revogação das outorgas de quatro térmicas flutuantes da empresa turca de energia

Karpowership.

Em despacho publicado na edição de hoje do Diário Oficial da União (DOU), Feitosa acatou pedido da companhia e suspendeu os efeitos das resoluções que revogaram as outorgas das usinas Karkey 13, Karkey 19, Porsud I e Porsud II até o julgamento definitivo do pedido de reconsideração impetrado pela empresa.

A 2ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro barrou o projeto por falta de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (Rima) para o empreendimento.

As usinas somam 560 megawatts (MW) de capacidade instalada e venceram leilão emergencial realizado em outubro para suprimento de energia, uma das medidas contra a crise hídrica ocorrida no ano passado.

Em entrevista ao Valor, hoje, a empresa afirmou que realizou mais de 50 estudos ambientais e obteve do órgão estadual de meio ambiente a licença de operação.

Sandoval Feitosa assumiu a Aneel na semana passada, substituindo André Pepitone, que havia deixado o cargo em maio. Camila Bomfim ocupou a diretoria-geral da agência de forma interina até a posse de Feitosa.

A decisão que revogou as outorgas foi tomada de forma colegiada pela diretoria da Aneel, ainda sob a liderança de Camila.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2022

FIRJAN APRESENTA PROPOSTAS A CANDIDATOS E PREVÊ PIB ATÉ US\$ 1 TRI MAIOR EM 2027

Entre as ideias da federação, estão uma reforma tributária e a restituição do crédito acumulado de ICMS

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



Wongtschowski: “É impossível uma empresa trabalhar de forma eficiente se outras do mesmo setor não pagam imposto” — Foto: Divulgação

A adoção de 103 propostas para o aumento de produtividade do Brasil pode elevar o Produto Interno Bruto do país (PIB) em US\$ 1 trilhão em cinco anos, segundo um estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

A entidade publicou ontem a “Agenda Propostas Firjan para um Brasil 4.0”, com 62 sugestões para o governo federal e 41 propostas para o governo estadual fluminense.

“Com isso, o país pode subir do 12^a para o oitavo lugar no ranking das maiores economias do mundo. Estamos dispostos a trabalhar com os empreendedores brasileiros para isso”, disse o vice-presidente da Firjan, Luís César Caetano, em apresentação a empresários ontem no Rio.

Entre as propostas, estão uma reforma tributária e a restituição do crédito acumulado de ICMS, além da ampliação do crédito a micro e pequenas empresas. “Micro e pequenas empresas são a maioria no país e empregam um número de trabalhadores muito grande”, disse Caetano.

No âmbito estadual, a Firjan defende a concessão conjunta dos aeroportos Santos Dumont e Tom Jobim, além da conexão do Porto do Açu, no norte fluminense, à ferrovia Vitória-Minas. “Essa conexão abre uma oportunidade para transações comerciais sem limites”, afirmou Caetano.

A Firjan defende ainda a reinstituição do Ministério da Indústria, Comércio e Serviços e uma reforma administrativa para ampliar a eficiência do Estado.

Na área de infraestrutura, a entidade destaca a necessidade de avanço da modernização do setor elétrico, além da redução do custo e do aumento da qualidade da energia.

O estudo destaca também a importância da estruturação do mercado de carbono no país, criado por meio de um decreto presidencial em maio deste ano.

Durante participação virtual no evento de apresentação das propostas ontem, o presidente do conselho de administração do grupo Ultra, Pedro Wongtschowski, defendeu a necessidade de isonomia na competição entre as empresas para permitir a inovação no país.



“É impossível para uma empresa trabalhar de forma eficiente se outras empresas do mesmo setor não pagam imposto, não respeitam as mesmas regras e leis”, afirmou.

Nesse contexto, Wongtschowsk disse que acredita que a chegada da conexão 5G ao Brasil pode ajudar na redução de custos e de emissões de gases de efeito estufa.

Também presente às discussões, o vice-presidente executivo de assuntos corporativos e institucionais da Vale, Alexandre D’Ambrosio, lembrou também da importância de uma reforma tributária no país. “Não se trata de aumentar impostos, mas de simplificar processos”, disse.

D’Ambrosio defendeu também a necessidade de as empresas estarem atentas à agenda ESG (sigla em inglês para parâmetros ambientais, sociais e de governança).

De acordo com o executivo, nessa área uma das intenções da Vale é ampliar a participação feminina e de negros entre os funcionários. “Os ambientes se tornam mais produtivos se têm respeito e são inclusivos”, apontou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/08/2022

ABESPETRO DEFINE AGENDA PARA IMPULSIONAR SETOR DE ÓLEO E GÁS NO BRASIL

Para a associação, investimentos em óleo e em gás natural podem ser o caminho para viabilizar projetos de transição energética
Por Fábio Couto — Do Rio

A Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Petróleo (Abespetro) definiu uma agenda propositiva para o segmento de exploração e produção de óleo e gás, a fim de remover restrições que impedem a aceleração do desenvolvimento industrial do país. A entidade defende a realização de investimentos maciços em projetos de óleo e gás, considerados pela entidade como fundamentais para viabilizar a transição energética. Para a Abespetro, investimentos em óleo e, principalmente, em gás natural, podem ser o caminho para viabilizar projetos de transição energética.

Com foco em cinco macrotemas, a agenda foi lançada meses antes das eleições presidenciais, com o país ainda envolvido num cenário de incertezas econômicas pós-pandemia, agravadas pela guerra na Ucrânia que vem colocando a transição e a segurança energética em xeque. A agenda é parte de um caderno elaborado com a Deloitte, com tendências e cenários do setor de petróleo.

No macrotema “Fomento à transição energética por meio de incentivos à produção de gás natural”, a entidade defende a realização de aprimoramentos regulatórios para estimular a ampliação da infraestrutura de escoamento, transporte e distribuição de gás natural. Para a Abespetro, o caminho “promoverá a segurança energética e a oferta de energia a custos baixos” durante a transição energética, uma vez que o gás figuraria como elemento central no processo.

No quesito “Aceleração da produção com agilização de leilões de blocos”, a Abespetro afirma que o país “precisa multiplicar seus projetos de exploração e produção enquanto há viabilidade econômica para realizá-los”, com a definição de um calendário de leilões de áreas de produção, seja em regiões já desenvolvidas, seja em novas fronteiras, como a Margem Equatorial (área marítima entre o Amapá e o Rio Grande do Norte). “Com previsibilidade e regularidade nas rodadas, as empresas podem planejar melhor seus projetos, reduzir riscos e maximizar retornos.”

O terceiro ponto é a manutenção e a ampliação do Repetro, regime especial tributário para a indústria de óleo e gás, com foco nas atividades de exploração e produção. A Abespetro pleiteia estabilidade do regime até 2040, com inclusão de mais elos da cadeia produtiva, estimulando que mais Estados adotem os convênios que expandem o Repetro para o ICMS. “A suspensão tributária



é compensada pelo crescimento da arrecadação sobre outros bens e serviços envolvidos na cadeia, pelo estímulo à atividade econômica e pelo potencial de pagamento de impostos no futuro”, salientou a associação.

No quarto ponto da agenda, a Abespetro propõe o aprimoramento dos instrumentos de incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação (PDI), com direcionamento de recursos para engenharia e desenvolvimento de tecnologias voltadas à transição energética, bem como para exportação de bens e serviços brasileiros.

A China, exemplifica, investe 2,14% de seu PIB em PDI, chegando ao segundo lugar no ranking da capacidade mundial de refino, mesmo com produção 60% menor do que a do líder Estados Unidos. O Brasil é o décimo maior produtor de refinados e mantém 1,16% do PIB investidos em PDI, em média - nem tão pouco quanto a Venezuela (0,34% do PIB), mas ainda distante dos índices dos líderes.

A indústria vem progredindo na definição de uma trajetória tecnológica para todo o setor de energia, com reflexos em todas as etapas da cadeia, em linha com a agenda global de mudanças climáticas, ressalta.

“Esses avanços poderiam, nos próximos anos, credenciar o Brasil como exportador de tecnologia e de serviços inovadores para o setor de petróleo e gás”. Por fim, a Abespetro propõe aprimoramento de regras de conteúdo local, a fim de fomentar investimentos externos e promover exportação de bens e serviços de empresas que operam no Brasil.

Além da agenda, o documento mapeia a cadeia de exploração e produção de óleo e gás e traz à tona os principais desafios e os temas de mobilização. Na publicação, o presidente da associação, Rodrigo Ribeiro, destacou que os três pilares fundamentais para uma indústria saudável e pujante são a estabilidade do ambiente de negócios, a visão de longo prazo e o acesso ao capital. Como o atual contexto tem afetado cada um desses pilares, esses temas devem ser tratados de forma estratégica pela sociedade, indústria e pelos governantes, em busca de soluções, afirma Ribeiro.

A Abespetro e a Deloitte estimam a realização, no Brasil, de investimentos médios anuais de R\$ 102 bilhões até 2025. “Globalmente, o momento é de profunda transformação, e ameaças à segurança energética podem ter efeito sobre a soberania nacional”, disse, Ribeiro, acrescentando que o país ainda possui vocação natural como um centro produtor de óleo e gás, com reservatórios de boa qualidade e uma matriz energética das mais sustentáveis.

“Apesar da qualidade privilegiada de nossos reservatórios, nossa sociedade só se beneficia dessa vantagem competitiva caso os investimentos ocorram e os recursos sejam produzidos”, disse o executivo. Entre os benefícios da produção de óleo e gás está a arrecadação de R\$ 104 bilhões em impostos, taxas e deduções em 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2022

ONDE ESTÁ O PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS A SAIR DA UCRÂNIA APÓS A INVASÃO RUSSA?

Cargueiro Razoni esteve na cidade portuária de Tartus, mas depois não foi mais visto
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O primeiro navio carregado com grãos a zarpar da Ucrânia após o acordo mediado pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Turquia, há duas semanas, atracou na Síria, segundo imagens de satélite. Agências internacionais relatam que o cargueiro Razoni estava na cidade portuária de Tartus, na Síria, há alguns dias, mas depois não foi mais visto.



O cargueiro Razoni, quando deixou a Ucrânia — Foto: Michael Shtekel/AP

Imagens do Planet Labs PBC analisadas pela Associated Press e pela Reuters mostraram o Razoni, com bandeira de Serra Leoa, no porto antes das 11 horas do dia 16 de agosto, mas de lá para cá não se sabe o paradeiro do navio. A embarcação estava ao lado dos silos de grãos do porto sírio, país aliado da Rússia.

Como informou o Valor, o Razoni partiu da Ucrânia com 26 mil toneladas de milho em 1º de agosto, mas não descarregou no Líbano, conforme programado, porque o comprador se recusou a receber os grãos, alegando atraso na entrega. Desde então, apareceu em Tartus e ficou "no escuro" - quando um navio desliga o transponder transmitindo dados de localização.

O analista Andrey Sizov, da consultoria russa SovEcon, diz, em relatório, que o navio também foi visto na Turquia e no Egito. "Onde está o Razoni, o primeiro navio misterioso com 26 mil toneladas de milho da Ucrânia? Foi para o Líbano, depois mudou para Turquia, onde descarregou apenas 1,5 mil toneladas, e depois supostamente foi para o Egito. Mas está fora do radar há dez dias..."

A Síria já recebeu outros carregamentos de grãos ucranianos retirados do território ocupado pela Rússia depois da invasão.

Ainda segundo as agências, os navios que saíram do Mar Negro devem manter seus rastreadores AIS ligados, mas os navios que desejam ocultar seus movimentos geralmente os desligam. Aqueles que se dirigem aos portos sírios fazem isso rotineiramente.

O Razoni pôde ser identificado na imagem de satélite por sua cor, comprimento e largura, bem como pelos quatro grandes guindastes brancos em seu convés.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/08/2022

MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,95% NO NORTE DA CHINA, A US\$ 100,65 POR TONELADA

Desde o início do mês, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 11,7% no mercado transoceânico. No ano, a desvalorização é de 15,4%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: iStock

A nova rodada de alívio monetário na China teve efeito positivo nos preços do minério de ferro, que, na sexta-feira, haviam perdido o nível de US\$ 100 por tonelada, no mercado à vista, pela primeira vez em um mês.

Nos portos do norte do país asiático, o minério com teor de 62% de ferro subiu 0,95%, para US\$ 100,65 por tonelada, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), a alta foi mais acentuada. Os contratos mais negociados, com vencimento em janeiro, avançaram 1,47%, para 690,50 yuan por tonelada.

Desde o início do mês, a principal matéria-prima do aço acumula queda de 11,7% no mercado transoceânico. No ano, a desvalorização é de 15,4%.

Maior consumidora de minério no mundo, a China anunciou nesta segunda-feira novo corte na taxa básica de juros, com vistas a reanimar a economia doméstica, que sofre com as consequências da política de “covid zero” e sucessivos anúncios de lockdown.

A percepção entre analistas e investidores é que Pequim tem como alvo desse estímulo o mercado imobiliário, importante consumidor de aço. A percepção entre analistas e investidores é que Pequim tem como alvo desse estímulo o mercado imobiliário, importante consumidor de aço

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2022

GREVE NO MAIOR PORTO DE CONTÊINERES DA GRÃ-BRETANHA AUMENTA CAOS INDUSTRIAL DO REINO UNIDO

Começou neste domingo (21) o primeiro dia de uma greve planejada no maior porto de contêineres da Grã-Bretanha

Por Associated Press — Londres



Contêineres permanecem no porto de Felixstowe em Suffolk, neste domingo (21). — Foto: Joe Giddens/PA via AP

O primeiro dia de uma greve planejada no maior porto de contêineres da Grã-Bretanha começou neste domingo (21), juntando-se a uma série de paralisações de trabalhadores do transporte que interromperam a atividade econômica em todo o país.

Quase 2.000 trabalhadores no porto de Felixstowe, localizado a cerca de 150 quilômetros a nordeste de Londres, abandonaram os empregos por causa do pagamento, levantando temores de graves problemas na cadeia de suprimentos. O porto movimentava cerca de 4 milhões de contêineres por ano de 2.000 navios - quase metade do frete marítimo de entrada do país.

Sharon Graham, secretária geral do Unite, o sindicato trabalhista que convocou a greve, alegou que a empresa que opera o cais “enormemente lucrativo” e sua controladora, C.K Hutchison Holding Ltd, priorizava os lucros dos acionistas sobre o bem-estar dos trabalhadores.

“Eles podem dar aos trabalhadores de Felixstowe um aumento salarial decente. Está claro que ambas as empresas priorizaram a entrega de lucros e dividendos multimilionários, em vez de pagar a seus trabalhadores um salário decente”, disse ela.

O Porto de Felixstowe disse em comunicado que lamentava o impacto que os ataques teriam nas cadeias de suprimentos do Reino Unido. Ele disse que os trabalhadores receberam um aumento salarial “no valor médio de mais de 8% no ano atual”.

Os britânicos estão enfrentando a pior crise de custo de vida em décadas, já que os salários não conseguem acompanhar a inflação e os custos de mantimentos e as contas de serviços públicos aumentam.

As últimas estatísticas colocam a taxa de inflação em 10,1%, uma alta de 40 anos. As condições provocaram greves de verão de trabalhadores de trens e metrô após o colapso das negociações salariais em junho.

Apenas um em cada cinco trens do Reino Unido funcionou no sábado (20) durante a terceira greve ferroviária em tantos dias. Na sexta-feira (19), a maioria das linhas de metrô de Londres não funcionou devido a uma greve separada. Funcionários dos correios, advogados, funcionários da British Telecom e coletores de lixo anunciaram paralisações para o final deste mês.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO PROPÕE LEI QUE LIBERA ACESSO DE EMPRESAS A ESTRUTURA LOGÍSTICA DE COMBUSTÍVEIS

Movimento promete reduzir os preços aos consumidores em meio à corrida eleitoral

O presidente Jair Bolsonaro (PL) encaminhou um projeto de lei ao Congresso Nacional para ampliar o acesso às infraestruturas de transporte de combustíveis a diferentes empresas. O movimento promete reduzir os preços aos consumidores em meio à corrida eleitoral, na qual o atual chefe do Executivo aparece em segundo lugar nas pesquisas.

A mensagem de encaminhamento do texto foi publicada no "Diário Oficial da União" (DOU) desta sexta-feira (19).

A proposta, elaborada pelo Ministério de Minas e Energia e pelo Ministério da Economia, busca promover mudanças na Política Energética Nacional para permitir o acesso de terceiros a dutos de transporte e terminais aquaviários. Além disso, prevê que a capacidade não utilizada possa ser contratada por qualquer interessado, conforme previsto na regulação.



Tanques e dutos da refinaria Gabriel Passos, em Betim, em Minas Gerais - Geraldo Falcão - 28.mai.2018/Divulgação/Petrobras

De acordo com o governo, o projeto de lei tem como objetivo "ampliar a competição no mercado de combustíveis, incentivar investimentos e, assim, propiciar a redução de preços aos consumidores".

O texto, assinado pelos ministros Paulo Guedes (Economia) e Adolfo Sachsida (Minas e Energia), diz buscar fortalecer a

atuação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) "na garantia de acesso não discriminatório a infraestruturas por terceiros e mitigar riscos, especialmente aqueles associados à formação de monopólios regionais."

A proposta também inclui a "desverticalização jurídica" para a atividade de transporte, refletindo conceitos, segundo o governo, já empregados na indústria do gás natural e no setor elétrico, para promover "transparência e acesso não discriminatório".

Em nota, o Ministério de Minas e Energia diz que, se a norma for aprovada, a ANP terá novos instrumentos para coibir condutas dos agentes regulados que estejam em desacordo com as regras de acesso.

"Isso deve promover a maximização do uso dos dutos de transporte e dos terminais aquaviários e, conseqüentemente, permitir que os produtos cheguem até os mercados de maneira mais eficiente, reduzindo custos logísticos e contribuindo para a garantia do abastecimento nacional, com potencial de redução dos preços dos combustíveis", diz.

O governo defende que a medida tem caráter estruturante e é "fundamental no contexto de abertura do mercado de combustíveis, especialmente com o processo de venda de ativos de refino e logística da Petrobras".

Fonte: *Folha de São Paulo - SP*
Data: 22/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MARINHA ASSINA CONTRATO PARA MANUTENÇÃO DOS SUBMARINOS CLASSE RIACHUELO

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL 22 Agosto 2022*



A Diretoria Industrial da Marinha (DIM) realizou, na quinta-feira (18), a cerimônia de assinatura de contrato de prestação de serviços de engenharia para manutenção dos submarinos Classe Riachuelo, no Salão Nobre do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

O instrumento, firmado entre a Diretoria Industrial da Marinha e a Itaguaí Construções Navais (ICN), tem duração de 22 meses e prevê serviços de manutenção dos submarinos "Riachuelo" e "Humaitá", além de serviços adicionais de manutenção corretiva,

sob demanda, que se fizerem necessários durante o período de vigência do documento.

O evento foi presidido pelo diretor-geral do Material da Marinha, almirante de esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, e teve a participação do diretor industrial da Marinha, vice-almirante Liberal Enio Zanelatto, que assinou o contrato juntamente com o presidente da Itaguaí Construções Navais, André Portalis, e o diretor industrial da empresa, vice-almirante Mario Ferreira Botelho.

O Submarino "Riachuelo", que representa o primeiro dos quatro submarinos da Classe Riachuelo previstos no Prosub, será transferido para o Setor Operativo da Força Naval no próximo dia 1º de setembro.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 22/08/2022

JAPONESES QUEREM APLICAR CONCEITO DE FSRB PARA O PRIMEIRO FSRB-AMÔNIA DO MUNDO

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL 22 Agosto 2022*



Um projeto de P&D em andamento no Japão procura usar o conceito de uma embarcação para armazenamento flutuante e regaseificação — Floating Storage and Regasification Barges (FSRB) — bem-sucedida para o GNL para apoiar o desenvolvimento e a comercialização de amônia como combustível industrial.

As unidades de regaseificação são um gargalo crítico na expansão da infraestrutura de GNL, especialmente em portos menores e países em desenvolvimento. Este projeto aposta em que a mesma abordagem já provada para o GNL

poderia fornecer uma solução semelhante para amônia — com o primeiro FSRB de amônia do mundo.

O projeto de P&D busca expandir um esforço lançado há dois anos pela NYK Line, Japan Marine United Corporation (um investidor no estaleiro Nihon) e a ClassNK. Como a demanda por amônia combustível deve aumentar no futuro, as três empresas optaram por expandir seus esforços de P&D com um novo acordo com a IHI, fabricante de equipamentos relacionados à amônia, para participar do projeto.

Ao anunciar o próximo passo do projeto de P&D, as empresas explicaram que um A-FSRB (barcaça flutuante de armazenamento e regaseificação de amônia) oferece as vantagens de menor tempo de construção e custos mais baixos em comparação com a construção de tanques de armazenamento onshore e plantas de regaseificação. Eles esperam que o A-FSRB acelere a adoção da amônia como combustível e contribua para seu uso mais amplo.

Os desenvolvedores prevêem um A-FSRB que sirva como uma instalação flutuante offshore que poderia receber e armazenar amônia transportada por navio na forma líquida. A barcaça aqueceria e regaseificaria a amônia de acordo com a demanda, e então a enviaria para um duto à terra.

A NYK liderará o projeto e considerará a economia da barcaça, enquanto o estaleiro Nihon será responsável pelo design do casco e layout do equipamento. A IHI, que tem ampla experiência no manuseio de amônia, será responsável pela criação do processo de vaporização e descarga de amônia da barcaça.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2022

HAPAG-LLOYD LANÇA ATUALIZAÇÕES EM TODA A FROTA PARA MELHORAR A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Da Redação NAVEGAÇÃO 22 Agosto 2022



A Hapag-Lloyd está iniciando um programa de atualização de cinco anos para toda a frota. O projeto tornará seus navios existentes mais eficientes. A empresa está planejando uma série de etapas que, segundo ela, serão aplicadas a mais de 150 navios em toda a frota atual, que totaliza 253 navios. Do total, aproximadamente 120 são de propriedade da empresa, enquanto os outros operam sob fretamentos de longo prazo.

As atualizações da frota são adicionais às novas construções encomendadas.

Maximilian Rothkopf, COO da Hapag-Lloyd, afirma que a empresa pretende ser neutra em relação ao clima até 2045 e tem uma meta provisória de reduzir a intensidade de CO2 de seus navios em 30% até 2030.

O programa está começando com uma revisão geral do porta-contêineres "Ningbo Express", de 20 anos. A embarcação, que tem 320 metros de comprimento e 100.000 dwt, será equipada com uma nova hélice. A hélice, que foi otimizada para eficiência energética pela fabricante alemã MMG, será instalada em setembro no "Ningbo Express", de 7.500 TEUs. Como resultado, a Hapag espera que o consumo de combustível do navio, dependendo das condições de navegação, seja reduzido entre 10% e 13%, produzindo um nível semelhante de redução de emissões de CO2.

A Hapag informa que pelo menos 86 navios da frota serão equipados com a nova hélice durante o programa de atualização.

Outros elementos do programa de atualização se concentram na proa do navio, bem como nos novos tratamentos do casco. A Hapag disse que 36 embarcações receberão uma nova proa bulbosa com fluxo otimizado. Além disso, durante as estadias programadas em doca seca uma camada de tinta anti-incrustante redutora de resistência será aplicada a todas as embarcações no casco externo abaixo da linha d'água.

A Hapag programa que as medidas sejam executadas até 2025 e contribuam significativamente para ajudar a empresa a atingir suas metas climáticas.

A Hapag encomendou 12 navios porta-contêineres movidos a GNL, em construção na Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), na Coreia do Sul. Cada um deles terá uma capacidade de aproximadamente 23.500 TEUs, com entregas previstas para começar em abril de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

DOF ESTENDE E RENOVA CONTRATOS COM A PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 22 Agosto 2022



A norueguesa DOF anunciou a extensão de contratos com a Petrobras, com a conquista de novos acordos de afretamento e serviços de longo prazo à Norskan Offshore e DOF Subsea Brasil para os navios "Skandi Chieftain", "Skandi Olympia" e "Skandi Commander".

Todos os contratos incluem embarcações e ROVs e têm validade por um período de três anos.

Os contratos do "Skandi Chieftain" e do "Skandi Olympia" foram estendidos até o final de 2022, quando

têm início novos acordos de três anos.

O contrato do "Skandi Commander" foi prorrogado até novembro de 2022 e será utilizado no projeto PIDF para a DOF Subsea Brasil em seu contrato atual com a Petrobras até agosto de 2023. A embarcação iniciará então seu contrato de três anos.

O valor das extensões e novos contratos é superior a US\$ 253 milhões, com outras extensões opcionais de dois anos também disponíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

PROGRAMA PORTO SEM PAPEL POSSUI QUATRO NOVAS FUNCIONALIDADES

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 22 Agosto 2022

Entre as medidas está a adaptação do sistema para a isenção da taxa do certificado de livre prática para embarcações de cabotagem e o maior controle do fluxo migratório nos portos brasileiros

Quatro novas funcionalidades entraram em funcionamento no Porto sem Papel, sistema da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura. A primeira delas é a adaptação do sistema à isenção da taxa do Certificado de Livre Prática (CLP), iniciativa alinhada ao marco regulatório do BR do Mar, Lei 14.301/2022.

Com a medida, o processo de chegada das embarcações que atuam em operações de cabotagem, de apoio portuário e marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional pode ser feito com menor tempo de atracação. Os resultados contribuem para a agilizar a estadia das embarcações e reduzir custos operacionais.

Outra funcionalidade é o agendamento de vistoria da embarcação realizada pela Marinha do Brasil. A iniciativa atende a uma necessidade da comunidade portuária, prevendo que a solicitação de inspeção de embarcações aconteça no próprio sistema, contribuindo para o incremento da eficiência na utilização dos recursos portuários.

Mais uma nova funcionalidade de destaque, é a integração do Porto sem Papel ao Sistema Nacional de Procurados e Impedidos (SINPI) e o Sistema de Tráfego Internacional (STI), da Polícia Federal, de modo a aperfeiçoar os processos envolvidos na segurança marítima. Essa integração permite o controle mais rápido das forças de segurança quanto aos movimentos migratórios nos portos brasileiros, assim como alertas e restrições de passageiros classificados como procurados ou impedidos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 22/08/2022

NOVAS TECNOLOGIAS LEVAM EFICIÊNCIA AOS EMBARQUES MARÍTIMOS DE CARGAS REFRIGERADAS

Por *Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA* 22 Agosto 2022



Soluções digitais melhoram desempenho do transporte “refeer”, como a plataforma “Captain Peter” da Maersk e o “Smart Contêiner HL Live” da Hapag-Lloyd. Desenvolvedora de soluções de controle de temperatura, a Thermo King Marine lançou o “Container Fresh & Frozen”, sua mais nova unidade de contêiner refrigerado

Soluções tecnológicas estão revolucionando o transporte marítimo de cargas refrigeradas, também conhecidas como “refeer”, propiciando melhor controle de temperatura, monitoramento e energia em portos e navios, respeitando as necessidades de cada mercadoria e de seus respectivos clientes. No Brasil, as principais commodities exportadas por esse modelo de negócios são aves, bovinos, suínos congelados, sucos concentrados e frutas frescas.

De acordo com Michael McBride, especialista regional em refrigerados para América Latina da Maersk, os embarques de cargas refrigeradas exigem controles adequados quanto à disponibilidade de equipamentos e espaço nas embarcações. E essa coordenação demanda ainda mais eficiência pelo fato de o Brasil figurar entre os maiores exportadores de refeed do mundo e o país de maior exportação da multinacional.

“Muitas empresas de exportação refrigerada estão localizadas no interior, onde nossos contêineres devem ser enviados por trem ou caminhão para carregar o produto perecível. Muitas vezes, os



expedidores não conseguem acompanhar todas as suas remessas com o nível de complexidade que uma operação global tão grande implica”, ressaltou o executivo.

Segundo McBride, nesse sentido, a Maersk vem trabalhando para reduzir tal complexidade por meio de novas tecnologias e digitalização de dados, que propiciem integrar soluções para as remessas internacionais de cargas. Para tanto, a multinacional — que transporta suas cargas pelos portos de Itajaí e Itapoá (ambos em Santa Catarina), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e Santos (SP) — desenvolveu a plataforma “Captain Peter”.

“Esse sistema oferece, aos nossos clientes, a visibilidade de temperatura, comportamento e localização de seus contêineres”, informou o especialista, destacando que a Maersk é a maior participante no mercado de contêineres marítimos, atendendo a clientes de peso nesse segmento, como a BRF, Citrusuco, Cotriguaçu Cooperativa Central, JBS, Marfrig e Minerva. A China continua sendo seu maior destino, seguido por Oriente Médio, África Ocidental e África do Sul, além da embarcação de bons volumes de cargas refrigeradas para os Estados Unidos.

Conforme a multinacional, a plataforma “Captan Peter” facilita a tomada de decisão antecipadamente, considerando que o dono da carga refere recebe dados relevantes e a tempo, sem precisar adquirir equipamentos extras, como registradores de temperatura. Os dados são armazenados quase em tempo real e podem ser facilmente acessados e compartilhados, a partir de informações atualizadas sobre a carga, suas condições dentro do contêiner refrigerado e localização na viagem.

Novos desafios

Na visão de negócios do vice-presidente sênior para o Brasil da Hapag-Lloyd, Luigi Ferrini, nos últimos anos, o Brasil vem se consolidando cada vez mais como o “celeiro do mundo”, graças ao aumento das exportações e, como consequência, da sua participação nos mercados mais relevantes relacionados, especialmente, às commodities de grãos, proteínas e frutas.

“Com a pandemia, houve uma mudança significativa no hábito de consumo, não só na parte estrutural dos nossos lares, mas também na alimentação, hobbies, práticas esportivas, entre outros, aquecendo o consumo e o transporte global de alimentos. Também é relevante ressaltar o excelente trabalho das nossas indústrias e controladores sanitários, que vêm protegendo nossa produção das patologias presentes no planeta, tanto no frango como no bovino, suíno e frutas”, destacou Ferrini.

Os principais produtos para contêineres refrigerados da Hapag-Lloyd incluem proteínas (frango, bovino, peixe e suíno) e frutas frescas (manga, uva, melão, maçã, limão e gengibre). Em relação aos portos, a companhia realiza seus embarques de cargas refrigeradas congeladas via Itapoá, Paranaguá, Santos e Navegantes (SC).

“Nós disponibilizamos os contêineres vazios, preparados aos exportadores que efetuam os trâmites legais junto às aduanas e órgãos públicos competentes, sendo eles responsáveis por entregá-los em portos ou terminais ferroviários. A Hapag-Lloyd, por sua vez, inicia o processo de trânsito até destino final”, informou Ferrini.

Padrão de qualidade

Conforme o executivo, cada mercadoria possui um padrão de qualidade dos contêineres usados pela multinacional: “A grande diferença está no reposicionamento dos contêineres, fornecimento de energia e monitoramento de temperatura das unidades em terminais/portos e nos navios”.

Ele ainda destacou a diferença entre a carga refrigerada e a seca: “Quando se trata de ‘full contêiner’, não há diferença entre navios que movem a carga seca ou refere, pois são os mesmos navios. A única diferença é que a carga refrigerada/congelada deve estar ligada em uma tomada, durante todo o tempo de viagem. Isso acaba gerando um custo adicional de consumo de óleo, além do fato de que a capacidade de plugs para refrigeração dos contêineres no navio, geralmente, é muito menor do que a capacidade total do navio”.



Na visão de Ferrini, diante do aumento das demandas e da mudança do cenário global, a indústria vem buscando atendê-las com navios mais modernos, dentro dos padrões globais de sustentabilidade, e adotando a digitalização em muitos procedimentos. “Também temos soluções online instaladas em nossos equipamentos, para que o exportador tenha a segurança e a visibilidade de todo o processo, da origem ao destino final.”

O vice-presidente sênior para o Brasil da Hapag-Lloyd informou que os custos envolvidos com um equipamento refeed são mais caros do que em uma unidade dry, “começando pelo custo do equipamento, que requer maior tecnologia, controles de temperatura, monitoramento e energia em portos e navios, de acordo com as necessidades dos nossos clientes”.

Para ampliar a garantia do padrão de qualidade desses carregamentos, a Hapag-Lloyd lançou, recentemente, o “Smart Container HL Live”. “Nossas unidades são compostas por uma tecnologia embutida, que permite a visualização dos detalhes do embarque bem próximo ao tempo real, permitindo que o embarcador tenha acesso às temperaturas, performance do controle de atmosfera, localização via GPS do equipamento, além da previsão de chegada ao destino e demais detalhes. Tudo isso vem linkado à nossa plataforma digital, disponível 24/7 (24 horas por dia, sete dias por semana), permitindo o acompanhamento e a gestão dos embarques refeed”, detalhou Ferrini.

Seguindo a tendência de incremento de negócios, que envolve a carga refrigerada global, o executivo da Hapag-Lloyd salientou que a multinacional vem se especializando, cada vez mais, nesse tipo de transporte em contêineres, buscando atender ao crescimento e à consolidação do Brasil como grande produtor no mercado externo. “A empresa sempre visa à entrega com qualidade, produzida na origem até o destino, atendendo aos nossos clientes com a mesma qualidade reconhecida pelo mercado.”

Solução sustentável

Com expertise no mercado de equipamentos de controle de temperatura de transporte de carga refrigerada — que inclui um portfólio abrangente como frigoríficos refrigerados, que protegem as cargas frescas, ultracongeladas e outras de alto valor, além de uma linha de geradores duráveis e de baixa emissão de gases de efeito estufa e demais produtos inovadores de gerenciamento —, a Thermo King Marine acaba de lançar sua mais nova versão de contêiner refeed: o “Container Fresh & Frozen” (CFF).

O equipamento visa melhorar o controle de temperatura e umidade por um custo menor, utilizando o refrigerante R-134A, que apresenta baixo potencial de aquecimento global (Global Warming Potential – GWP) padrão da indústria. Além disso, o novo contêiner conta com a opção de uso de refrigerante R-513A diretamente, reduzindo ainda mais o impacto ambiental.

Líder de produtos da Thermo King Marine, Rail and Bus, Peter Hansen relatou que, com o CFF, a empresa vem ampliando suas atividades no setor de refrigeração de contêineres adquiridos, com o uso intermodal de unidades refrigeradas em estradas acidentadas e mares agitados. “A Thermo King Marine tem elevado o padrão de desempenho do refrigerador, projetando soluções que durem mais e protejam melhor a carga de alto valor de nossos clientes”, salientou.

Gerente geral de vendas para a América Latina da companhia, Rafael Gonzalez contou que “o CFF faz uso da nossa tecnologia comprovada, combinando-a com o que há de mais moderno em inovações inteligentes, conectadas e personalizáveis para a cadeia de refrigeração, imprimindo novos padrões de eficiência operacional da empresa”.

A nova unidade “Container Fresh & Frozen” apresenta um sistema de controle de gerenciamento de temperatura avançado, oferecendo melhor controle preciso: de mais ou menos 0,25 graus Celsius, no modo resfriado, e mais ou menos 1 grau Celsius, no modo congelado. Para ampliar sua eficiência operacional, a tecnologia fornece um “pull-down” mais veloz, que pode atingir pontos de

ajustes específicos mais rápidos, aumentando a vida útil de armazenamento das mercadorias embarcadas.

Segundo a Thermo King Marine, o CFF também amplia a capacidade de otimização do consumo de energia, levando ao menor uso de eletricidade e à maior ativação da propagação de temperatura, sem comprometer a carga, o que traz benefícios adicionais de sustentabilidade e redução no custo final.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

VALOR DO FRETE MARÍTIMO CONTINUA O VILÃO DAS EXPORTAÇÕES DE FRUTAS E PEIXES

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2022



Especialistas da Peixe BR e Abrafrutas avaliaram o cenário de mudanças drásticas para os dois setores, após a pandemia, e o momento de readaptações ligadas à sustentabilidade e às novas tecnologias

As exportações de peixes de cultivo e de frutas do Brasil, que em geral utilizam duas modalidades de transporte — o marítimo e o aéreo —, ainda não recuperaram totalmente o fôlego, após a crise sanitária da Covid-19.

Segundo Francisco Medeiros, presidente executivo da Associação Brasileira da Piscicultura (Peixe BR), a maior dificuldade desse setor, no início da pandemia, esteve relacionada à falta de voos para embarques para o exterior, além do aumento alarmante do preço do frete. Atualmente, o maior problema continua sendo os valores cobrados pelo transporte via mar, o que incluindo o segmento de frutas.

“Houve um apagão de contêineres em nível global no transporte marítimo e, posteriormente, o aumento dos valores do frete, que nos levaram à perda de competitividade”, disse Medeiros.

De acordo com o executivo, o cenário do transporte de contêineres ainda não mudou em níveis necessários: “A situação continua caótica para as exportações de peixes de cultivo. O preço do frete associado ao congestionamento nos portos têm levado à perda de negócios”.

Mesmo diante dos atuais gargalos, que impediram um crescimento maior das vendas externas, a boa notícia é que esse setor da piscicultura registrou um aumento significativo, entre janeiro e junho de 2022. “As exportações de peixes de cultivo totalizaram US\$ 14,35 milhões e 4,9 mil toneladas, no primeiro semestre deste ano, contra US\$ 7,18 milhões e 4,3 mil toneladas no mesmo período de 2021. Exportamos o dobro a mais em dólar e 14% em volume”, informou Medeiros.

Ele citou como destaque absoluto a tilápia, que teve alta de 99% em volume, e os Estados Unidos como o principal comprador, chegando a 63% do total ou US\$ 10,9 milhões. “Poderíamos ter avançado mais, não fosse o explosivo aumento dos custos em toda a cadeia produtiva e a dificuldade de repasse para os consumidores”, analisou o presidente da Peixe BR.

Conforme Medeiros, o transporte marítimo de cargas refrigeradas continua sendo o principal modal das vendas externas de peixes de cultivo do país. “No entanto, o valor dos fretes ainda está bem acima dos níveis históricos — ou seja, da pré-pandemia —, o que, efetivamente, impede nosso setor de avançar nas exportações”, reforçou.

Fase de readaptação

Diretor de Logística da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), Alexandre Duarte afirmou que as vendas externas de frutas não estão normalizadas,

mas que, pouco a pouco, vêm se ajeitando como tudo no mundo pós-pandemia. “Estamos recuperando o tempo perdido e alinhando nossos transportes internacionais e nossos preços, de olho na volta ao normal relacionada ao fluxo de navios. Em relação aos preços dos fretes marítimos, eles já estiveram piores, no auge da pandemia, atingindo valores absurdos na fase da falta de contêineres e de navios para o Brasil”, ressaltou.

Duarte acredita que a situação possa melhorar entre o segundo semestre deste ano e o início de 2023, em torno dos preços do frete marítimo, mas não em um cenário parecido com o da pré-pandemia. “Os valores dos contêineres devem seguir a tendência mundial dos preços de outros insumos, como os combustíveis dos navios e o preço do petróleo, que corresponde a um gasto absurdo no transporte internacional. As companhias aéreas e marítimas não têm como fazer milagre, mantendo baixos os preços do transporte e pagando caro por seus insumos e despesas.”

Ao avaliar a situação de dois anos atrás para cá, o diretor de logística da Abrafrutas lembrou que o mundo tinha uma oferta muito grande de transporte, mas isso mudou drasticamente com a crise sanitária decorrente da Covid-19, considerando, inclusive, que muitos profissionais do mar não retornaram aos seus postos de trabalho. “As empresas estão passando por uma profunda fase de readaptação em todos os aspectos, mas especialmente em torno de questões que envolvem a sustentabilidade ambiental, um tema que ficou mais forte com a pandemia.”

Analisando sob esse viés, Duarte comentou que as companhias marítimas, ao projetarem um novo modelo de navegação, mais sustentável, também enfrentam uma fase de adaptações: “As empresas transportadoras estão ajustando os motores dos navios e utilizando combustível verde — o biocombustível. Tudo isso demanda investimentos altos para que elas se alinhem, agora, às exigências do mercado futuro. E esse investimento, inevitavelmente, será repassado para o transporte, mas acredito que as empresas estejam se programando, de forma que consigam atender a todos, dentro de uma exigência global de sustentabilidade”.

Processo de digitalização

Na opinião do diretor de logística da Abrafrutas, as empresas exportadoras desse setor não têm como se reinventar muito, porém elas devem se adaptar às novas condições sanitárias, que estão vigorando globalmente, com destaque para as novas tecnologias de rastreabilidade das operações marítimas e portuárias.

“Também estamos observando um aumento da digitalização de documentos, como forma de evitar que as mercadorias fiquem retidas em alfândegas do mundo inteiro, por causa de papéis, restrições alfandegárias e burocracias, considerando que a legislação internacional de cargas, em geral, é muito pesada. Você ainda passa por riscos de narcotráfico, riscos de produtos não homologados e do contrabando internacional”, alertou Duarte.

Na visão dele, pelo fato de o setor de frutas ter de seguir normas muito rígidas, assim como tantos outros segmentos que atuam na exportação de alimentos, no lugar de reinventar é necessário desburocratizar muitos dos sistemas vigentes no transporte internacional. “As regras podem ser simplificadas e atualizadas, modernizando e digitalizando, tanto na parte sanitária como na tributária”, sugeriu Duarte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

CATTALINI TERMINAIS GARANTE ALTA PRODUTIVIDADE NO DESEMBARQUE DE NAVIO MOVIDO A METANOL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2022



A operação do navio “Mari Jone”, realizada no píer da Cattalini Terminais Marítimos, na última semana, representou dois importantes marcos para a empresa. A alta produtividade registrada no desembarque de 40,8 mil toneladas de metanol e o uso do produto como combustível marítimo.

Para alcançar uma maior vazão na descarga do produto, a Cattalini definiu a utilização simultânea dos quatro dutos que interligam o píer privativo aos tanques de armazenagem da empresa. “O esforço conjunto de diferentes setores promoveu esse ganho importante para o cliente. Acreditamos que podemos manter a excelência dos nossos serviços a partir da sinergia do time e do planejamento e da organização logístico-operacional”, comentou Bruno Marcel Santos, gerente de logística.

O desembarque foi feito durante 46 horas ininterruptas de operação, com uma média de descarga de 1.109 m³/h, alcançando pico de 1.545 m³/h. Em operações anteriores, com o uso de duas linhas, a produtividade foi, em média, de 800 m³/h.

“Para chegarmos a esses resultados trabalhamos com foco no planejamento e na união entre as nossas equipes. Nosso intuito é sempre garantir que o serviço seja ágil, eficiente e seguro, de modo que a nossa performance e a qualidade da nossa estrutura contribuam para a diminuição dos custos de operação e faça da Cattalini a escolha dos nossos clientes”, declarou Lucas Guzen, gerente comercial sênior.

Operação planejada

O metanol desembarcado no píer da Cattalini ocupou 10 dos 36 tanques do Centro de Tancagem 4 (CT4). “O envolvimento de todos garantiu o pleno atendimento à operação, com segurança, agilidade e eficiência”, destacou Élcio Luiz Kaminski, encarregado de operações do CT4.

Segundo Flávio Jakemiu Araujo Bortolon, coordenador de operações do CT 1, o destaque da operação do navio “Mari Jone” ficou por conta do comprometimento dos times de diferentes setores. “Houve colaboração entre os CTs e o píer para a preparação e adequação das linhas que receberam o metanol e que, originalmente, eram destinadas à movimentação de outros líquidos. Cada etapa do processo exigiu nossa atenção e hoje estamos satisfeitos em ver que possibilitamos esse diferencial para a Cattalini. Cumprimos a missão de atender os clientes com qualidade, agilidade e segurança”, frisou.

Assim como em outras operações portuárias, para atender o “Mari Jone” a Cattalini realizou a chamada “lavagem das linhas”, que é a limpeza dos dutos que transportam os grãos líquidos entre o píer e os Centros de Tancagem. O objetivo é manter a integridade da tubulação e garantir a qualidade das mercadorias transportadas.

Combustível limpo

Vindo do porto chileno de Punta Arenas, o “Mari Jone” cumpriu sua jornada até o terminal da Cattalini abastecido com metanol, o que atende as normativas de emissões internacionais gases poluentes como a IMO2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

STOLTHAVEN TERMINALS DO BRASIL INAUGURA PRIMEIRA PLANTA DE NITROGÊNIO EM PARCERIA COM A WHITE MARTINS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Agosto 2022



A Stolthaven Terminals do Brasil, localizada no Porto de Santos, abriu oficialmente sua própria planta de geração de nitrogênio, a primeira a operar em um terminal portuário no Brasil e a primeira da empresa a nível global. A planta foi desenvolvida em parceria, e será operada, pela White Martins, representante da Linde, a maior empresa de gases industriais e engenharia do mundo.

Ao abrir sua própria planta de geração de nitrogênio, a Stolthaven Terminals do Brasil pode gerenciar seu próprio fornecimento de nitrogênio para suas operações, garantindo a confiabilidade contínua e eficiência do serviço para seus clientes. A iniciativa também apoia a estratégia global da Stolthaven Terminals de adotar soluções cada vez mais sustentáveis e inovadoras para melhorar continuamente sua operação.

O nitrogênio é um gás inerte, que atua como um estabilizador e equalizador de pressão, e é fundamental no armazenamento, carregamento e descarregamento de líquidos nos terminais portuários. Até antes do início das operações da planta, a Stolthaven Terminals do Brasil adquiria seu nitrogênio através de fornecimento externo.

Agora, usando a tecnologia de adsorção por diferencial de pressão (PSA), a empresa poderá gerar nitrogênio para abastecimento próprio – em níveis de pureza acima de 98% – para cobrir a maior parte da capacidade total de tancagem de 150 mil m³ de seu terminal em Santos.

A planta de nitrogênio também tem alto grau de automação e monitoramento remoto, para garantir a continuidade do fornecimento, confiabilidade e segurança, mesmo durante períodos de manutenção.

Adicionalmente, a planta promoverá uma redução de 80% na movimentação de veículos de abastecimento nas instalações do terminal, o que diminuirá o consumo de combustível e, conseqüentemente, a emissão de gases de efeito estufa.

Marcelo Schmitt, gerente geral da Stolthaven Terminals Brasil, disse: “Estamos felizes em poder implementar a primeira planta utilizando a tecnologia de PSA em um terminal portuário da Stolthaven em todo o mundo e também, o primeiro no Brasil. Em linha com nossa missão de ser o prestador de serviços de armazenagem mais respeitado pelos nossos clientes, obtendo excelência nos serviços e operações sustentáveis e modernas, essa parceria com a White Martins coloca ambas as empresas na vanguarda tecnológica de suprimento de nitrogênio em terminais portuários”.

Mário Simon, diretor executivo de negócios da BRIG, acrescentou: "A White Martins tem desenvolvido soluções customizadas para atender os mais diferentes setores da economia com foco nas necessidades de cada cliente, possibilitando confiabilidade e segurança nas operações. A parceria com a Stolthaven Terminals foi fundamental para desenvolvermos uma aplicação pioneira no Brasil de uma unidade Onsite, ou seja, construída dentro da área de produção do próprio cliente, em um terminal marítimo, que contribui diretamente para a redução de emissões de gases do efeito estufa”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2022

PORTONAVE MANTÉM POSIÇÃO DE DESTAQUE EM EFICIÊNCIA OPERACIONAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Agosto 2022



O Porto de Navegantes, em Santa Catarina, obteve a melhor prancha média operacional entre os terminais portuários que movimentam carga containerizada no país nos seis primeiros meses do ano, segundo a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). A entidade avaliou 28 terminais portuários de contêiner.

De acordo com a análise, a Portonave atingiu a marca de 89 unidades/hora ao longo do primeiro semestre, além de também aumentar em 4,23% o número de mercadorias embarcadas em toneladas. Esses produtos tiveram como principal destino a China (488 mil toneladas), os Estados Unidos (470,1 mil toneladas) e Singapura (446,5 mil toneladas).

A madeira foi a mercadoria mais movimentada no terminal, atingindo 1,097 milhões de toneladas líquidas (+5,14% se comparado com o semestre anterior). A movimentação de produtos químicos orgânicos também se destacou com aumento de 10,96%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA MAIS DE 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Agosto 2022



O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes alcançou durante o mês de julho a movimentação de 1.531.491 toneladas em 83 escalas, totalizando a movimentação do semestre em 561 escalas com 9.867.474 toneladas.

Com base no segmento de cargas containerizadas, em julho foram movimentados 130.285 TEUs. No segmento de contêineres cheios, o complexo obteve uma movimentação de 101.515 TEUs. De janeiro a julho foram movimentados 465.951 TEUs.

Os embarques somaram 53.228 TEUs e os desembarques, 48.287 TEUs.

A Portonave (Porto de Navegantes) registrou em julho 51 atracações e movimentação de 97.781 TEUs e 1.055.820 toneladas.

O Porto de Itajaí, a APMT e o cais público movimentaram em julho 32.933 TEUs e 355.092 toneladas.

O terminal da Braskarne recebeu em julho apontaram duas escalas que somaram 2.672 toneladas. O Teporti registrou cinco escalas com 21.500 toneladas e o terminal Barra do Rio teve duas escalas e movimentou 5.586 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 105/2022
Página 61 de 61
Data: 22/08/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data: 22/08/2022