


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 091/2022
Data: 25/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CAMINHÃO DE SOJA TOMBA E ESPALHA CARGA NA PERIMETRAL EM SANTOS.....	4
QUATRO LEILÕES PREVISTOS PARA ESTE ANO NO PORTO DE SANTOS OCORRERÃO EM 2023.....	4
PROJETO QUE INCENTIVA USO DE HIDROVIAS NO PAÍS É PRIORIDADE PARA O GOVERNO FEDERAL.....	7
GRUPO CESARI COMPRA EMPRESA E INGRESSA NA ATIVIDADE PORTUÁRIA.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
ANTAQ E ANTT FISCALIZAM TRAJETO RODOFLUVIAL DA BR-319/AM.....	9
PORTAL PORTO GENTE.....	10
DISTRITO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DA ALEMOA CARECE DE PRÁTICAS ESG.....	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	11
EDITORIAL – A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO E SEUS PREÇOS.....	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Veículos 1</i>	12
<i>Veículos 2</i>	12
<i>Veículos 3</i>	12
<i>Maersk</i>	12
<i>Ultracargo</i>	13
NACIONAL - ANTAQ ANALISA REVISÕES TARIFÁRIAS EM PORTOS BRASILEIROS.....	13
NACIONAL – O BRASIL SEMPRE FOI UM PAÍS VIRADO DE COSTAS PARA O MAR”.....	14
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE VITÓRIA TERÁ GANHO DE ATÉ 15 MIL T DE CARGA COM CALADO MAIOR.....	17
REGIÃO SUDESTE - QUALIFICAÇÃO PARA PORTUÁRIOS AVULSOS RECEBE ADICIONAL DE R\$ 5 MILHÕES.....	18
PORTUGAL - AEROPORTO DE LISBOA AINDA TEM 3 MIL MALAS PERDIDAS.....	20
CNN BRASIL.....	20
ESTADOS UNIDOS TRABALHAM EM “PLANO B” PARA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS UCRANIANOS.....	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	21
EXPORTAÇÕES DE ROCHAS CRESCEM QUASE 11% NO 1º SEMESTRE.....	21
DEBATE SOBRE IMPLANTAÇÃO DE SEGUNDO PORTO MARÍTIMO NO RS FOI DESTAQUE NA COMISSÃO DO MERCOSUL.....	22
COSCO AUMENTOU LUCROS EM 74% NO SEMESTRE.....	24
SENADO DEVE AMPLIAR DEBATE SOBRE EXPLORAÇÃO DA ENERGIA GERADA EM ALTO MAR.....	24
PORTO DE ITAJAÍ DEVERÁ MANTER A AUTORIDADE PÚBLICA MUNICIPAL POR MAIS DOIS ANOS.....	26
RESPONSABILIDADE SOCIAL É TEMA DE PALESTRA PARA COLABORADORES DE SUAPE.....	27
MONEYTIMES.....	28
GOVERNO ANTECIPA CALENDÁRIO DO AUXÍLIO BRASIL.....	28
CHINA PERMITE IMPORTAÇÃO DE AMENDOIM DO BRASIL QUE ATENDA AOS REQUISITOS DE QUARENTENA.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
PETROBRAS ESTUDA ANTECIPAR DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS APÓS PEDIDO DO GOVERNO.....	29
UNIGEL TERÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PAÍS.....	30
PRONAMPE: SEGUNDA FASE COMEÇA HOJE E MEI PODERÁ TER ACESSO A CRÉDITO A JUROS MAIS BAIXOS.SAIBA COMO...31	31
CAMINHONEIROS RECEBERÃO R\$ 2 MIL EM 9 DE AGOSTO, REFERENTES A DUAS PARCELAS DO AUXÍLIO DO GOVERNO FEDERAL.....	32
INVESTIMENTO ESTRANGEIRO SOBE 25% E CHEGA A US\$ 24,1 BILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	33
ENERGIA SOLAR EM CASAS DEVE DOBRAR ATÉ O FIM DE 2022. VEJA COMO ASSEGURAR O DESCONTO NA CONTA DE LUZ.....	35
ESTADOS UNIDOS E REINO UNIDO REVOGAM MEDIDAS RESTRITIVAS CONTRA AÇO BRASILEIRO.....	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
PARA ENTREGAR CONTAS NO AZUL, GOVERNO PEDE QUE ESTATAIS ANTECIPEM DIVIDENDOS.....	36
BRASIL PERDE ESPAÇO PARA A RÚSSIA NA EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO PARA ÍNDIA E CHINA.....	38
SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE AUXÍLIO DE R\$ 600 EM 2023 É ‘DESAFIO CONSIDERÁVEL’.....	39
CONFIANÇA DO CONSUMIDOR SOBE 0,5 PONTO EM JULHO ANTE JUNHO, DIZ FGV.....	40
GASOLINA ACUMULA QUEDA DE 17,4% NO MÊS E PREÇO MÉDIO DO LITRO CAI PARA NÍVEL DE R\$ 6, DIZ ANP.....	41
ALTO ESCALÃO: A.P. MOLLER-MAERSK COM LIDERANÇA FEMININA.....	41
INFLAÇÃO E RISCO ELEITORAL PARALISAM PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS PELO PAÍS.....	43
RÚSSIA ADMITE ATAQUE A ODESSA UM DIA APÓS ACORDO, MAS DIZ TER DESTRUÍDO ALVOS MILITARES.....	45



VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
JUSTIÇA DO RJ BARRA TERMELÉTRICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA	48
SANÇÕES FAZEM CHINA CORTAR PROJETOS DA BRI NA RÚSSIA	49
UNIGEL MONTA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE	51
ULTIMA HORA.....	52
VERTICALIZAÇÃO EM LOGÍSTICA: UM DEBATE IMPROVÁVEL E PERIGOSO	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
FRETE SPOT NO TRANSPACÍFICO ESTÁ EM QUEDA, APONTA RELATÓRIO	53
I4SEA FIRMA CONTRATO COM COMPLEXO DO PECÉM PARA SUPORTE ÀS TOMADAS DE DECISÃO	56
FUTURO DA INDÚSTRIA NAVAL É TEMA DE PAINEL NA NAVALSHORE.....	57
COMPLEXO DE SUAPE ANUNCIA CRIAÇÃO DE HUB DE HIDROGÊNIO VERDE	58
REGRA DE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA 'SHORT LINES' FERROVIÁRIAS PODE MUDAR	60
MARINHA E ÁGUAS AZUIS APRESENTAM SEÇÃO DE QUALIFICAÇÃO DE PRAÇA DE MÁQUINAS DA FRAGATA CLASSE TAMANDARÉ	61
ARTIGO - DISCUSSÕES RECENTES SOBRE A LEI APLICÁVEL AOS TRABALHADORES MARÍTIMOS	63
TERMELÉTRICAS FLUTUANTES DA KARPOWERSHIP COMEÇAM A CHEGAR A ÍTAGUAÍ	64
DEVOLUÇÃO DE TRECHOS FERROVIÁRIOS CONCEDIDOS PRECISA DE NORMATIVO	65
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAMINHÃO DE SOJA TOMBA E ESPALHA CARGA NA PERIMETRAL EM SANTOS

Acidente ocorrido na manhã desta segunda (25) bloqueou duas faixas da avenida

Por: *ATribuna.com.br*



Carga ficou espalhada pela pista e duas faixas precisaram ser interditadas Foto: Reprodução / TV Tribuna

Um acidente envolvendo um caminhão bi-trem que trafegava pela Avenida Perimetral, na manhã desta segunda-feira (25), em Santos, acabou espalhando uma carga inteira de soja por toda a via. Duas faixas precisaram ser bloqueadas e o trânsito ficou moroso no local. Ninguém ficou ferido.

De acordo com a Guarda Portuária, o motorista seguia sentido Ponta da Praia, quando tombou o veículo perto da estátua do Trabalhador Portuário. O caminhão se dirigia para o Corredor de Exportação de Grãos para descarga.

Segundo a Santos Port Authority (SPA), o motorista foi levado ao 7º Distrito Policial para registrar a ocorrência.

Por volta das 11h30, as duas pistas permaneciam interditadas, aguardando representante do seguro do caminhão chegar de São Paulo.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 25/07/2022

QUATRO LEILÕES PREVISTOS PARA ESTE ANO NO PORTO DE SANTOS OCORRERÃO EM 2023

Intenção era conceder seis terminais ao longo de 2022; expectativa é que todos os editais saiam até dezembro

Por: *Ágata Luz*



A expectativa é que os cinco leilões a serem realizados – um este ano e quatro em 2023 – gerem investimentos superiores a R\$ 4,5 bilhões. Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

A maioria dos leilões previstos para este ano no Porto de Santos ficará para 2023. A informação é do Ministério da Infraestrutura (MInfra), que vislumbra para o ano que vem as concessões do STS10 (megaterminal de contêineres), STS08 (granéis líquidos e combustíveis) e dois Terminais Retroportuários Alfandegados (TRAs). No entanto, a pasta afirma que ao menos os editais de todas as áreas devem ser publicados ainda neste segundo semestre.

Em março, a Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão do complexo portuário santista, informou para A Tribuna a expectativa de que seis leilões de terminais fossem realizados neste ano. Destes, um saiu do papel, o STS11 (detalhes ao lado), e outro está previsto para ocorrer até dezembro, o STS53. Os outros quatro foram reprogramados pelo MInfra para o primeiro trimestre do ano que vem.



Sobre o STS53, localizado na região de Outeirinhos, na Margem Direita, e que possui área de 87,9 mil m², a pasta federal informa que a modelagem está em fase de revisão, pois a consulta pública acabou em 30 de junho. Em nota, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) disse analisar e responder as contribuições recebidas sobre o terminal, que será voltado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos e sulfatos, com estimativa de investimentos de R\$ 658,8 milhões e movimentação anual de 89,8 milhões de toneladas.

O projeto, no entanto, causa polêmica no setor portuário. Isso porque, em audiência pública no fim de junho, representantes do Concais - empresa que administra o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, voltado aos cruzeiros marítimos no Porto de Santos - defenderam que os procedimentos licitatórios do STS53 sejam suspensos até a União concluir o processo de transferência do terminal de cruzeiros para a região do Valongo.

Por outro lado, a SPA afirmou que o STS53 é “urgente para o escoamento do agronegócio brasileiro a custos competitivos”. A Autoridade Portuária ainda explicou que o crescimento anual das importações de fertilizantes pelo Porto de Santos tem se mantido em dois dígitos desde 2016. “Só não é maior porque Santos carece de capacidade especializada para receber o fertilizante destinado à sua região de influência para este segmento de carga: o Centro-Oeste”.

Segundo a SPA, Santos aproveita apenas 15% do potencial do frete de retorno criado pela rota das exportações do agronegócio, “enquanto o indicador de Paranaguá (PR), hoje líder nas descargas de fertilizantes, é de 56%, mesmo com Santos sendo o caminho mais curto e com o melhor custo para o produtor e o consumidor”.

Próximo ano

No pacote de leilões, o megaterminal de contêineres STS10 era o mais cercado de expectativa por possuir a maior previsão de investimentos. No entanto, sua concessão ficará para o primeiro trimestre do ano que vem, segundo o MInfra. Com área total de 601 mil m² no Saboó, o terminal terá capacidade para, no mínimo, 1,9 milhão TEU/ano, com investimentos de R\$ 3,2 bilhões. Com a consulta pública finalizada em maio, a modelagem é revisada pelo MInfra, que tem expectativa de publicação do edital no último trimestre de 2022.

A Autoridade Portuária afirmou que o terminal é de extrema importância para o crescimento do Porto de Santos. “A carga containerizada vem crescendo a dois dígitos e já alcança quase a capacidade atual do complexo portuário”, relata a SPA, em nota.

A SPA relembra que a capacidade do porto santista para este tipo de operação é de 5,3 milhões de TEU e, em 2021, a movimentação de contêineres chegou a 4,8 milhões. “Se o Porto mantiver esse ritmo nos próximos anos, a capacidade existente não será suficiente. Assim, há a necessidade premente de expandir a capacidade para atender ao fluxo de contêineres”.

Por sua vez, o STS08 já esteve em leilão em novembro do ano passado, mas não recebeu proposta. Desta forma, o MInfra ouviu agentes do mercado e potenciais interessados e está promovendo a revisão da modelagem do terminal destinado a granéis líquidos (combustíveis), com 168,3 mil m², na região da Alemoa.

A estimativa de investimentos é de R\$ 260,6 milhões e o objetivo é apresentar o projeto ao Tribunal de Contas da União (TCU) novamente para, após autorização, republicar o edital. O MInfra prevê que o leilão ocorra no primeiro trimestre de 2023.

TRAs

De acordo com o MInfra, os Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA) Margem Esquerda e Saboó estão em fase de desenvolvimento com estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. O ministério realiza a avaliação do melhor formato de arrendamento desses terminais e prevê que os leilões ocorram nos primeiros três meses de 2023. Com investimentos previstos de

R\$ 143,8 milhões, o TRA Margem Esquerda movimentará carga geral containerizada em sua área de 85 mil m². Enquanto isso, o TRA Saboó realizará operação da mesma carga, mas em área de 175,3 mil m². A estimativa de investimentos para este terminal é R\$ 295,7 milhões.

Retranca

Destinado à recepção, armazenagem e embarque de granéis sólidos vegetais, o STS11 foi arrematado por R\$ 10 milhões pela empresa Cofco International Brasil, no dia 30 de março. A Autoridade Portuária informou que o pagamento foi dividido em partes: 25% do valor no ato de homologação do resultado e cinco parcelas anuais. Além disso, a arrendatária pagará R\$ 3,7 milhões por mês a título de arrendamento fixo (pela exploração da área) e R\$ 5,63 por tonelada movimentada referente ao arrendamento variável.

Localizada no Paquetá, na Margem Direita do complexo portuário, a área possui 61,9 mil m² na fase 1 e a partir da segunda fase, passará a ter 98,1 mil m², contando com dois berços exclusivos. Os investimentos previstos são de R\$ 764,8 milhões e a capacidade anual de movimentação do terminal será 14,3 milhões de toneladas.

Segundo a Autoridade Portuária, a carteira de 11 leilões modelada desde 2019 – seis já realizados – soma R\$ 7,1 bilhões em investimentos e colabora com o aumento de capacidade “para o Porto de Santos fazer frente às demandas de carga projetadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) 2020-2040, que acena para um crescimento de 50% na movimentação de cargas, chegando a 240 milhões de toneladas/ano”.

No entanto, os valores de investimentos podem sofrer alterações até que os editais sejam publicados pela Antaq com a data do leilão marcada, pois são constantemente atualizados, conforme os projetos avançam.

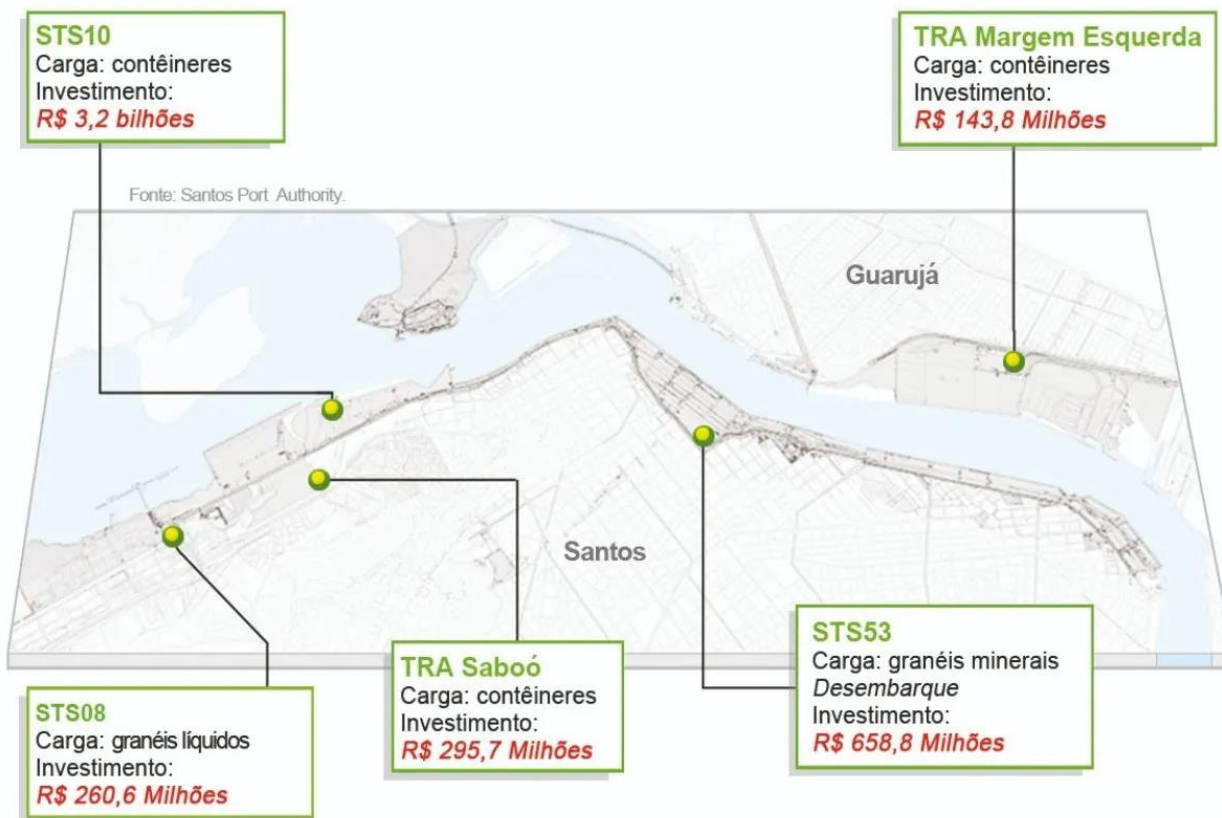
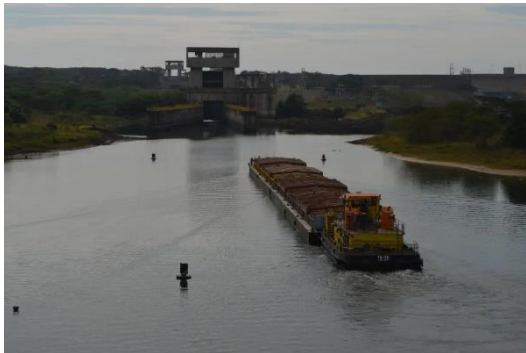


Foto: Reprodução

PROJETO QUE INCENTIVA USO DE HIDROVIAS NO PAÍS É PRIORIDADE PARA O GOVERNO FEDERAL

O secretário nacional de Portos, Mário Povia, revelou que quer desenhar o modelo da proposta
Por: Ágata Luz



Povia cita que o País conta com hidrovias importantes, como a Tietê-Paraná Foto: Chico Siqueira/Estadão Conteúdo

O projeto BR dos Rios, que tem como objetivo incentivar a navegação em águas fluviais brasileiras, é uma das prioridades do Governo Federal para este ano. O secretário nacional de Portos, Mário Povia, revelou para A Tribuna que quer desenhar o modelo da proposta que transforma os rios navegáveis em hidrovias para o transporte de cargas é um dos principais desafios dele à frente da pasta que pertence ao Ministério da

Infraestrutura.

“É preciso pensar quem serão os parceiros, onde obter financiamento e ainda desenhar um modelo que esteja de acordo com o que pensa a agência reguladora no plano geral de outorgas, além de atender ao Tribunal de Contas da União”, explica Povia.

Segundo o secretário, estruturar o modelo exige “muito de transpiração e inspiração”, porém, além de uma equipe preparada, o Governo possui apoio de importantes setores da sociedade. Em um fórum no mês passado, o ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o BR dos Rios irá ao Congresso ainda neste ano.

Povia explica que, além da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o Ministério de Infraestrutura tem a proposta do BR dos Rios como uma prioridade. “Vamos nos debruçar no BR dos Rios, trabalhando a questão hidroviária. O ministro Marcelo Sampaio está muito empenhado nisso e nós também”.

Por isso, o Governo Federal corre contra o tempo para avançar na nova política pública. “Pretendemos colocar o pé no acelerador, deixar modelos prontos de parcerias público-privadas (PPP), de concessões ou talvez avaliar concessões mistas de trechos rodoviários ou ferroviários com hidroviários para começarmos a trabalhar no conceito de corredor logístico, pensando sempre de forma holística em darmos solução a alguns entraves de escoamento”.

Ele classifica projetos realizados até aqui para as ferrovias como “transformadores”, mas a ideia é utilizar a multimodalidade de transportes e “transformar os nossos rios em hidrovias para navegar o ano inteiro, dia e noite, permitindo que tenha uma gestão perene, do uso multiplicado”.

Povia cita que o País conta com hidrovias importantes, como a Tietê-Paraná e Paraná-Paraguai, mas estuda novas opções. “A gente já está trabalhando sobre a Lagoa Mirim, que é um projeto junto com o governo do Uruguai de integrar a Lagoa dos Patos”, detalha, em referência à hidrovia no Rio Grande do Sul com potencial para diminuir os custos do transporte de cargas no Mercosul, tendo o Porto de Rio Grande como destaque.

Com isso, a importância do BR dos Rios se destaca ainda mais. “É a matriz que a gente tem trabalhado para concluir uma etapa daqui até o final do ano em termos de políticas públicas para o setor aquaviário”.

Antaq

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, relata que a agência participa diretamente do debate sobre o BR dos Rios, por meio da Superintendência de

Regulação e de Outorgas do órgão federal. "É um processo capitaneado pelo ministério, mas as informações de mercado são subsidiadas pelos dados da agência".

Segundo a diretora, a Antaq acompanha o processo e aponta as preocupações regulatórias e os pontos que precisam de melhorias. "Para que a gente consiga realmente fomentar esse mercado hidroviário, que tem um potencial de navegação muito grande no Brasil".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/07/2022

GRUPO CESARI COMPRA EMPRESA E INGRESSA NA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Companhia especializada em produtos químicos também atuará em operações de granéis sólidos no Porto de Santos

Por: Ágata Luz



Companhia possui terminais de armazenagem de granéis sólidos e transporta produtos químicos e perigosos Foto: Matheus Tagé/AT

Com o objetivo de expandir seu portfólio de serviços, o Grupo Cesari anunciou na última semana seu ingresso na atividade portuária após comprar a ConPort Afretamentos Marítimos, que passa a se chamar Comportce Companhia Portuária Cesari. A negociação - cujos valores não foram revelados - faz a companhia de 60 anos, especializada no transporte de produtos químicos e armazenagem de contêineres, entre outras atividades, atuar também nas operações de granéis sólidos no Porto de Santos.

"Apesar de estarmos neste mercado por meio de outros serviços, somos um retroporto. A solução logística, agora com a Conport, fica mais completa, pois conseguimos oferecer sinergia aos nossos clientes, agregando o retroporto com a operação portuária. A gente só atendia o que saía do Porto de Santos e agora passa a atuar dentro dele", explica o diretor de negócios do Grupo Cesari, Giovanni Borlenghi.

Com a aquisição, haverá espaço para armazenagem de 120 mil toneladas de barrilha e sulfato de sódio, especialidades da ConPort, no terminal do Grupo Cesari localizado em Cubatão, em uma área de mais de 2 milhões de m² que fica entre as margens Esquerda e Direita do Porto de Santos e que já conta com estrutura para armazenar 750 mil toneladas de produtos.

"A Cesari armazena os granéis sólidos e com enfoque nos produtos com que a ConPort atua, que são sulfato de sódio e barrilha, além da armazenagem, o serviço de operação portuária passa a fazer parte do nosso portfólio. O cliente tem uma solução mais completa no que antes eram duas atividades correlacionadas, mas independentes", pontua Borlenghi.

Com 27 anos de atuação no Porto de Santos, a ConPort vê na negociação uma oportunidade única a seus clientes. "Ao longo dos anos, investimos sistematicamente no desenvolvimento de novas ofertas de serviços, capazes de melhorar o negócio dos nossos clientes. Agora, podemos acelerar estes investimentos em inovação e contribuir ainda mais", diz, em nota, Paulo José Converso, fundador da empresa.

Negociação

O diretor de negócios do Grupo Cesari explica que, após poucos meses de negociação, a empresa adquiriu 100% das cotas da ConPort, que desde o dia 14 responde pelo nome de Comportce. "A ideia foi manter o nome que já tem tradição no mercado, mas com um ajuste para que fique aos padrões de nomenclatura das empresas do grupo".



Em Cubatão, a Cesari conta com uma área de mais de 2 milhões de m² e ampla infraestrutura e serviços Foto: Douglas Aby Saber/Divulgação

No entanto, o quadro de funcionários e a estrutura da empresa, que tem sede no Centro de Santos, seguem iguais. “Hoje, o quadro (de funcionários) gira em torno de 30 a 40 pessoas. A ideia é que a gente assuma esse quadro e, com os frutos dessa parceira, ele cresça, gerando mais oportunidades de emprego. Explorar bem o que essa aquisição traz de sinergia e oportunidade”.

Borlenghi frisa que a ideia é expandir a Comportce e as estruturas as empresas seguirão independentes. “Claro que haverá sinergia e troca de experiências, com uma empresa apoiando a outra, mas elas seguirão com suas estruturas atuais. (...) A gente fez esse primeiro movimento como uma questão de oportunidade, as conversas com a ConPort fluíram de maneira muito sinérgica”.

Atividades

Com as principais atividades na Baixada Santista, mas atuação em todo o País, o Grupo Cesari possui terminais de armazenagem de grãos sólidos e líquidos, realiza serviços de armazenagem, manutenção e locação de contêineres, transporte de químicos e produtos perigosos, comercialização de produtos químicos e industrialização de fertilizantes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/07/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E ANTT FISCALIZAM TRAJETO RODOFLUVIAL DA BR-319/AM

Operação foi realizada na travessia entre Manaus e Careiro da Várzea (AM) entre os dias 18 e 22 de julho

Entre os dias 18 e 22 de julho, a ANTAQ e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), realizaram uma operação de fiscalização com o objetivo de garantir a segurança do transporte dos usuários e a regularidade dos prestadores de serviço da BR-319. A ação aconteceu entre os municípios de Manaus (AM) e Careiro da Várzea (AM), na rota que liga a capital amazonense a Porto Velho (RO).

O trecho possibilitou a fiscalização do fluxo de veículos que transitam por conexão rodofluvial, sendo verificados os veículos em situação regular e irregular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), além do pagamento do Piso Mínimo de Frete. A fiscalização também se atentou sobre a questão dos Transportes Rodoviários de Produtos Perigosos, com foco nos itens de segurança dos veículos que ali transitavam.

A BR é a única ligação entre Porto Velho e Manaus, que é feita por meio de uma travessia fluvial de 13 quilômetros e duração de 60 minutos de balsa entre a capital amazonense e Careiro da Várzea. A travessia é regulada pela ANTAQ, que também é responsável por estabelecer os direitos e deveres no transporte regular na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 25/07/2022

PORTAL PORTO GENTE

DISTRITO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DA ALEMOA CARECE DE PRÁTICAS ESG

Editor Portogente

Uma notícia dada a tempo pode neutralizar uma notícia sensacionalista

O Distrito Industrial e Portuário da Alemoa, encravado entre o Porto e a cidade de Santos, é uma demonstração do descaso com as práticas ESG (Ambiental, Social e Governança) no ambiente portuário e urbano. Sua situação precária e ameaçadora, sob a ótica estrutural, quanto operacional, hoje tem tolerância tendendo a zero. A solução desse problema começa por perceber que estamos no início de uma cultura de valorização do conceito de gestão, como um pacto global comprometido com o futuro.



Ultracargo Pg

Leia também * Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos>

O debate dessa questão no principal porto do Hemisfério Sul, situado junto a uma cidade de pouco mais de 30 km² e onde estão instaladas 12 universidades, é imperativo entender a abrangência da expressão sustentabilidade. Incluindo o seu impacto sobre as marcas e os negócios, bem como são concedidos os licenciamentos para essas instalações sem rota de fuga adequada. Passados sete anos, permanece marcada a destruição terrível pelo incêndio de um tanque da Ultracargo nessa área, por descumprimento de normas e práticas ESG.

Leia também * Alemoa: imenso risco ao Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113253-alemoa-imenso-risco-ao-porto-de-santos>

Definitivamente, o compromisso com as práticas ESG é como um voo de águia: constante, estável e longo. Uma cultura irreversível e comprometida com a vida no planeta. No debate por Portogente sobre o Distrito Industrial e Portuário da Alemoa, no Webinar em 13-10-20, foram destacados pontos importantes e que não têm o tratamento devido. Entretanto, são indispensáveis boas regras de comunicação no processo de gestão de riscos. O que não havia no caso do tanque da Ultracargo, para citar um exemplo.

Veja * Webinar Condomínio Alemoa um risco ao Porto de Santos

<https://www.youtube.com/watch?v=ZFAvdtumph4>



Informação ao público é um objetivo estratégico e ausente no acobertado Distrito Portuário da Alemoa. E as autoridades fiscalizadoras devem cumprir bem o seu papel nessa imposição. Além disso, valorizar o ponto de vista social dessa informação e não deixar ninguém sem resposta. Isto como norma, na crise ou normalidade, tratada como responsabilidade social. A complexidade dessa área, sob o aspecto operacional e sua localização conurbada precisa de luz do sol, para expor sua realidade com muita clareza.

Portopédia * Como é aplicada a sustentabilidade na atividade portuária

<https://portogente.com.br/portopedia/113700-como-e-aplicada-a-sustentabilidade-na-atividade-portuaria>

O setor financeiro vem incorporando novo papel na agenda ESG. Dos grandes bancos, assim como os médios e pequenos, aos investidores. As empresas que não atenderem a determinados requisitos, não terão créditos. Nesse sentido, avulta o papel das métricas, para expor política “greenwashing” maquiando seus dados ou causando riscos, como ocorre na Alemoa. Atualmente, isto causa perda de valor à marca.

Leia também * Práticas ESG para valorizar a comunidade do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114824-praticas-esg-para-valorizar-a-comunidade-do-porto-de-santos>

Ao se pensar e atuar dentro das práticas ESG, o propósito vem antes do lucro. No caso do distrito industrial e portuário da Alemoa, há que se ter mais presença da universidade, na busca do conhecimento, focando o que é importante e fundamental. Portogente tem essa questão como ameaça a relação Porto-Cidade, a exemplo do caso recente e fatal no Porto de Beirute e o próprio caso do incêndio do tanque da Ultracargo.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO E SEUS PREÇOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Pesquisa realizada pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), mostrou o que seus organizadores descrevem como uma falta de conexão entre a sociedade civil e os oceanos, especialmente um sensível desconhecimento sobre a importância e o potencial econômico e ambiental dos mares. Fatores como a indústria de pesca, riquezas minerais submersas e até mesmo o transporte marítimo - responsável por 95% do comércio exterior brasileiro - não têm sua relevância percebida.

Entre os dados obtidos, dois se destacam: 86% dos entrevistados não sabem o que é a “economia do mar”; e somente 1% tem conhecimento do significado desse termo.

Como afirma a bióloga Janaína Bumbeer, especialista em Biodiversidade pela Fundação Grupo Boticário e co-organizadora do estudo, em entrevista publicada nesta edição, “o mar influencia religiões, recebe eventos, é berço de esportes, está em músicas, nos ritmos, no samba, tudo é influenciado grandemente pela existência do mar. É algo tão forte no brasileiro e mesmo assim, o brasileiro não enxerga o papel do oceano nisso tudo. Falta uma verdadeira conexão e um engajamento das pessoas com o mar”.

E para Janaína, essa conexão pode ser obtida a partir de uma maior divulgação sobre a importância dos oceanos, quer pelos meios de comunicação e pela própria sociedade, quer pelo sistema educacional, desenvolvendo o que ela chama de cultura oceânica.



Está claro que esse maior conhecimento e uma mais ampla consciência sobre a importância dos oceanos para o meio ambiente, para o desenvolvimento econômico da sociedade e até mesmo para a manutenção da vida no planeta, devem ser melhor divulgados. O público deve saber, desde os bancos escolares, a respeito da importância dos mares, de sua conservação e como é possível explorá-lo de forma sustentável. Essas noções devem ser reforçadas em políticas públicas, normas e legislações.

Esse conhecimento certamente se mostrará estratégico para a construção de nosso futuro. Afinal, o ser humano só cuida daquilo que entende e esse entendimento só existe a partir do momento que o tema em questão é compreendido. Somente a partir dessa conexão, construída com base em uma melhor comunicação, será possível à sociedade desenvolver uma cultura oceânica e, em seguida, construir, de forma sustentável e sólida, sua economia oceânica ou do mar, sua economia azul.

A sociedade brasileira tem diante de si, literalmente, um futuro com um potencial surpreendente, da dimensão de seus mares. Para usufruir dele, deve melhor conhecê-lo, compreendendo suas demandas e desafios, deve se preparar para explorá-lo, com base em valores sustentáveis. Não é uma tarefa fácil, mas o retorno é recompensador. E essa jornada começa com a busca pelo conhecimento, um conhecimento sobre o futuro brasileiro, um futuro azul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

VEÍCULOS 1

O Porto de Paranaguá (PR) realizou uma operação inédita na última semana, embarcando pela primeira vez carros da montadora General Motors (GM), fabricados em sua unidade de Gravataí (RS). O carregamento dos 1.385 veículos, com destino a Cartagena, na Colômbia, aconteceu no dia 20 e durou cerca de 6 horas. Devido ao local onde são produzidos, os automóveis da GM são exportados por Rio Grande (RS), mas por causa do caos logístico dos últimos meses, foi necessário deslocar o serviço para o complexo marítimo paranaense.

VEÍCULOS 2

Diante da falta de contêineres no mercado, cargas que usualmente utilizam os contentores estão sendo movimentadas soltas ou em big bags, em navios ro-ro. Esse modo de embarcação, que realiza seus embarques e desembarques por rampas localizadas na popa ou em sua lateral, são tradicionalmente fretadas para o transporte de veículos. Porém, diante da nova demanda, os carros têm perdido espaço. Segundo a empresa responsável pela operação em Paranaguá, esse cenário levou a GM a deslocar seu embarque para Paranaguá, onde há uma maior oferta de ro-ro do que em Rio Grande.

VEÍCULOS 3

Paranaguá deve ganhar um novo terminal de veículos ainda este ano. A unidade terá capacidade para receber mais de 4 mil unidades, permitindo que o porto consiga exportar mais 120 mil carros e caminhões por ano. Atualmente, o complexo já embarca veículos da Renault do Paraná e da Volkswagen.

MAERSK

Líder mundial no transporte marítimo de contêineres, a armadora Maersk nomeou Karin Schöner (ex-Geodis Brazil) como a nova diretora administrativa da companhia para a Costa Leste da América do Sul.

ULTRACARGO

Helano Pereira Gomes assumiu a Diretoria Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo, deixando a Diretoria Comercial. Para seu lugar, foi escalado Fernando Dihel (ex-Hidroviás do Brasil e ex-Rumo).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2022

NACIONAL - ANTAQ ANALISA REVISÕES TARIFÁRIAS EM PORTOS BRASILEIROS

Correção está prevista para os complexos de Santarém (PA), Imbituba (SC) e Recife (PE)

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



UM OUTRO PROCESSO QUE SERÁ ANALISADO TRATA DE UM REQUERIMENTO, FEITO PELA TERMINAL PORTUÁRIO DE MACAÉ LTDA, PARA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE TERMINAL DE USO PRIVADO NO MUNICÍPIO DE MACAÉ (RJ)

A reunião ordinária da Antaq para analisar as revisões tarifárias terá início nesta segunda-feira (25) e seguirá até quarta (27).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) analisará processos de revisões tarifárias do Porto de Imbituba (SC) e dos Portos Organizados de Santarém (PA) e Recife (PE).

As análises terão início nesta segunda-feira (25) durante a reunião ordinária virtual da diretora do órgão, e seguirão até quarta-feira (27).

O relator dos três processos é o diretor-geral da agência, Eduardo Nery. O primeiro trata da revisão da SCPAr Porto de Imbituba SA. O segundo trata de um projeto de revisão e padronização da estrutura tarifária do Porto Organizado de Santarém. O terceiro é um pedido que partiu do Porto do Recife SA, também de revisão tarifária com padronização da estrutura tarifária do complexo.

Nery relata ainda mais quatro processos. O primeiro trata do reajuste de preços dos serviços de transporte aquaviário prestados na linha de transporte de Manaus (AM) a Óbidos (PA). O segundo é um requerimento de autorização para uso do Armazém 16, no Porto de Santos (SP), para a movimentação e armazenagem de celulose.

Outro processo diz respeito a uma representação, com pedido de medida cautelar, contra um terminal portuário que determinou que os veículos enviados para carregamento de contêineres em regime de Documento de Transporte Eletrônico (DTE) deveriam ter condições de receber unidades de qualquer tamanho e peso.

O quarto trata de um requerimento, feito pela Terminal Portuário de Macaé Ltda, para construção e exploração de Terminal de Uso Privado no município de Macaé (RJ).

Na quinta-feira (28) a Antaq realizará uma reunião extraordinária de diretoria, mas até o fechamento desta reportagem, a pauta não havia sido liberada.

Demais agências

Também na segunda-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Não há deliberações relevantes.

Já a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não havia liberado suas pautas de diretoria para a semana até o fechamento desta reportagem.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza nesta quarta-feira (27) a sua sessão ordinária de Plenário. O ministro Bruno Dantas relata um agravo contra a medida cautelar que determinou a suspensão de pregão eletrônico de contratação de serviços de manutenção rodoviária (conservação e recuperação) em trechos da BR-155/PA.

Dantas relata ainda um segundo processo. Trata-se de embargos de declaração contra decisão que apreciou recursos de reconsideração de responsáveis em acórdão que julgou indícios de superfaturamento apurado nas obras de implantação e conservação do trecho paraense da BR-163.

Já o ministro Marcos Bemquerer analisa uma representação por possíveis irregularidades havidas em edital de licitação para a contratação de obras e de serviços de engenharia para a implantação de sistemas adutores, na região do Seridó, correspondentes aos trechos 1N, 2N, 3N e 4N, no Estado do Rio Grande do Norte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2022

NACIONAL – O BRASIL SEMPRE FOI UM PAÍS VIRADO DE COSTAS PARA O MAR”

BIÓLOGA JANAINA BUMBEER FALA SOBRE RESULTADO DE PESQUISA QUE REACENDEU ALERTA SOBRE DISTANCIAMENTO ENTRE A SOCIEDADE E O OCEANO

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



Segundo Janaina, 25% dos entrevistados na pesquisa não souberam indicar uma atividade econômica sequer relacionada ao mar, nem mesmo a pesca. “É esse distanciamento que gera preocupação

ENTREVISTA - JANAINA BUMBEER - Bióloga

Dados de uma pesquisa realizada pela Fundação Grupo Bocário de Proteção à Natureza, em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), divulgados no último dia 30, durante a Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, em Lisboa, Portugal, reacenderam o alerta sobre a falta de conexão da sociedade com o mar e a pouca noção de sua importância econômica. E é exatamente este distanciamento que facilita a degradação do ambiente marinho, diz a bióloga Janaina Bumbeer, doutora em Ecologia e Conservação, especialista em biodiversidade pela Fundação Grupo Boticário e co-

organizadora do estudo.

Mesmo que as atividades marítimas e relacionadas contribuam com 19% do Produto Interno Bruto (PIB), o que equivale a R\$ 1,3 trilhão, segundo informações da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, o valor econômico do oceano passa despercebido na vida de muita gente. Tanto que a pesquisa mostrou que 25% dos participantes não souberam indicar nenhuma atividade econômica que - vesse relação com o mar. Nem mesmo a pesca, mais comum e responsável por 45% de todo o pescado ofertado no País.

É também pelo mar que 95% do escoamento do comércio exterior é feito, mas mesmo assim, a relevância do segmento ainda não é percebida.

Entre as informações mais impactantes reveladas pelo estudo estão 86% dos entrevistados que não sabem o que é a “economia do mar”, e somente 1% conhece o significado desse termo. Já a “economia azul”, que trata da exploração das atividades econômicas do oceano de uma forma sustentável, também é ignorada por 86% dos respondentes.



As entrevistas foram realizadas entre março e abril deste ano com 2,2 mil entrevistados de todas as regiões do País.

No mais, a pesquisa buscou compreender o status atual da cultura oceânica da sociedade brasileira, ou seja, como a população entende a influência do oceano no seu dia a dia e seus impactos no ambiente marinho.

“O mar influencia religiões, recebe eventos, é berço de esportes, está em músicas, nos ritmos, no samba, tudo é influenciado grandemente pela existência do mar. É algo tão forte no brasileiro e mesmo assim, o brasileiro não enxerga o papel do oceano nisso tudo. Falta uma verdadeira conexão e um engajamento das pessoas com o mar”, diz Janaina.

Ela é a entrevistada da semana do BE News e comenta o resultado da pesquisa e o cenário apontado pelos dados.

Segundo a pesquisa, apenas 1% sabe o que significa o termo economia do mar. Por que este resultado é preocupante?

O preocupante não é as pessoas não conhecerem o termo. É elas não entenderem que, de fato, existe uma grande economia que vem do mar e que ajuda a rodar o País. E isso a gente vê pelos resultados, já que dentro dos respondentes, 25% não souberam indicar uma atividade econômica sequer relacionada ao mar, nem mesmo a pesca. É esse distanciamento que gera preocupação, e se as pessoas não têm noção do quanto o oceano é importante para a economia e para a vida, como farão seu papel de cidadãos e parte das ações de conservação?

Quais seriam os principais motivos que geram essa cegueira oceânica na sociedade?

Muito disso passa pela falta de informação, ou seja, para as pessoas terem essa noção elas têm que sentir uma conexão com o tema. Por exemplo: a pesquisa revelou que a grande maioria das pessoas no País já foi à praia, e mesmo assim elas não têm uma conexão forte com o que envolve esse habitat. Por outro lado, a maioria das pessoas sabe da importância da floresta amazônica e tem uma conexão com ela, mesmo que nunca tenham ido até lá. Por que isso acontece? Porque as informações sobre a Amazônia e a importância dela para o equilíbrio da vida são mais divulgadas e isso gera conexão na sociedade e noção de valor. E por que a gente não conseguiu ainda fazer isso com o oceano, que é tão mais próximo do dia a dia de todos? Porque o Brasil sempre foi um país virado de costas para o mar. Nós temos uma costa gigante, de quase 9 mil quilômetros, mas mesmo assim as pessoas não percebem os diversos papéis do mar.

“NÃO É PORQUE O MAR É UMA ENERGIA RENOVÁVEL QUE PODEMOS SAIR COLOCANDO VÁRIAS PÁGS DE ENERGIA EÓLICA POR AÍ, PORQUE ELA TAMBÉM TEM SEU IMPACTO. É PRECISO ESTUDO E FISCALIZAÇÃO PARA QUE ISSO SEJA, DE FATO, SUSTENTÁVEL”

E como mudar isso?

Nós temos que virar de frente para o mar para entender que tudo o que acontece com ele influencia 100% na vida das pessoas em terra. Precisamos de ações de comunicação, engajamento e divulgação do termo "cultura oceânica", que basicamente ajuda as pessoas a entenderem como suas atividades impactam o oceano e vice-versa. Uma das principais estratégias neste sendo é a educação. Precisamos incluir a cultura oceânica nos currículos escolares, desde pequenininhos, para que as crianças cresçam sabendo e entendendo o vínculo com o mar. Outro passo importante é o setor privado incluir de vez a pauta do desenvolvimento sustentável em suas atividades. O conhecimento que está dentro das universidades também precisa começar a extrapolar os muros e, em uma linguagem adequada, chegar aos diferentes públicos.

Neste ponto relacionado à comunicação, a imprensa, no geral, faz bem o seu trabalho de divulgar notícias que envolvem o mar?



O oceano ainda é pouco falado pela imprensa, que precisa aumentar o seu papel informativo neste sendo. No Brasil, quando falamos em natureza, sempre pensamos em florestas, na Amazônia, Pantanal, mas não falamos de oceano.

"NÓS ESTAMOS PASSANDO PELA SOBREPESCA, OU SEJA, TIRAM DO MAR MUITO MAIS DE RECURSO PESQUEIRO DO QUE ELE CONSEGUE PRODUIZIR NOVAMENTE. A PESCA EM GRANDE ESCALA TEM NAVIOS QUE, EM APENAS UM DIA, TIRAM DO OCEANO O MESMO VOLUME QUE UM BARCO DE PESCA ARTESANAL TIRA DURANTE UM ANO INTEIRO"

Quando tem notícias sobre o mar, geralmente são factuais ou problemas relacionados à poluição ou a desastres, como derramamento de óleo. Ainda é muito factual. É preciso ressaltar que se estamos falando de furacões que destroem a costa, temos que falar de mudança climática, do aumento da temperatura do mar, de como o desmatamento de manguezais, restingas e recifes de corais prejudica a absorção da força das ondas e aumenta a destruição. O mar não tem fronteiras e os temas que o envolvem são muito relacionados. Não podemos ficar no raso quando falamos dele, é preciso se aprofundar.

As atividades que usam o mar e geram recursos, como o comércio exterior realizado pela navegação, a pesca, ou o turismo ofertado pelos cruzeiros são sustentáveis para o mar?

Existem casos e casos. Grande parte do comércio exterior é feito pelo mar e sim, é uma atividade que gera impacto, como poluição e emissão de gás carbônico, mas ainda assim, comparado com outros modelos de transporte, o impacto da navegação é menor. E existem medidas para fiscalizar as atividades e aplicar leis quando é preciso, apesar que isto ainda é um problema porque nem todas as regras são aplicadas como deveriam. Em relação aos cruzeiros, já vimos notícias de navios despejando de maneira irregular os seus dejetos. Então é importante, antes de viajar com determinada companhia, pesquisar se ela tem um olhar atento para essas questões e ações efetivamente sustentáveis. Já a pesca industrial é um grande problema atualmente para o mar. Nós estamos passando pela sobrepesca, ou seja, tiram do mar muito mais de recurso pesqueiro do que ele consegue produzir novamente. A pesca em grande escala tem navios que, em apenas um dia, tiram do oceano o mesmo volume que um barco de pesca artesanal tira durante um ano inteiro.

E como fiscalizar esse tipo de atividade?

Existem áreas oceânicas que estão além da jurisdição de cada nação. São locais que acabam ficando sem monitoramento, sem fiscalização e onde, geralmente, ocorre a pesca ilegal, que acaba com grandes estoques de espécies. Nós temos que regular a pesca e fiscalizar e para isso precisamos ter conhecimento e dados. Mas nós não temos no Brasil um censo de pesca e nem do estoque pesqueiro. Como vamos conseguir falar quanto ainda existe de cada espécie e o quanto pode ser pescado se nós não temos essas informações? O que se tem são apenas alguns dados de universidades. Essa é uma questão urgente, e a ciência é a base para que a gente consiga gerir a atividade de forma adequada. Não é fechar tudo para que não haja mais pesca, porque nós sabemos que ela é importante; 25% da proteína animal vêm do oceano. Mas se continuarmos nesse ritmo de retirada insustentável, logo não teremos mais o que pescar.

A pesquisa mostrou também que só 1% dos brasileiros entrevistados sabe o que é a economia azul. Como difundir este conceito?

A economia azul trata as atividades econômicas do oceano para que elas sejam sustentáveis. É um termo recente, mas que, pela urgência, está no topo dos debates mundiais. A Noruega já se destaca nesta pauta e o Brasil ainda é tímido, mas está discutindo o assunto, principalmente nos estados da Bahia e do Ceará. Só temos que tomar cuidado porque o tema inclui as energias renováveis. E não é porque o mar é uma energia renovável que podemos sair colocando várias pás de energia eólica por aí, porque ela também tem seu impacto. É preciso estudo e fiscalização para que isso seja, de fato, sustentável.

A pesquisa terá algum desdobramento?

A pesquisa surgiu pela necessidade de termos essas informações, que a gente já imaginava que o



brasileiro não tinha um entendimento tão profundo sobre cultura oceânica, mas são os dados que embasam quais serão as nossas ações. No mês que vem nós vamos disponibilizar a pesquisa para todos os estados que participaram e pretendemos realizar este levantamento de tempos em tempos para acompanhar e monitorar a evolução, se as ações e estratégias adotadas estão sendo eficientes.

Além de defender a cultura oceânica nos currículos escolares, a bióloga espera que o setor privado inclua de vez a pauta do desenvolvimento sustentável em suas atividades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/07/2022

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE VITÓRIA TERÁ GANHO DE ATÉ 15 MIL T DE CARGA COM CALADO MAIOR

Com o volume dragado de 400 mil m³, a profundidade do canal de acesso passou de 10,67 metros para 12,5 metros

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



A dragagem de manutenção foi realizada no canal de acesso, na bacia de evolução e nos berços de atracação

O Porto de Vitória (ES) poderá obter um ganho de até 15 mil toneladas de carga geral e granéis e aumentar o seu potencial em 1.500 TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para navios de contêiner, com o calado de 12,5 metros no canal de acesso. A dragagem foi finalizada em março, mas a Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo liberou as operações somente

neste mês.

Segundo a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), os serviços de dragagem de manutenção do canal de navegação, da bacia de evolução e dos berços de atracação do complexo portuário foram executados entre dezembro de 2021 e março deste ano. O volume dragado foi de 400 mil m³ e os trabalhos custaram cerca de R\$ 15 milhões aos cofres da estatal. Já as manobras teste começaram no último dia 7, com entrada de 10,67 m e saída de 11,51 m a 12 m.

Conforme a Autoridade Portuária, com o aumento da profundidade, navios poderão entrar ou sair com maior volume de carga, possibilitando mais capacidade operacional e competitividade ao Porto de Vitória e aos parceiros portuários. Segundo estativas, o novo calado vai reduzir em até 10% o valor do frete marítimo e em até 20% os custos logísticos.

"Um calado competitivo é a alma de um porto que busca estar entre os melhores", declarou o diretor-presidente da Codesa, Bruno Fardin, ressaltando que a busca por ganhos extras de calado no canal e nos berços continua.

"O Porto de Vitória está pronto para capturar ganhos ainda maiores de calado já como fruto deste processo de dragagem e atua em conjunto com a Autoridade Marítima na realização de estudos complementares neste sendo", explicou Fardin.



SEGUNDO ESTIMATIVAS, O NOVO CALADO VAI REDUZIR EM ATÉ 10% O VALOR DO FRETE MARÍTIMO E EM ATÉ 20% OS CUSTOS LOGÍSTICOS

Para o gerente Comercial do Terminal Peiú, Givago Va lente de Azevedo, o calado maior amplia o alcance e a capacidade de atendimento, possibilitando o recebimento de embarcações de maior porte e volumes e tornando o porto mais competitivo em relação às outras estruturas portuárias.

"O aumento gera impacto positivo para nossos atuais clientes, uma vez que poderão trazer maior volume por embarcação, reduzindo seu custo de afretamento marítimo. Da mesma forma, conseguiremos desenvolver clientes e cargas potenciais cujo limitante era o calado/volume máximo, seja em operação de embarque ou desembarque", afirmou.

Já o presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex), Sidemar Acosta, disse que "o aumento do calado do Porto de Vitória é um pleito antigo do Sindiex, que vai permitir a chegada de navios de maior porte, aumentando as rotas e a oferta de serviços, gerando competitividade para o Espírito Santo e para as empresas importadoras e exportadoras".

O diretor executivo do Centro Brasileiro de Exportações de Rochas Ornamentais (Centrorochas), Celmo de Freitas, é outro que vê com bons olhos o aumento do calado. "Temos um enorme potencial e precisamos somar todos os esforços possíveis para a melhoria de nossa logística, o que certamente terá reflexos na competitividade de nossas empresas e produtos", disse Celmo, que também é diretor do Sindicato da Indústria de Rochas Ornamentais, Cal e Calcários do Espírito Santo (Sindirochas).

Ganhos socioeconômicos

O gerente executivo do Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo (Sindamares), Leandro Igor Cordeiro, destacou os ganhos socioeconômicos. "O calado maior poderá também aumentar o número de escalas, uma vez que navios de maior porte poderão operar no Porto de Vitória, trazendo mais cargas, gerando mais empregos e recolhimento de tributos, beneficiando o Estado do Espírito Santo, municípios, empresas operadoras do comércio exterior capixaba e trabalhadores".

Por fim, Gustavo Barbosa, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia (Coinfra) da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), também apontou a questão da competitividade. "O aumento do calado irá proporcionar a possibilidade de elevação dos volumes de escória granulada de alto-forno por embarque, migrando das aproximadamente 40kt para 50kt por embarque, o que se converterá em uma considerável melhora na competitividade em função do ganho em escala e de uma maior disponibilidade/oferta de navios tipo no mercado", afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/07/2022

REGIÃO SUDESTE - QUALIFICAÇÃO PARA PORTUÁRIOS AVULSOS RECEBE ADICIONAL DE R\$ 5 MILHÕES

Treinamentos são realizados por instituições credenciadas pelo Ogmo Santos e pelo Departamento de Portos e Costas da Marinha

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



Atualmente, há 2.800 trabalhadores portuários avulsos na ativa, segundo o Ogmo Santos

EM 2021, O OGMO REALIZOU MAIS DE 3,2 MIL HORAS DE TREINAMENTOS. PARA 2022 E 2023, NÓS TEMOS MAIS DE 12 MIL HORAS PREVISTAS EM AULAS"

EVANDRO PAUSE

diretor-executivo do Ogmo Santos

Os operadores portuários de Santos destinaram um aporte adicional de mais de R\$ 5 milhões para qualificação de trabalhadores portuários avulsos. Os treinamentos são realizados por instituições especializadas, credenciadas e homologadas pelo Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos (OGMO Santos) e Departamento de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

O investimento é um complemento ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) já existente, que financia o Programa de Ensino do Profissional Marítimo (Prepom). Os valores recolhidos pelos operadores portuários associados ao Ogmo Santos para o FDEPM equivalem a 2,5% de toda a remuneração paga aos trabalhadores portuários tanto avulsos quanto vinculados.

No entanto, segundo o diretor executivo do Ogmo Santos, Evandro Schmidt Pause, apesar de o valor recolhido ser elevado, o montante repassado ao fundo não supre a demanda atual de capacitação profissional.

"Infelizmente, nos últimos anos, o retorno desse valor não tem sido suficiente para atender a necessidade de atualização sobre as normas legais, novas qualificações e treinamentos face às novas tecnologias e equipamentos, bem como as reciclagens já existentes que o Ogmo precisa fazer", explicou Pause. "Então, os operadores decidiram investir mais de 5 milhões, via Ogmo, em treinamentos, qualificação e atendimento", acrescentou.

Pause destacou também que, além dos investimentos adicionais no ensino profissional, os operadores estão fornecendo infraestrutura. "O Ogmo está desenvolvendo parcerias com parte desses operadores para cessão de equipamentos e produtos em seus terminais, para que os trabalhadores tenham experiências realistas durante os treinamentos", ressaltou.

Atualmente, o órgão mantém um quadro de 2.800 trabalhadores avos, distribuídos em oito categorias profissionais que são qualificados para realizarem 80 diferentes atividades operacionais de capatazia ou a bordo das embarcações. São treinamentos voltados tanto para o trabalho prático e técnico como de segurança do trabalho, meio ambiente e saúde ocupacional.

Pause disse que, em média, 2 mil trabalhadores por ano passam pelo programa de treinamentos. "Em 2021, o Ogmo realizou mais de 3,2 mil horas de treinamentos. Para 2022 e 2023, nós temos mais de 12 mil horas previstas em aulas", afirmou.

Para o diretor-presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, os treinamentos beneficiam os trabalhadores e impactam diretamente a produtividade e a eficiência das atividades portuárias.

"É de fundamental importância investir na atualização e no treinamento dos profissionais para garantir a eles conhecimento e segurança no ambiente de trabalho e nas operações. O resultado da iniciativa se reflete diretamente na produtividade, com operações mais seguras e eficientes, além de profissionais mais qualificados. Porém, vale ressaltar que, na minha visão, 100% desses treinamentos deveriam ser custeados através dos recursos recolhidos sobre a folha salarial dos operadores", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2022

PORTUGAL - AEROPORTO DE LISBOA AINDA TEM 3 MIL MALAS PERDIDAS

Número chama a atenção, mas ainda assim é abaixo das 8 mil contabilizadas no início de julho
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A perda ou danos na bagagem podem obrigar as companhias aéreas a pagar até 1.400 euros (cerca de R\$ 7.800) ao passageiro lesado

A EMPRESA GROUNDFORCE, QUE ATUA NA LOGÍSTICA DESTES SERVIÇOS NO AEROPORTO, CONTRATOU TRÊS TRANSPORTADORAS QUE, TRÊS VEZES POR DIA, VÃO ENTREGAR MALAS AOS PASSAGEIROS NOS HOTÉIS OU EM CASA, O QUE ANTES NÃO ACONTECIA

O número de malas perdidas no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, Portugal, chegou a 3 mil na última semana. A quantidade chama a atenção, mas ainda assim é abaixo das 8 mil contabilizadas no início de julho, com o caos registrado no período devido ao grande número de turistas que se dirigem ao país durante o verão.

A empresa Groundforce, que atua na logística destes serviços no aeroporto, contratou três transportadoras que, três vezes por dia, vão entregar malas aos passageiros nos hotéis ou em casa, o que antes não sendo enviadas aos seus destinos por meio de contêineres.

O atraso na expedição das malas em Lisboa chega a quatro dias. O problema, causado principalmente por cancelamentos e atrasos nos voos acontece também nos aeroportos de origem, sobretudo os europeus, que têm sofrido com greves e falta de pessoal.

A perda ou danos na bagagem podem obrigar as companhias aéreas a pagar até 1.400 euros (cerca de R\$ 7.800) ao passageiro lesado.

De acordo com a AirHelp, empresa especializada na defesa dos direitos dos passageiros, só no período entre maio e junho há cerca de 2 milhões de passageiros europeus que têm direito a pedir indenização, entre eles, 75 mil portugueses.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/07/2022



CNN BRASIL

ESTADOS UNIDOS TRABALHAM EM “PLANO B” PARA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS UCRANIANOS



Terminal de grãos em Odessa, na Ucrânia – Foto; REUTERS/Igor Tkachenko

Os Estados Unidos estão trabalhando com a Ucrânia em um “Plano B” para tirar as exportações de grãos do país após o ataque da Rússia ao porto de Odessa, de acordo com a administradora da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional, Samantha Power.



“O plano B envolve rodovias, ferrovias e rios, enviar barcaças e ajustar os sistemas ferroviários para que estejam melhor alinhados com os da Europa, para que as exportações possam sair mais rapidamente”, disse Power a Larry Madowo, da CNN, em entrevista em Nairóbi, Quênia, no domingo, depois de visitar áreas atingidas pela seca no Quênia e na Somália na semana passada.

“Estamos vivendo o plano de contingência porque não há como você confiar em nada do que Vladimir Putin diz”, continuou ela.

Power destacou que, apesar da segurança oferecida por um plano de contingência, “não há substituto para Putin permitir que o bloqueio termine e os grãos sejam enviados da maneira mais eficiente possível”.

Na sexta-feira, a Rússia e a Ucrânia assinaram um acordo que permite a exportação de grãos ucranianos através do Mar Negro após meses de negociações difíceis, mediadas pela Turquia e pelas Nações Unidas.

No entanto, apenas um dia depois, a Rússia realizou um ataque com mísseis no porto de Odesa, no sul da Ucrânia, onde estoques vitais de grãos estavam armazenados.

Mais da metade das importações de trigo da Somália vêm da Ucrânia, disse Power, acrescentando que 20 milhões de toneladas métricas de trigo e milho ainda estão presas no porto de Odesa.

Power disse que espera que o acordo de grãos “de alguma forma se mantenha”, apesar da decisão da Rússia de “dar as costas imediatamente” bombardeando o porto.

Garantir o fornecimento de grãos ajudará a reduzir os preços, disse Power.

“Mesmo o espectro desse acordo funcionando e sendo cumprido e os grãos saindo do porto derrubaram os preços, mesmo em um período de 24 horas”, disse ela. “Então, mais oferta com a mesma quantidade de demanda vai significar preços mais baixos.”

Na semana passada, os EUA anunciaram mais US\$ 1,3 bilhão em assistência humanitária ao Chifre da África, com uma seca sem precedentes na Etiópia, Quênia e Somália.

Power convocou os países que desempenham “papéis de liderança no sistema internacional, como a República Popular da China claramente aspira a fazer”, a “cavar mais fundo” para evitar que a crise alimentar “se torne uma catástrofe”.

Fonte: *CNN Brasil*

Data: *25/07/2022*



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EXPORTAÇÕES DE ROCHAS CRESCEM QUASE 11% NO 1º SEMESTRE

Informações: Portos e Mercados (25 de julho de 2022)

Depois de bater recorde histórico nas exportações em 2021, o setor de rochas ornamentais nacional registrou, no primeiro semestre deste ano, faturamento total de US\$ 634 milhões, evolução de 10,92% com os embarques internacionais, em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados foram divulgados pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas) que prevê fechamento do ano com faturamento superior a US\$ 1,4 bilhão.



No ano passado, no primeiro ano da parceria firmada entre o Centrorochas e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) para execução do It's Natural – Brazilian Natural Stone, o setor fechou o ano com US\$ 1,34 bilhão em faturamento. O It's Natural é um projeto de incentivo às exportações do segmento que atualmente apoia cerca de 148 empresas.

Outro ponto importante apresentado no primeiro semestre deste ano foi a evolução do preço médio dos materiais brasileiros, que registraram aumento de 15,04% em relação ao mesmo período em 2021 – Foto: Divulgação Portos e Mercados

De janeiro a junho deste ano, o arranjo produtivo de rochas importou US\$ 12,68 milhões, promovendo um superavit de 622 milhões de dólares na balança comercial do segmento.

Mercado consumidor

Os Estados Unidos permanecem como principal destino, representando aproximadamente 57% de toda exportação nacional do setor. Em uma análise mais minuciosa, excluindo os materiais brutos, os americanos se tornam ainda mais importantes representando quase 74% do total de materiais acabados exportados. Seguindo mesmo raciocínio, o mercado mexicano vem na sequência, com 5% de participação, e o Reino Unido em seguida, com cerca de 3%.

Observando o comportamento dos materiais brutos exportados, a China segue sólida como o maior importador, consumindo aproximadamente 60% dos blocos de rochas comercializados pelo Brasil. Em seguida vem a Itália, com 29%.

Estados exportadores

Espírito Santo (80,54%), Minas Gerais (11,45%) e Ceará (3,42%) foram os estados que puxaram as exportações nacionais no primeiro semestre deste ano.

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

Data: 25/07/2022

DEBATE SOBRE IMPLANTAÇÃO DE SEGUNDO PORTO MARÍTIMO NO RS FOI DESTAQUE NA COMISSÃO DO MERCOSUL

Informações: Assembleia Legislativa Estado do Rio Grande do Sul (25 de julho de 2022)



Foto: Guerreiro / Assembleia Legislativa Estado do Rio Grande do Sul

No primeiro semestre, a Comissão do Mercosul e Assuntos Internacionais da Assembleia, presidida pelo deputado Issur Koch (PP) promoveu audiências públicas para debater a implantação de um segundo porto marítimo no Rio Grande do Sul (RS) e para tratar da crise de abastecimento de fertilizantes.

Realizada em 6 de abril, audiência pública da Comissão do Mercosul e Assuntos Internacionais debateu a implantação de um segundo porto marítimo no Rio Grande do Sul (RS), localizado no município de Arroio do Sal, litoral norte do Estado.

Coordenada pelo deputado Issur Koch (PP), a audiência ouviu o senador Luiz Carlos Heinze (PP/RS), parlamentares, autoridades municipais e empresariais apoiarem a iniciativa. O diretor da DTA Engenharia, João Acácio Neto, apresentou o projeto elaborado para construção do porto. O termo de referência da obra já tem a liberação do Ibama, o que viabiliza o início do licenciamento ambiental e abre espaço para avanços junto à ANTAQ, Superintendência de Patrimônio da União (SDU). O projeto conta com autorizações da Secretaria Nacional de Portos (SNP) e da marinha

para a escavação em área portuária de 2,5 quilômetros da beira-mar. Estas medidas são necessárias para consolidar o projeto junto a investidores.

Após o encontro, a Comissão elaborou um manifesto de apoio à iniciativa, além de solicitar a anuência dos candidatos a governador do Estado. Conforme Issur, a implantação do Porto Meridional pode significar a diminuição do custo logístico para os produtos gaúchos – hoje o maior entre os estados brasileiros para transporte de cargas e servir como alternativa para produtos com origem no Cone Sul.

Insumos

Em maio, o colegiado promoveu audiência pública para debater a crise de abastecimento de fertilizantes, aprofundada pela guerra entre Rússia e Ucrânia. A atividade, conduzida pela deputada Patrícia Alba (MDB), proponente do debate, contou com a presença de parlamentares, professores e dirigentes sindicais ligados ao setor agrícola. Para a deputada Patrícia Alba, o assunto vem preocupando a todos os envolvidos diretamente nas cadeias produtivas dos alimentos e que certamente vai ter um impacto na mesa de todos os gaúchos. Ela destacou que o país é altamente dependente das importações de insumos e acrescentou que o risco da escassez de fertilizantes, provocada pela dependência excessiva do mercado externo e pelas sanções sobre o principal parceiro, acaba gerando inflação de preços de aumento do custo da produção agrícola.

Visita técnica

O deputado Issur Koch (PP) apresentou, na penúltima reunião ordinária da Comissão um breve relato da visita que fez ao Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, conhecido como Porto de Suape, localizado entre os municípios do Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife (PE).

Conforme a narrativa do presidente do colegiado, o Porto de Suape é o maior porto público da Região Nordeste, em vias de se tornar o segundo maior do país e tem características semelhantes ao idealizado projeto do Porto Meridional ou Porto de Arroio do Sal (RS). Uma delas é a condição de porto offshore, não diretamente ligado à terra. Ele destacou a existência de uma retroárea (instrumento logístico e aduaneiro que regula os fluxos portuários) estabelecida no local que abriga empresas nacionais e internacionais, gerando cerca de 24 mil empregos diretos. “Se pensarmos na região litorânea do RS, onde o desenvolvimento não é industrial e sim voltado para o ramo do turismo, gastronomia e rede hoteleira, teríamos a possibilidade de gerar um número significativo de empregos. O que seria relevante para a região e para o RS” informou na oportunidade. Ainda segundo o depoimento do deputado, no entorno do complexo industrial há um cinturão de proteção ambiental (cerca de 59% de seu território), evitando, ainda, o desenvolvimento desordenado das cidades vizinhas ao empreendimento.

Estradas

Em março, o colegiado defendeu a necessidade de investimentos nas rodovias e pontes de acesso do Rio Grande do Sul aos países do Mercosul. Conforme a deputada Zilá Britenbach (PSDB), é urgente o resgate da pauta que trata de recursos para a duplicação da BR 290, rodovia liga o RS à Argentina. Zilá afirmou que a BR 290 é estratégica na integração com a Argentina e o Chile, e para o escoamento de cargas destes dois países até o porto de Rio Grande. A deputada também cobrou recursos para construção de pontes e aduanas na fronteira com a Argentina. O deputado Issur Koch, concordou com as demandas da deputada e lamentou a falta de investimentos para a Rodovia Transoceânica, que liga o litoral chileno com o RS, próximo ao limite com Santa Catarina.

Composição

A Comissão do Mercosul e Assuntos Internacionais é integrada pelas deputadas Fran Somensi (Republicanos), Franciane Bayer (Republicanos), Patricia Alba (MDB), Stela Farias (PT) e Zilá Breitenbach (PSDB) e pelos deputados Beto Fantinel (MDB), Fábio Ostermann (Novo), Fernando Marroni (PT), Gerson Burmann (PDT), Issur Koch (PP) – presidente -, Luiz Fernando Mainardi (PT) e Tenente-coronel Zucco (PSL). As reuniões ordinárias do colegiado acontecem às quartas-feiras, a partir das 11 horas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/07/2022

COSCO AUMENTOU LUCROS EM 74% NO SEMESTRE

Informações: Transportes e Negócios (25 de julho de 2022)

A COSCO prevê ter atingido um resultado líquido de 9,6 mil milhões de dólares no primeiro semestre, à conta da subida dos fretes – Foto: Divulgação/Transporte Negócios
Face ao primeiro semestre de 2021, o resultado agora antecipado pela holding COSCO representa um crescimento de 74%.

Ao nível do EBIT, a performance deverá ser ainda melhor, com um aumento homólogo de 92%, de 6,8 para para 14,1 mil milhões de dólares.

No comunicado em que antecipa os resultados semestrais, a holding chinesa comentou que “na primeira metade de 2022, a oferta e a procura dos serviços de transporte de contentores permaneceram relativamente apertadas e as tarifas de exportação nas principais rotas mantiveram-se elevadas”.

A nota divulgada é omissa relativamente aos volumes movimentados e ao preço médio dos fretes.

Há dias, a OOCL, controlada pela COSCO, anunciou ter fechado o primeiro semestre com um aumento homólogo de 61% nas receitas, suportado numa subida de 74% do valor médio dos fretes, que compensou largamente a quebra de 7,4% nos movimentos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/07/2022

SENADO DEVE AMPLIAR DEBATE SOBRE EXPLORAÇÃO DA ENERGIA GERADA EM ALTO MAR

Informações: Agência Senado (25 de julho de 2022)



Proposta do senador Jean Paul Prates aguarda análise na Comissão de Infraestrutura. PL normatiza a exploração de energia eólica, solar ou das marés em alto mar – Foto: Kapook2981/iStockphoto

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deverá retomar em agosto a discussão do projeto de lei que trata do marco regulatório para a exploração de energia eólica, solar ou das marés em alto mar. A regra será válida para empreendimentos situados fora da costa brasileira, como o mar territorial, a plataforma continental e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

Em reunião da comissão, no último dia 12, foi lido um novo relatório e concedida vista coletiva do substitutivo apresentado pelo senador Carlos Portinho (PL-RJ) ao PL 576/2021, que disciplina a outorga de autorizações para aproveitamento do potencial energético offshore. De autoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN), o texto também já foi debatido em audiência pública em maio.

Carlos Portinho considera que as atividades previstas no projeto terão impacto positivo no sentido de criar empregos de elevada renda e alta agregação tecnológica, sendo imprescindível observar o desenvolvimento local e regional somado a transparência das ações.

— Esse é um projeto da maior importância, eu posso afirmar, para o nosso país. É o novo eldorado: energia limpa, energia renovável, que, principalmente, advém das eólicas, da geração de energia através do vento em mar territorial e em corpos hídricos, sem dispensar também a possibilidade de geração de energia solar e outras fontes. Por isso, esse é um projeto que eu entendo bastante

abrangente e que deixa um arcabouço jurídico, um marco legal para que o governo possa desenvolver a sua política pública nessa área — afirmou Carlos Portinho na leitura do substitutivo na CI.

O senador destacou a inovação da proposta, no sentido de permitir o aproveitamento do potencial energético da plataforma continental brasileira e outros corpos hídricos sob o domínio da União.

— Agora, pretendemos abrir uma imensa fronteira: o potencial energético offshore como fonte renovável de energia para a segurança energética nacional e, muito provavelmente, para agregação de valor e exportação de bens com baixa pegada de carbono. Nas últimas décadas, vimos um crescimento significativo da capacidade instalada das fontes limpas renováveis denominadas modernas, pois não possuíam indústria capaz de abastecer uma demanda crescente e precisavam de incentivos corretamente endereçados para, assim, amadurecer a indústria naquelas partes em que o país fosse competitivo mundialmente e capaz de cooperar com os esforços de uma indústria nascente — afirmou.

Carlos Portinho destacou ainda que o marco legal para offshore visa propiciar a devida segurança jurídica para permitir o investimento de longo prazo. Os contratos celebrados por meio da outorga dos prismas energéticos de que trata o projeto garantirão a redução das incertezas jurídicas atualmente vigentes, ressaltou o relator.

Por sua vez, Jean Paul Prates manifestou apoio ao substitutivo apresentado por Carlos Portinho na CI.

— O que estamos fazendo aqui é introduzir um marco legal que nos permita o aproveitamento energético do mar e de outros corpos hídricos da União. Então, na verdade, o offshore é mar, mas, aqui, na definição legal, nós também estamos abrangendo para lagoas, lagos e espelhos d'água que estejam sob o domínio da União e que hoje não é possível a qualquer particular chegar lá e enfiar um parque eólico, porque não tem a titularidade disso, não há uma relação entre um poder concedente e um privado para atuar com uma geração de energia, que, aliás, também pode ser de qualquer tipo — ressaltou o autor do projeto.

Potenciais energéticos

O substitutivo estabelece a aplicação exclusiva para potenciais energéticos, mantendo os atuais marcos para potenciais hidráulicos e recursos minerais, como a exploração de hidrelétricas ou de petróleo, ambos com regras próprias e já conhecidas pelos empreendedores.

Na parte de diretrizes elencada no projeto, o substitutivo inclui os princípios da geração do emprego e da renda; do desenvolvimento local e regional; e da transparência aos empreendimentos a serem regulados pela proposta.

O texto busca racionalizar as definições de outorga planejada e independente, mas deixando patente que ambas figuram como contratos entre o poder público e o agente privado, resguardado pela estabilidade contratual insculpida na Constituição.

Estabelece ainda que, nos prismas em que houver mais de um interessado, total ou parcial, a outorga seja na modalidade concessão, enquanto que, nos casos de apenas um interessado, será celebrada na modalidade autorização.

O investidor que dispender recursos em estudos para determinar o potencial energético de determinado prisma poderá ter ressarcimento de tais gastos, caso não figure como vencedor no processo público, ponderando que o poder público pode determinar a glosa dos gastos em áreas não licitadas ou com custos não justificados.

O substitutivo define que 30% do valor seja pago quando da assinatura do termo de outorga e o remanescente possa ser quitado parceladamente, nos termos do edital, e de acordo com as etapas

de aproveitamento do potencial energético, dado que o gasto de vultosos montantes apenas para a aquisição do direito pode ser demasiadamente oneroso no momento de maturação do setor eólico offshore no Brasil.

Como mecanismo para evitar o uso especulativo das áreas, o substitutivo propõe que haja a cobrança incremental pela retenção de área, de caráter progressivo, em termos de quilômetros quadrados, enquanto o empreendimento não estiver em operação, como forma de incentivar o desenvolvimento do projeto.

No tocante às participações governamentais, o texto propõe que sejam reduzidas para a partir de 1,5%, em vez de 5% da proposta original, no sentido de tornar mais competitivo o processo de entrada de novos investidores em setor tão relevante. Isso não impede, a depender da pujança e do potencial de um determinado prisma, que se alcance percentuais de magnitude superior a 5%. Em relação à distribuição das participações governamentais aos entes federados, Carlos Portinho formulou uma readequação no valor a ser distribuído como participação proporcional.

O relator acatou emenda segundo a qual as áreas dos prismas autorizados poderão também ser cedidas para a prática da maricultura, desde que haja compatibilidade desta atividade com o aproveitamento do potencial enérgico da área, atendidas as condicionantes ambientais aplicáveis às criações ou às culturas pretendidas.

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

Data: 25/07/2022

PORTO DE ITAJAÍ DEVERÁ MANTER A AUTORIDADE PÚBLICA MUNICIPAL POR MAIS DOIS ANOS

Informações: Município de Itajaí (25 de julho de 2022)



Porto de Itajaí deverá manter a Autoridade Pública Municipal por mais dois anos. Crédito: Marcos Porto

Uma comitiva do Município de Itajaí, liderada pelo prefeito Volnei Morastoni e pelo superintendente do Porto Fábio da Veiga, estará em Brasília na segunda-feira (25) para confirmar junto ao Governo Federal a intenção de prorrogação do convênio de delegação do Porto de Itajaí por mais dois anos. Após adiar o lançamento do edital de desestatização do Porto, o Ministério da Infraestrutura solicitou a renovação do

convênio com o Município de Itajaí pelo período, a partir de janeiro de 2023. Além de confirmar a prorrogação, as autoridades municipais vão solicitar ajustes no convênio e reforçar pedidos para o fortalecimento da atividade portuária local.

“Com o fim da delegação em dezembro deste ano, é fundamental confirmarmos a prorrogação desse convênio entre o Governo Federal e o Município para seguirmos na gestão do Porto de Itajaí por mais dois anos, enquanto o edital de desestatização é concluído. Itajaí vai atender ao pedido do Ministério da Infraestrutura para garantir a continuidade das atividades portuárias e o desenvolvimento da nossa cidade, região e Santa Catarina. O nosso Porto é uma peça essencial na economia do Estado e do Brasil e não pode ser afetado por essa situação”, destaca o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Retirada de cláusula resolutiva

Em um dos documentos que será entregue à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o Município posiciona-se favorável à renovação solicitada pelo Governo Federal. Porém, pede apenas a exclusão de uma cláusula resolutiva, garantindo o prazo de delegação ao Município pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes.



A medida é necessária para dar maior segurança a operadores portuários para manutenção e busca por novas linhas para operarem no Porto de Itajaí neste período de transição até a finalização do processo do novo modelo exploratório. A exclusão também impede problemas socioeconômicos que a insegurança logística poderia causar. “A retirada dessa cláusula mantém o nosso porto competitivo no mercado internacional, dá segurança aos operadores, garantindo mais este período de progresso para nossa cidade e também para o Brasil, enquanto o edital de desestatização não é concluído pela União”, reforça Morastoni.

Além de solicitar a exclusão da cláusula resolutiva, o Município irá entregar outro documento para reforçar uma série de pedidos importantes que vem sendo feitos para fortalecimento da atividade portuária local. Entre as medidas estão: a ampliação da poligonal do Porto de Itajaí até a BR-101 (somente área molhada) para que a Autoridade Portuária Municipal realize a gestão do canal de acesso; a delegação da gestão de áreas não operacionais do Porto para o Município, como o CCP, espaço ao lado do Centreventos; e a gestão do projeto e da execução da Via Expressa Portuária.

“O motivo principal destes pedidos é preservar a relação harmônica Porto-Cidade, bem como manter uma gestão competitiva para toda cadeia portuária. A Superintendência do Porto de Itajaí já demonstrou nestes 25 anos sua eficiência no gerenciamento, tanto que hoje somos a 12ª maior cidade do país em arrecadação de impostos federais”, complementa o superintendente Fábio da Veiga.

Atualmente, o Complexo Portuário de Itajaí movimenta mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina e quase 5% do total nacional (US\$ 16 bilhões ao ano), e possui a maior capacidade de infraestrutura para cargas refrigeradas. O complexo é também, desde 2003, o segundo em movimentação de cargas containerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos. Além disso, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB dos municípios de Itajaí e de Navegantes em mais de 50% e é responsável por mais 30% de todos os empregos formais das regiões geoeconômicas de Santa Catarina.

Sobre o convênio de delegação do Porto de Itajaí

O convênio de delegação do Porto de Itajaí ao Município encerra no dia 31 de dezembro deste ano. Desde 2017, a cidade tem feito inúmeros pedidos pela prorrogação por mais 25 anos. No entanto, o Governo Federal negou as solicitações e iniciou o processo de elaboração de um edital para privatização total do Porto de Itajaí, contrariando os apelos do Município para manter apenas a Autoridade Portuária Pública e Municipal, uma vez que toda a operação já é realizada pela iniciativa privada.

Recentemente, o Ministério da Infraestrutura confirmou que não conseguirá lançar o edital de desestatização no prazo proposto inicialmente e solicitou que o Município de Itajaí permaneça com a gestão do Porto pelos próximos dois anos. A renovação deverá ficar vigente nos anos de 2023 e 2024.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/07/2022

RESPONSABILIDADE SOCIAL É TEMA DE PALESTRA PARA COLABORADORES DE SUAPE

Informações: Porto de Suape (25 de julho de 2022)

Os colaboradores do Complexo Industrial Portuário de Suape participaram, nesta quinta-feira (21), de um momento de sensibilização sobre a importância das ações de responsabilidade social na empresa. A palestra contou com a participação da mestra em direitos humanos Isabel Vasconcellos, que apresentou o tema “Empresas e direitos humanos: seus programas de responsabilidade social e de sustentabilidade”. Ainda como parte da programação, a coordenadora de Assistência Social de Suape, Líbia Paixão, falou sobre as ações sociais promovidas pela estatal portuária. O evento, que faz parte de uma série de atividades para a qualificação dos funcionários, contempla a Política de Responsabilidade Social de Suape, instituída há dois anos.



O evento abordou questões relacionadas ao compromisso das instituições em defesa dos direitos humanos e das comunidades – Foto: Porto de Suape

Durante a abertura do encontro, Líbia Paixão exibiu o trabalho de responsabilidade social realizado pela empresa, destacando as principais ações desenvolvidas com as comunidades do território estratégico de Suape, a exemplo do projeto Tô na Feira, criado para apoiar a comercialização dos produtos cultivados e desenvolvidos por agricultores e artesãos da região. A Estação Compartilhar

Massangana, espaço multifuncional instalado na comunidade homônima, em janeiro deste ano, foi outra iniciativa apresentada. No espaço, há atividades de incentivo à leitura e uma cozinha escola onde são promovidos cursos para capacitação dos moradores da comunidade e áreas próximas.

Líbia Paixão ressaltou a importância da integração de todas as diretorias de Suape para o sucesso na execução dos projetos sociais no território estratégico. “Para que a nossa equipe possa alcançar os melhores resultados, seja com público interno ou externo, todas as diretorias precisam estar alinhadas e isso vem acontecendo e refletindo positivamente no desenvolvimento dos projetos”, enfatizou.

A especialista Isabel Vasconcellos apresentou os principais parâmetros para a responsabilidade das instituições na temática dos direitos humanos e ressaltou a importância de abordar essa agenda nas empresas. A palestrante avaliou a atuação de Suape como positiva nas ações voltadas à responsabilidade socioambiental, com ênfase para a construção coletiva dos colaboradores alicerçada por uma governança bem-estruturada. “Percebo que a empresa tem um sistema de gestão integrada com compromisso com a responsabilidade social. É bom saber que aqui há essa governança e que, de fato, essas ações estão ligadas aos temas materiais”, pontuou.

O diretor de Articulação Social e Gestão Fundiária de Suape, João Alberto Faria, encerrou o evento lembrando do papel das grandes corporações na construção de uma agenda voltada para o combate à desigualdade social. “Temos plena consciência que os problemas do Brasil foram constituídos ao longo da história do país e que para combater a desigualdade social precisamos pensar em soluções que permanentes. É assim que empresas, como a nossa, precisam trabalhar a responsabilidade social, atuando não apenas na resolução de um problema pontual e sim pensando em programas permanentes para haver, de fato, desenvolvimento social”, finalizou.

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

Data: 25/07/2022

MONEY TIMES

MONEYTIMES

GOVERNO ANTECIPA CALENDÁRIO DO AUXÍLIO BRASIL

O Ministério da Cidadania antecipou o calendário anual de pagamento do Auxílio Brasil, de forma a viabilizar o pagamento de R\$ 600 para o benefício já no mês de agosto. A medida consta da Instrução Normativa nº 18, publicada no Diário Oficial da União de hoje (25).

O calendário com as datas de pagamento foi disponibilizado no anexo da instrução normativa, tendo por base o Número de Inscrição Social (NIS) de cada beneficiário. Atualmente, 17,5 milhões de famílias são atendidas pelo programa.

CALENDÁRIO DE PAGAMENTO DO PROGRAMA AUXÍLIO BRASIL

Final de NIS	DIA E MÊS DO PAGAMENTO											
	1	18/jan	14/fev	18/mar	14/abr	18/mai	17/jun	18/jul	09/ago	19/set	18/out	17/nov
2	19/jan	15/fev	21/mar	18/abr	19/mai	20/jun	19/jul	10/ago	20/set	19/out	18/nov	13/dez
3	20/jan	16/fev	22/mar	19/abr	20/mai	21/jun	20/jul	11/ago	21/set	20/out	21/nov	14/dez
4	21/jan	17/fev	23/mar	20/abr	23/mai	22/jun	21/jul	12/ago	22/set	21/out	22/nov	15/dez
5	24/jan	18/fev	24/mar	22/abr	24/mai	23/jun	22/jul	15/ago	23/set	24/out	23/nov	16/dez
6	25/jan	21/fev	25/mar	25/abr	25/mai	24/jun	25/jul	16/ago	26/set	25/out	24/nov	19/dez
7	26/jan	22/fev	28/mar	26/abr	26/mai	27/jun	26/jul	17/ago	27/set	26/out	25/nov	20/dez
8	27/jan	23/fev	29/mar	27/abr	27/mai	28/jun	27/jul	18/ago	28/set	27/out	28/nov	21/dez
9	28/jan	24/fev	30/mar	28/abr	30/mai	29/jun	28/jul	19/ago	29/set	28/out	29/nov	22/dez
0	31/jan	25/fev	31/mar	29/abr	31/mai	30/jun	29/jul	22/ago	30/set	31/out	30/nov	23/dez

O pagamento do auxílio está previsto até dezembro, conforme prevê emenda constitucional promulgada no dia 14 de julho deste ano pelo Congresso Nacional.

Por meio de medida provisória, o governo federal liberou crédito extraordinário de R\$ 27 bilhões para o acréscimo de R\$ 200 ao benefício, bem como para o aumento do valor do Auxílio Gás e para o programa de Aquisição e Distribuição de Alimentos da Agricultura Familiar para Promoção da Segurança Alimentar e Nutricional (Programa Alimenta Brasil).

No caso do Auxílio Brasil, os recursos também serão utilizados para o pagamento de custos e encargos bancários relativos à extensão do programa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/07/2022

CHINA PERMITE IMPORTAÇÃO DE AMENDOIM DO BRASIL QUE ATENDA AOS REQUISITOS DE QUARENTENA

A China permitirá a importação de amendoim do Brasil que atenda aos requisitos de inspeção e quarentena, informou a Administração Geral de Alfândegas do país. Em comunicado datado de 19 de julho, a autoridade aduaneira disse que a decisão entraria em vigor no mesmo dia.

Em maio, a alfândega finalizou um acordo para permitir a importação de milho brasileiro, alinhando uma alternativa ao milho norte-americano para substituir as importações da Ucrânia.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS ESTUDA ANTECIPAR DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS APÓS PEDIDO DO GOVERNO

Tema será debatido em reunião do Conselho quarta-feira. Mercado espera dividendos de R\$ 38 bilhões só no segundo trimestre

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

A Petrobras estuda antecipar a distribuição de dividendos a seus acionistas relativos aos resultados financeiros deste ano. De acordo com fontes ligadas ao alto comando da estatal, a estratégia é ajudar no reforço de caixa do governo federal.

Na quinta-feira, a companhia vai divulgar seus resultados referentes aos meses de abril a junho. O mercado financeiro espera dividendos robustos de R\$ 38 bilhões.

O mercado projeta lucro líquido de cerca de R\$ 40,4 bilhões no segundo trimestre. Ao divulgar os resultados do primeiro trimestre deste ano, quando teve ganho de R\$ 44,5 bilhões, a estatal anunciou dividendos de R\$ 48,5 bilhões que foram pagos em duas parcelas iguais nos meses de junho e julho.

O tema deve ser debatido na próxima quarta-feira durante reunião do Conselho de Administração, mas parte do colegiado vê com ressalvas a possibilidade de adiantar os dividendos. Uma outra fonte lembrou que será levada em conta a trajetória de redução de endividamento e liquidez da estatal com base na perspectiva de geração de caixa da empresa.

No ano passado, a estatal, sob o comando de Joaquim Silva e Luna, aprovou o pagamento de antecipação da remuneração aos acionistas relativa ao exercício de 2021. A ideia é fazer algo semelhante esse ano.

A União, por ser a maior acionista da empresa com 28,67% de todo o capital, fica com a maior parte dos dividendos.

Procurada, a Petrobras ainda não comentou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

UNIGEL TERÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PAÍS

Operação está prevista para começar no final de 2023. A produção na primeira fase é de 10 mil toneladas de hidrogênio verde por ano

Por Raphaela Ribas — Rio de Janeiro



Energia limpa, através da eólica, para geração de hidrogênio verde

A Unigel, uma das maiores fabricantes de fertilizantes e amônia na América Latina, inaugura nesta terça-feira, em Camaçari, na Bahia, a primeira fábrica de hidrogênio verde no Brasil. Com investimento inicial de US\$ 120 milhões (R\$ 650 milhões), está prevista para começar a operar até o final de 2023 e produzir por ano 10 mil toneladas de hidrogênio verde e de 60 mil toneladas de amônia

verde.

O hidrogênio verde é gerado a partir da energia solar e eólica e é um mercado em crescimento no Brasil e no mundo. Já o cinza considera aquele que vem da queima de combustíveis fósseis, como o gás natural.

Segundo a empresa, a fábrica será uma das maiores do mundo e usará a tecnologia da alemã Thyssenkrupp Nucera, que vai instalar três eletrolisadores padrão de 20 MW com capacidade total de 60 MW na primeira fase. São eles que separam o hidrogênio na molécula de água.



Luiz Felipe Fustaino, diretor-executivo da Unigel, explica que por ser um gás extremamente volátil, é mais difícil transportar o hidrogênio. Por isso, transformá-lo em amônia, que é líquida, é um mecanismo favorável para a logística. Depois, é possível reverter o processo, se necessário.

Na segunda fase do projeto, prevista para entrar em operação até 2025, a companhia deve quadruplicar a produção de hidrogênio e amônia verdes. Segundo Luiz Felipe Fustaino, Diretor Executivo da Unigel, serão 12 eletrolisadores no total e produção saltará para 40 mil toneladas de hidrogênio verde e 240 mil de amônia verde.

“A Unigel está focada em investimentos que permitam a descarbonização de suas operações e também contribuindo com soluções para a indústria”, declara Roberto Noronha Santos, CEO da Unigel.

A estimativa é a abertura de 500 empregos diretos e indiretos com a nova planta baiana, que ficará em meio ao polo petroquímico da região.

A venda do hidrogênio e amônia verde será no Brasil mesmo. Não apenas pela dificuldade de transporte, destaca Fustaino, mas pelo mercado promissor que a companhia enxerga no país.

O hidrogênio e amônia são matéria-prima usadas na siderurgia, para o refino de petróleo e como combustível para veículos. Mas a ideia, segundo ele, é focar em segmentos onde a descarbonização esteja mais avançada e inclinada a aumentar o consumo em curto prazo, a exemplo do combustível para transporte marítimo e aviação.

— Estamos em discussões avançadas, com acordo de confidencialidade, com empresas de fertilizantes, siderurgia e combustível para aviação — diz o diretor-executivo.

“Dado o potencial do Brasil na geração de energia eólica e solar, a Unigel acredita que o país tem uma grande oportunidade de ser referência para o mundo no hidrogênio verde, solução que traz versatilidade ao transformar energia renovável em matérias-primas e combustíveis Carbono Zero”, constata Noronha.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

PRONAMPE: SEGUNDA FASE COMEÇA HOJE E MEI PODERÁ TER ACESSO A CRÉDITO A JUROS MAIS BAIXOS.SAIBA COMO

No novo ciclo, governo pode liberar até R\$ 50 bi em operações. Empréstimo poderá ser contratado até dezembro de 2024

Por Eliane Oliveira — Brasília

O Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) entrou em uma nova fase a partir desta segunda-feira. Agora, os empreendedores poderão contratar o crédito em instituições financeiras habilitadas até 31 de dezembro de 2024.

Para solicitar o crédito, cada empresa deverá autorizar o compartilhamento de dados de faturamento da Receita Federal com o banco em que o Pronampe será contratado. Na versão anterior isso não era necessário.

Nesse novo ciclo, o microempreendedor individual e empresas com receita bruta até R\$ 4,8 milhões agora são contemplados. Estima-se que nessa fase do Pronampe, aprovado em maio deste ano, possa garantir até R\$ 50 bilhões em operações de crédito.

Outra alteração diz respeito à dispensa de apresentação de certidões de regularidade fiscal, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e outras.

Além disso, as empresas contempladas com empréstimos do programa poderão demitir funcionários, o que não era permitido anteriormente.

O que é o Pronampe:

Programa de governo voltado para financiar, com linha de crédito mais acessível, o desenvolvimento e o fortalecimento dos pequenos negócios.

A quem se destina o programa:

Micro e pequenas empresas, microempreendedores individuais, associações, fundações de direito privado e sociedade corporativas, exceto as de crédito, profissionais liberais e empresas com receita bruta anual de até R\$ 4,8 milhões.

Como tomar empréstimo?

Basta procurar uma instituição financeira credenciada e apresentar a proposta de empréstimo. Para conseguir o financiamento, o interessado deve compartilhar informações com a Receita Federal sobre seu faturamento. A operação é garantida pelo Fundo de Garantia de Operações (FGO), gerenciado pelo Banco do Brasil.

Quais as condições do financiamento?

A taxa máxima de juros a ser cobrada dos empreendedores é a Selic (atualmente em 13,25% ao ano), acrescida de 6%, o que corresponde a, aproximadamente, 19,25% ao ano. O prazo total máximo para o pagamento é de 48 meses, quanto o prazo máximo de carência é de 11 meses, mais 37 parcelas para pagamento. A data de contratação do empréstimo é até 31 de dezembro de 2024.

Há limite para a concessão de empréstimo?

O Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) entrou em uma nova fase a partir desta segunda-feira. Agora, os empreendedores poderão contratar o crédito em instituições financeiras habilitadas até 31 de dezembro de 2024. U do negócio (o que for mais vantajoso)— o que for mais vantajoso. Mas os valores, em ambos os casos, são limitados a até R\$ 150 mil por CNPJ.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

CAMINHONEIROS RECEBERÃO R\$ 2 MIL EM 9 DE AGOSTO, REFERENTES A DUAS PARCELAS DO AUXÍLIO DO GOVERNO FEDERAL

Previsão do governo é de liberar seis parcelas do benefício até dezembro de 2022.

Por O GLOBO — RIO



Terão direito ao BEm-caminhoneiro os transportadores de cargas autônomos cadastrados no RNTC-C até 31 de maio deste ano, com CNH e CPF válidos Roberto Moreya/Agência O Globo

Julho e agosto), ou seja, os motoristas vão receber R\$ 2 mil.

O governo federal começará pagar o auxílio no valor de R\$ 1 mil para caminhoneiros de todo o país no dia 9 de agosto. A previsão é de liberar seis parcelas até dezembro de 2022. A novidade é que no primeiro pagamento serão liberadas duas cotas (referentes a



Terão direito ao BEm-Caminhoneiro os transportadores de carga autônomos devidamente cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) até 31 de maio de 2022. Os profissionais ainda deverão estar com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o CPF válidos.

Vale destacar que será pago apenas um benefício por motorista, independentemente da quantidade de veículos que ele tiver.

Repasse dos dados

As informações sobre os profissionais cadastrados foram repassadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Ministério da Infraestrutura (Minfra), e já estão sendo processadas pela Dataprev. Por isso, os motoristas de caminhão vão receber o benefício antes dos taxistas.

No caso dos motoristas de táxis (que começarão a receber o auxílio no dia 16 de agosto), as prefeituras ainda estão encaminhando os cadastros ao governo federal. O envio começou nesta segunda-feira (dia 25).

Calendário de pagamentos

Para o pagamento dos próximos lotes aos caminhoneiros, a ANTT vai enviar mensalmente ao Ministério do Trabalho e Previdência — gestor do auxílio — a relação dos transportadores autônomos de cargas que estiverem com "cadastro ativo" no RNTR-C.

Vão receber em agosto os caminhoneiros cujos dados foram repassados até sexta-feira passada (dia 22). Para os dados enviados de agora até o dia 11 de setembro, o pagamento será feito no dia 24 de setembro.

No caso de cadastros repassados pela ANTT até 9 de outubro, o pagamento será feito em 22 de outubro. Se o envio for feito até 13 de novembro, a inclusão será no pagamento de 26 de novembro. O último prazo para o envio dos cadastros será o dia 4 de dezembro. Neste caso, o pagamento será feito em 17 de dezembro.

PEC Eleitoral

O Benefício Emergencial aos Transportadores Autônomos de Carga (BEm-Caminhoneiro) foi criado pelo governo federal e aprovado pelo Congresso Nacional dentro da PEC Eleitoral, que se transformou na Emenda Constitucional 123. O objetivo foi conceder benefícios assistenciais a três meses das eleições.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

INVESTIMENTO ESTRANGEIRO SOBE 25% E CHEGA A US\$ 24,1 BILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Expectativa do BC é de recuperação em relação ao ano passado, que ainda refletia impactos da pandemia

Por Gabriel Shinohara — Brasília

O Investimento Direto no País (IDP) do primeiro trimestre deste ano foi de US\$ 24,1 bilhões, 25% a mais do que no mesmo período do ano passado, quando foi de US\$ 19,3 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira pelo Banco Central (BC).

A expectativa do BC para este ano é de recuperação em relação a 2021, quando US\$ 46,4 bilhões entraram no país. O primeiro trimestre do ano passado foi o pior momento da pandemia, com maior número de mortes e restrições maiores de mobilidade.



A projeção para 2022 é de US\$ 55 bilhões. Antes da pandemia, em 2019, o resultado foi de US\$ 69,2 bilhões.

A maior parte do investimento que entrou no país em março foi em participação no capital, somando US\$ 6,2 bilhões. O restante foi em operações intercompanhia de US\$ 1,4 bilhão.

O IDP engloba investimentos duradouros no país, como a expansão da capacidade produtiva de uma fábrica ou investimentos em uma nova filial de uma empresa estrangeira. Por isso, depende que os investidores tenham segurança no momento de tomar as decisões.

Matheus Pizzani, economista da CM Capital, aponta que a melhora observada em março deste ano na comparação com o mesmo mês do ano passado deve ser vista com “certa parcimônia”.

— No campo internacional, a inflação elevada e as perspectivas ruins para o crescimento global este ano, assim como o início de políticas monetárias restritivas na Europa e Estados Unidos, têm deteriorado as expectativas das empresas e reduzido seus respectivos investimentos. Já com relação à economia brasileira, a inflação elevada somada às incertezas causadas pelo cenário eleitoral vindouro, tornam o país menos atrativo para o investimento estrangeiro — disse.

Eduardo Ferman, economista na Genial Investimentos, ressalta que apesar da recuperação, o IDP ainda não chegou ao nível pré-pandemia e o cenário futuro para investimentos não é positivo, com incertezas fiscais, eleições no Brasil e um cenário externo complicado com altas de juros ao redor do mundo.

— É um cenário de muita incerteza sobre investimentos, por exemplo, temos um quadro de eleição muito polarizado com candidatos que vem adotando discurso e medidas populista e negativas para o lado fiscal — disse.

Os dados estão defasados por conta da greve dos servidores do Banco Central, que paralisou as divulgações recorrentes, como o relatório Focus e as notas de setor externo e crédito, que será publicada nesta semana. A greve foi encerrada no início deste mês.

Mercado financeiro

O Banco Central também informou que houve saída líquida de US\$ 5,5 bilhões em março de 2020, sendo principalmente de títulos de dívida. Houve saída US\$ 6,6 bilhões em título e ingresso de US\$ 1,1 bilhão em ações e fundos de investimento.

Diferente do IDP, a entrada desse tipo de recurso é mais volátil e depende de análises no exterior e dos humores do mercado.

Nos doze meses encerrados em março, houve entrada líquida de US\$ 19,8 bilhões.

Déficit no balanço de pagamentos

A soma das transações do balanço de pagamento, que inclui a conta de serviços, financeira e a balança comercial, registrou déficit de US\$ 2,8 bilhões em março, menor do que os US\$ 5,2 bilhões no mesmo mês de 2021.

O saldo da balança comercial foi de US\$ 6,1 bilhões em superávit, compensado pelo déficit de US\$ 2,2 bilhões na conta de serviços, que inclui viagens e aluguel de equipamentos e de US\$ 7 bilhões na financeira, que considera despesas com juros lucros e dividendos.

Fernando Rocha, chefe do Departamento de Estatísticas do BC, ressaltou que os resultados das contas externas para o mês mostram uma “solidez”.

— Esses ingressos de IDP são bem mais do que suficientes para financiar integralmente os déficits correntes, estão um pouco acima do dobro resultado das transações correntes, o que também reforça a solidez das contas externas do país — disse.

Gastos com viagens

Depois de baixas históricas nos gastos com viagens no período da pandemia, os gastos de brasileiros no exterior e de estrangeiros no Brasil vêm se recuperando neste ano.

No primeiro trimestre, o gasto no exterior foi de R\$ 2,6 bilhões, sendo que R\$ 1,1 bilhão gasto apenas em março. No ano passado, apenas R\$ 880 milhões foram gastos nos três primeiros meses do ano.

Já o gasto de estrangeiros no Brasil foi de R\$ 1,2 bilhão, praticamente o dobro dos R\$ 693 milhões gastos no mesmo período do ano passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

ENERGIA SOLAR EM CASAS DEVE DOBRAR ATÉ O FIM DE 2022. VEJA COMO ASSEGURAR O DESCONTO NA CONTA DE LUZ

Brasileiros correm para instalar painéis antes do fim do benefício fiscal. Retorno do investimento se dá em cinco anos, e empresas projetam alta de até 500% nas vendas

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Painéis solares têm retorno em cerca de cinco anos
Arquivo

A alta do preço do petróleo e a criação do novo marco legal para a geração própria de fontes renováveis aceleraram a corrida por placas solares, e a Absolar, associação do setor, estima que a capacidade instalada em residências deve dobrar este ano.

Por isso, empresas desse ramo já estão reforçando estoques, antecipando a compra de equipamentos e, até mesmo, ampliando

seus centros de distribuição.

Quem instalar um sistema de geração própria solar até 7 de janeiro de 2023 vai receber isenção de encargos setoriais até o fim de 2045. Além de reduzir a conta de luz, o consumidor que gerar mais energia do que consome pode jogar o excedente na rede elétrica e ganhar de volta a mesma quantidade em créditos.

Em média, a redução na conta de luz varia entre 80% e 85% com a energia solar. O retorno de um investimento entre R\$ 12 mil e R\$ 15 mil pode levar de quatro a cinco anos. Com a alta na demanda, empresas que vendem painéis solares projetam alta de até 500% no faturamento.

Veja como funciona a legislação, as vantagens da energia solar e como as empresas estão correndo para atender a demanda dos brasileiros que estão apostando nesta fonte de energia na reportagem completa do GLOBO.

Colaboraram Ana Flávia Ferreira, estagiária sob supervisão de Danielle Nogueira, e Camilla Alcântara

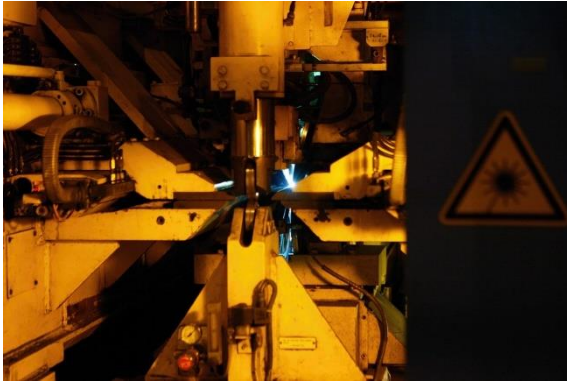
Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

ESTADOS UNIDOS E REINO UNIDO REVOGAM MEDIDAS RESTRITIVAS CONTRA AÇO BRASILEIRO

Eliminação de barreiras foi divulgada em nota conjunta elaborada pelo Ministério da Economia e o Itamaraty

Por Eliane Oliveira — Brasília



Siderúrgicas brasileiras ficarão livres de sobretaxas dos EUA e do Reino Unido Carlos Ivan/Infoglobo

Os Estados Unidos e o Reino Unido anunciaram a revogação de medidas restritivas às exportações brasileiras de aço. A informação foi divulgada, nesta segunda-feira, em nota conjunta dos ministérios da Economia e das Relações Exteriores.

Segundo a nota, os EUA deixaram de cobrar taxas adicionais de até 46% —35% de direito antidumping e 11% de medida compensatória (em investigações sobre subsídios) — na importação de laminados a frio do Brasil, em vigor há mais de cinco anos. O governo americano anunciou o fim das medidas no último dia 19.

Os EUA concluíram que a extinção das medidas não levará à continuação ou à retomada de suposto dano material à indústria estadunidense, tal como demonstrado pelo governo brasileiro. O Brasil foi o único excluído das restrições em uma lista da qual fazem parte China, Índia, Japão, Coreia do Sul e Reino Unido.

Adicionalmente, o Reino Unido havia anunciado, em 23 de junho, a exclusão do Brasil da aplicação da medida de salvaguarda sobre chapas de aço e laminados a frio, que estavam há um ano sujeitos a uma sobretaxa de 25%, cobrada se ultrapassado o volume máximo periódico pré-estabelecido. O Brasil convenceu os britânicos que está de acordo com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC).

“Com essa exclusão, o Brasil encontra-se, atualmente, isento de todas as categorias da salvaguarda do Reino Unido sobre produtos de aço, prevista para vigorar até junho de 2024”, diz um trecho da nota.

Os EUA e o Reino Unido são dois dos principais mercados para o aço brasileiro. No ano de 2019, o Brasil exportou cerca de US\$ 7,3 bilhões em produtos siderúrgicos ao mundo, dos quais mais de US\$ 3,4 bilhões foram destinados aos EUA e ao Reino Unido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PARA ENTREGAR CONTAS NO AZUL, GOVERNO PEDE QUE ESTATAIS ANTECIPEM DIVIDENDOS

A medida, antecipada pelo Estadão, poderá retirar mais recursos do caixa do próximo presidente eleito a partir do próximo ano

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Para entregar as contas do governo no último ano do mandato do presidente Jair Bolsonaro no azul, o Ministério da Economia pediu a Petrobras, Caixa, BNDES e Banco do Brasil que antecipem o pagamento de dividendos à União.

A informação, antecipada pelo Estadão no dia 28 de junho, poderá, na prática, retirar mais recursos do caixa do próximo presidente eleito a partir de 2023.

Ainda na transição de governo, em 2018, o ministro da Economia, Paulo Guedes, falava em zerar o déficit das contas públicas no primeiro ano do mandato do presidente Jair Bolsonaro, o que não aconteceu.



Agora, o governo estima que pode ter um superávit ao final do ano, mesmo com o aumento de R\$ 41,2 bilhões de gastos com a aprovação da PEC Kamikaze, que ampliou e criou novos benefícios sociais até 31 de dezembro a três meses das eleições de outubro próximo.

Economia tenta antecipar pagamento de dividendos para entregar as contas do governo no último ano do mandato do presidente Jair Bolsonaro no azul Foto: Marcelo Chello/Estadão

O secretário especial de Tesouro e Orçamento, Esteves Colnago, confirmou que o governo pediu para as quatro maiores empresas estatais pagarem mais dividendos, sem colocar em risco a política de investimento e, no caso de bancos, os requerimentos exigidos pelo acordo de Basileia de capital mínimo das instituições financeiras.

Colnago também informou que BNDES já pagou esse ano R\$ 18,6 bilhões da reserva que o banco tinha de lucro de 2020 e 2021. O valor foi até maior do que os R\$ 17 bilhões previstos anteriormente e que o ministro da Economia, Paulo Guedes, estava cobrando do BNDES, conformou mostrou reportagem do Estadão de junho.

A determinação do Ministério da Economia é para que as estatais que ainda não o fazem passem a transferir os dividendos trimestralmente à União. Segundo Esteves, até agora só o Banco do Brasil respondeu que não pode fazer uma ajuda a mais em 2022 antecipando os dividendos.

“Não temos ainda a estimativa de novos pagamentos de dividendos”, disse o secretário que fez questão de destacar que o ofício foi geral e não personalizado para cada empresa.

Questionado se poderá haver uma antecipação do lucro que teriam que pagar em 2023, Esteves respondeu que “isso não está decidido”. Segundo apurou o Estadão, a pressão maior é sobre o BNDES, que é 100% da União.

Colnago explicou que essa estratégia de antecipação dos dividendos visa compensar as despesas extras que o governo terá esse ano com a PEC kamikaze (R\$ 41,2 bilhões) a desoneração tributária dos combustíveis (R\$ 16,51 bilhões). Uma conta de quase R\$ 58 bilhões. No governo Dilma Rousseff, o governo promoveu uma política de antecipação de dividendos para reforçar o caixa do governo e melhorar o resultado fiscal.

O Ministério da Economia estima que R\$ 71,1 bilhões deixarão de ingressar nos cofres do Tesouro este ano com isenções e reduções de tributos, mas mesmo assim estima prevê um superávit nas contas do governo ao final deste ano.

As contas do governo estão no vermelho desde 2014. No ano passado, o setor público consolidado (união, governos regionais e estatais) já tinha registrado um resultado positivo. Para 2022, a estimativa do Ministério da Economia é de que esse cenário ocorra pelo segundo ano consecutivo.

O secretário especial de Tesouro e Orçamento, Esteves Colnago, disse que a perspectiva de superávit retrata um cenário de consolidação, a despeito dos gastos maiores para atender as demandas da sociedade por ajuda do governo com a pandemia da covid-19 e agora com a guerra da Rússia e Ucrânia.

Colnago se mostrou otimista e estimou que as despesas primárias fecharão o último ano do governo Bolsonaro em 18,9% do PIB, valor mais baixo do que o presidente receber do governo recebeu do ex-presidente Michel Temer. Em 2018, as despesas do governo ficaram em 19,3% do PIB.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

BRASIL PERDE ESPAÇO PARA A RÚSSIA NA EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO PARA ÍNDIA E CHINA

Com as sanções devido à guerra na Ucrânia, Rússia passa a oferecer petróleo com preço mais vantajoso para o mercado asiático

Por Heloísa Scognamiglio e Jessica Brasil Skroch

O Brasil exportou menos petróleo para a Índia e para a China no primeiro semestre de 2022, em meio à guerra da Ucrânia e a um aumento das importações de petróleo russo por parte dos dois países asiáticos. Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), até junho deste ano o Brasil exportou um volume 36% menor de petróleo para a China do que no mesmo período do ano passado. Já as exportações para a Índia tiveram queda de 53,8%.

De janeiro a junho de 2022, o Brasil exportou cerca de 1,2 milhão de toneladas de petróleo para a Índia. No mesmo período em 2021, foram 2,6 milhões de toneladas. Para a China, foram exportadas cerca de 12,5 milhões de toneladas de petróleo no primeiro semestre deste ano, enquanto em 2021, no mesmo período, foram exportadas cerca de 19,56 milhões de toneladas.



O Brasil exportou menos petróleo para a Índia e para a China no primeiro semestre de 2022 do que no mesmo período do ano anterior Foto: Fabio Motta/Estadão

Em dólares, a exportação de petróleo para a Índia caiu de cerca de US\$ 1,09 bilhão para US\$ 589 milhões (queda de 46%). Em relação à China, as exportações passaram de US\$ 8,06 bilhões no ano passado para US\$ 7,9 bilhões em 2022 (-2%).

Em meio à guerra na Ucrânia e às sanções impostas ao petróleo russo por Estados Unidos e União Europeia, a China e a Índia, os dois países mais populosos do mundo, se tornaram mercados ainda mais importantes para a Rússia no comércio de petróleo.

Em uma espécie de “mercado paralelo”, a Rússia oferece o petróleo a preços mais baixos do que os praticados no mercado internacional, explica Roberto Dumas, professor de Economia Internacional do Insper e estrategista-chefe do banco de investimentos Voiter.

A compra de petróleo da Rússia pela China é também uma maneira de mostrar uma “certa aliança”, interpreta Dumas. “É uma aliança vantajosa para a China, ela acaba comprando petróleo do país a um preço com desconto para depois revender a um preço de mercado”, explica.

Dessa maneira, o preço do petróleo russo fica mais atrativo do que o brasileiro, que vem sofrendo a redução de suas exportações. Segundo Dumas, a tendência é a de que as exportações brasileiras continuem menores enquanto perdurarem as sanções ao gás natural e petróleo russo.

O professor ainda avalia que os Estados Unidos faz “vista grossa” para a situação, na tentativa de impedir uma explosão do preço. “Sem o petróleo russo, o barril já teria ido para em torno de US\$160”, estima Dumas.

Mesmo com as sanções, durante os primeiros cem dias de guerra a Rússia ganhou 93 bilhões de euros com suas exportações de combustíveis fósseis, sendo que cerca de dois terços desses ganhos vieram do petróleo. No período, a China foi a maior importadora de combustíveis fósseis, e os indianos aumentaram suas importações do petróleo russo, comprando cerca de 18% das exportações do país.

Em maio, a Rússia superou a Arábia Saudita como principal fornecedor de petróleo da China, segundo dados divulgados pelo governo chinês, após as importações chinesas de petróleo russo atingirem alta recorde de 28% em relação ao mês anterior. Segundo dados de frete analisados em junho pela Kpler, uma firma de pesquisa de mercado, a Índia atualmente importa mais de 760 mil barris diariamente dos russos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE AUXÍLIO DE R\$ 600 EM 2023 É ‘DESAFIO CONSIDERÁVEL’

Estimativa é de que tornar o auxílio permanente teria um custo entre R\$ 50 bilhões e R\$ 60 bilhões, o que exigiria cortes em outras áreas para não furar o teto de gastos

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Após a promessa do presidente Jair Bolsonaro de, se reeleito, manter o Auxílio Brasil em R\$ 600, o secretário especial de Tesouro e Orçamento, Esteves Colnago, disse que será um “desafio considerável” acomodar esse aumento de gastos no Orçamento de 2023.

Um dos problemas é que as despesas discricionárias (não obrigatórias) estão estimadas entre R\$ 120 bilhões a R\$ 130 bilhões por ano. Colnago, que já foi ministro do Planejamento e integra a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, desde o início do governo, fez uma defesa da manutenção do teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas à variação da inflação.



Esteves Colnago, do Ministério da Economia; aumento do benefício seria desafio para o Orçamento no próximo governo

Ele confirmou que o projeto de Orçamento de 2023, o primeiro do próximo governo, será entregue em agosto levando em conta o valor do Auxílio em R\$ 400, como mostrou o Estadão na quinta-feira passada. “É o teto que está nos permitindo caminhar para um resultado superavitário a despesas de todos os auxílios”, disse.

O secretário estimou os gastos entre R\$ 50 bilhões e R\$ 60 bilhões. Mas mesmo essa previsão é conservadora. Para garantir o aumento de R\$ 400 para R\$ 600 até o final do ano, a emenda constitucional que ganhou o nome de PEC Kamikaze fixou um gasto de R\$ 26 bilhões em cinco meses. Em 12 meses, esse gasto representa na prática um custo adicional de R\$ 62,4 bilhões, que se somam ao orçamento de R\$ 89 bilhões previstos para esse ano com o auxílio em R\$ 400.

No ano cheio, o custo em 2023 pode subir para R\$ 151,4 bilhões. Uma situação fiscal que os próprios técnicos do governo avaliam que não cabe no teto de gastos do modelo atual. Além de Bolsonaro, os presidenciáveis Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e Ciro Gomes (PDT) já adiantaram que vão acabar com o teto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

CONFIANÇA DO CONSUMIDOR SOBE 0,5 PONTO EM JULHO ANTE JUNHO, DIZ FGV

Ligeira alta ocorre após avanço maior em junho e manteve o ICC no maior nível desde agosto de 2021

Por Vinicius Neder

RIO – A confiança do consumidor subiu 0,5 ponto em julho ante junho, na série com ajuste sazonal, informou nesta segunda-feira, 25, a Fundação Getulio Vargas (FGV). O Índice de Confiança do Consumidor (ICC) ficou em 79,5 pontos. A ligeira alta ocorre após avanço maior em junho e manteve o ICC no maior nível desde agosto de 2021. Em médias móveis trimestrais, o índice subiu 0,3 ponto, para 78 pontos.

Segundo a FGV, a ligeira alta de julho foi puxada pelas expectativas em relação ao futuro próximo. Além disso, houve discrepância no comportamento do ICC entre as diferentes faixas de renda pesquisadas pela entidade. A confiança cresceu entre os mais pobres, mas registrou ligeira queda entre os consumidores de maior poder aquisitivo. O ICC subiu 1,8 ponto para os consumidores na menor faixa de renda pesquisa. Entre os consumidores da maior faixa de renda, o ICC caiu 0,4 ponto.

“Aparentemente, o efeito dos estímulos realizados pelo Governo perdem força e não conseguem reverter a percepção ruim da situação financeira das famílias de menor poder aquisitivo. Apesar disso, nota-se uma melhora das perspectivas para os próximos meses sobre a economia e emprego. Esse movimento, contudo, é exatamente oposto para os consumidores de maior poder aquisitivo”, diz a nota explicativa divulgada pela FGV.



Fundação Getulio Vargas divulgou o Índice de Confiança do Consumidor em julho Foto: Google Street View/Reprodução

Entre os dois principais componentes do ICC, o Índice de Expectativas (IE) subiu 0,7 ponto, para 86,6 pontos, no maior nível desde agosto de 2021, enquanto o Índice de Situação Atual (ISA) se manteve estável, com queda de 0,1 ponto, para 70,3 pontos, nível baixo em termos históricos e inferior ao período pré-pandemia, conforme a FGV.

Dentro do ISA, o indicador que mede a satisfação dos consumidores sobre a situação econômica subiu 1,2 ponto para 77,9, no melhor resultado desde março de 2020 (82,1 pontos), mas a percepção sobre a situação financeira famílias caiu 1,4 ponto, para 63,3 pontos. “Ambos continuam em nível baixo em termos históricos”, diz a nota da FGV.

Já no IE, o indicador que mede as perspectivas sobre a situação financeira nos próximos meses avançou 3,5 pontos, para 89,3 pontos. O indicador que mede situação econômica nos próximos seis meses avançou 1,5 ponto para 104,7 pontos, maior nível desde agosto de 2021 (111,8 pontos).

“Como sinalizamos anteriormente, a proximidade das eleições pode tornar as expectativas mais voláteis, considerando que não há uma perspectiva de mudança dos fatores econômicos nos próximos meses”, diz a nota da FGV.

A Sondagem do Consumidor coletou as informações com entrevistas entre os dias 1 e 21 de julho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022



GASOLINA ACUMULA QUEDA DE 17,4% NO MÊS E PREÇO MÉDIO DO LITRO CAI PARA NÍVEL DE R\$ 6, DIZ ANP

Preço dos combustíveis continua em queda no mercado brasileiro, apesar de se manter ainda acima ao praticado no mercado internacional

Por Denise Luna

RIO - O preço dos combustíveis continua em queda no mercado brasileiro, apesar de se manter ainda acima ao praticado no mercado internacional. A maior queda foi registrada na última semana pela gasolina, puxada pela redução do ICMS. Entre 17 e 23 de julho, o preço da gasolina caiu 2,9% e acumula redução de 17,4% no mês.

O preço médio da gasolina comum nos postos verificados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ficou em R\$ 5,89 na semana passada, sendo o mais alto em Altamira, no Pará, a R\$ 7,75 o litro e o mais barato a R\$ 5,09 o litro em Passos, Minas Gerais.

Em relação ao mercado internacional, a gasolina mantém uma arbitragem favorável, ficando em média apenas 1% acima do preço internacional. Na Bahia, onde funciona a Refinaria de Mataripe, privatizada no final do ano passado, os preços estão 4% superiores ao praticado no Golfo do México, segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom).

Já o diesel S10, menos poluente e mais utilizado no Brasil, teve ligeira queda de preços, de 0,4% na semana passada, mantendo o preço mais alto em R\$ 9 o litro, em Ourinhos, São Paulo, e o mais baixo em R\$ 6,29, em Itatiba, também em São Paulo. Na média, o preço do litro do diesel S10 custava R\$ 7,55 na semana de 17 a 23 de julho, segundo a ANP.

O combustível, que anda escasso no mundo pelo aumento da demanda, está em média 5% acima do preço internacional no Brasil. Segundo a Abicom, seria possível uma redução de R\$ 0,29 por litro para atingir paridade de preços internacionais. O diesel não é reajustado pela Petrobras há 38 dias, enquanto a gasolina teve o último reajuste na semana passada, com o corte de R\$ 0,20 no preço cobrado nas refinarias pela estatal.

O Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) de 13 quilos, o gás de cozinha, teve queda de 0,3% na semana passada contra a semana anterior, e estava sendo comercializado em média a R\$ 111,80, com o preço mais alto se mantendo a R\$ 160 e o mais baixo reduzido para R\$ 81,99, contra R\$ 84,99 na semana anterior.

O Gás Natural Veicular (GNV) caiu 0,4% e custava em média R\$ 5,08 por metro cúbico, com o mais caro encontrado pela ANP a R\$ 6,89, em Angra dos reis, Rio de Janeiro, e o mais barato, R\$ 3,18, em Cuiabá, Mato Grosso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

ALTO ESCALÃO: A.P. MOLLER-MAERSK COM LIDERANÇA FEMININA

Confira essa e outras notícias da última semana no mundo corporativo

Por Luana Pavani

Karin Schöner (ex-Geodis) chega como diretora administrativa para a Costa Leste da América do Sul.



Karin Schoner, nova diretora administrativa para a Costa Leste da América do Sul da Maersk.

Edenred. Cristiane Nogueira (ex-SafraPay) é a nova diretora-geral da marca de maquininhas Punto no Brasil.

Citrosuco. Marcelo Abud (ex-Lavoro Agro) será presidente no lugar de Mario Bavaresco, que assumirá como vp do conselho de administração.

Oracle. O vp de Marketing na América Latina Gabriel Vallejo também vai liderar operações na região.

AbbVie. Aponta Alejandro Drevon como gerente geral no Brasil, em substituição a Flavio Devoto, que passa a vp para América Latina.

Effatha Tecnologia. Tem como CEO Marcelo Leonessa (ex-Basf).

RecargaPay. Anuncia como VP de operações financeiras Luiz Fernando Ferreira (ex-Shopee) e o head de Open Banking, Alexandre Krammel (ex-JetBov).

Rabobank. Apresenta o head de sustentabilidade Taciano Custódio (ex-Minerva Foods).

Stellantis. Foi promovido a vp de manufatura para América do Sul Glauber Fullana.

Canadian Solar. Para diretor financeiro Latam trouxe Samir Moura (ex-Nexa Resources).

TP-Link. Nomeou para country manager Brasil Jacob Xiong.

Marvin. A fintech trouxe Henry Maeda (ex-Bees Bank) como sócio e líder de growth e parcerias.

Livelo. Henrique Duda (ex-Facily) entra como diretor de desenvolvimento de negócios B2C.

Ultracargo. Chamou para diretor comercial Fernando Dihel (ex-Hidrovias do Brasil), no lugar de Helano Pereira Gomes, agora diretor institucional e de desenvolvimento de negócios.

Forcepoint. Marcelo Saburo volta, agora como country manager.

Nvidia Enterprise. Marcelo Pontieri passa a diretor de marketing para América Latina e Marcel Saraiva, gerente de vendas enterprise no Brasil.

Tópico. Daniela Silva foi promovida a head de jurídico e compliance.

Adecco. A recém criada diretoria de outsourcing está com Antonio De Luca (ex-Spar).

Brasilprev. Promoveu a superintendente de operações de TI Lucas Silva.

Blau. Douglas Rodrigues retorna à farmacêutica como diretor administrativo financeiro e de RI.

Aurum. Marcela Quint foi alçada a CEO.

Citrix. Ricardo Loureiro (ex-NoahTech e Microsoft) entra como diretor de vendas e Marcelo Borges Albuquerque (ex-Wipro e IBM), de canais.

Ecom Energia. Anuncia novo head de RH: Marcelo Marcondes (ex-Espaço Laser).

Luminova. A rede de escolas do Grupo SEB anuncia o diretor de franquias Victor Hugo Santana.

Robbu. Para RH chamou Tatiane Bento.

Lumen Academy. Márcio Araújo (ex-BB) ingressa como head de pessoas e marketing.

Minds. Chegam Marcelo Soares como diretor de vendas e Alessandra Tutunic, head de marketing.

CTG Brasil. Silvio Scucuglia passa a vp de Finanças e RI.

AmorSaúde. Contratou os diretores de inovação Paula Mateus e comercial Eduardo Cheade, para ampliar cirurgias.

Adsmovil. Contratou Luciana Lira (Amplify Sales manager) e Rafaella Plantullo (Mobile Sales manager) e promoveu Cristina Gama (Sales Director).

Fesa Group. Nova sócia: Viviani Prata, com foco nas regiões Centro-Oeste e Sudeste.

Contato: luana.pavani@estado.com

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

INFLAÇÃO E RISCO ELEITORAL PARALISAM PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS PELO PAÍS

Especialistas dizem que medidas que impedem cumprimento de contratos de longo prazo aumentam a insegurança jurídica e podem reduzir o interesse de investidores por concessões

Por Anna Carolina Papp e Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Candidato à reeleição, o governador de São Paulo, Rodrigo Garcia, esperou a véspera da data de reajuste dos pedágios nas rodovias do Estado, em 30 de junho, para suspender os aumentos previstos. Alegou a atual conjuntura econômica e o custo Brasil, com a alta desenfreada de preços, em especial do combustível, para congelar os pedágios.

A decisão no mais rico Estado do País, que foi parar na Justiça e no Tribunal de Contas de São Paulo, é o retrato da combinação perversa de ano eleitoral com a disparada da inflação.



Rodrigo Garcia, governador de São Paulo e candidato à reeleição; ele congelou os pedágios de rodovias estaduais e justificou a decisão citando a atual conjuntura econômica Foto: Marcelo Chello/Estadão

Casos semelhantes se espalham pelo País e encontram eco no Congresso, onde parlamentares aliados a Jair Bolsonaro tiraram projetos da cartola para pressionar as agências reguladoras e empresas por reajustes menores, como ocorreu com a tarifa de energia elétrica.

Nesse cenário, a crônica e já conhecida insegurança jurídica tem se agravado, prejudicando a imagem do País e afugentando potenciais investidores. Eles reclamam de insegurança jurídica por quebra de contratos devido a medidas eleitoreiras que impedem aumento de tarifas e revisão de contratos.

No limbo

Nas Parcerias Público-Privadas (PPPs), o ritmo de projetos suspensos em 2022 é disparado o maior e já representa mais do que o dobro de 2018.



Em São Paulo, a decisão do governador afetou 18 concessionárias de rodovias. O reajuste seria de 10,72% a 11,73%, a depender do indexador do contrato (IGP-M ou IPCA) para repor perdas da inflação nos últimos 12 meses. Ele prometeu compensação financeira e, ao final, o custo vai parar na conta do próprio consumidor.

“Mesmo que haja compensação (pelo congelamento do reajuste), isso é muito ruim. Ameaça de rompimento de contrato ou não seguir a letra do contrato já é um adicional para o investidor de fora não vir e para quem já está aqui cobrar mais”, diz o economista Cláudio Frischtak, ex-Banco Mundial e fundador da consultoria Inter.B. Ele avalia que o risco eleitoral piorou diante do quadro atual de pressão inflacionária.

Segundo ele, nos últimos anos a insegurança jurídica na área de infraestrutura também vem crescendo devido a um ambiente de maior imprevisibilidade regulatória. “Existe hoje pressão muito grande sobre as agências para adiarem aumentos. Vimos um processo de politização nas indicações das agências, o que é culpa não só do Executivo, mas do Congresso.”

Sócio da consultoria Radar PPP, Guilherme Naves alerta para a gravidade do problema. “Um país que já definiu que o desenvolvimento da infraestrutura depende da iniciativa privada não pode ficar convivendo com instabilidades na regulação dos contratos em ano eleitoral”, diz.

O aumento da percepção de risco de insegurança jurídica acaba entrando na conta do custo Brasil. “Os investidores precificam quando participam de uma licitação. Se tivéssemos um ambiente com maior segurança jurídica, provavelmente as tarifas seriam mais baixas e as concessionárias não teriam de fazer uma espécie de seguro informal”, diz Rafael Wallbach Schwind, sócio do escritório Justen, Pereira, Oliveira & Talamini Advogados.

Especializado em contratos de concessões, PPPs e privatizações, Schwind chama de “demagogia regulatória” o que se observa no Brasil nesse momento.

A consequência de processo de deterioração do quadro regulatório na maioria das vezes vai parar numa disputa judicial, que pode levar anos e, ao final, resultar num precatório (sentença judicial) que costuma demorar para ser pago.

“A população inteira paga por isso”, acrescenta o especialista do escritório de advocacia, que lista dois caminhos que podem ajudar a mudar esse quadro: um posicionamento firme do Judiciário e dos órgãos de controle para garantir respostas rápidas e a criação de mecanismos contratuais, como o acionamento de uma garantia efetiva quando o Estado afeta indevidamente o contrato.

Em nota, a Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo afirmou que o acordo foi feito “através da câmara temática para buscar uma solução diante do congelamento dos pedágios” e que “não há insegurança jurídica no Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de SP, existente há mais de 20 anos, bem-sucedido e responsável para que São Paulo tenha as 13 melhores rodovias do país”.

Disse ainda que o governo do Estado compensará as concessionárias “para garantir esta iniciativa que beneficia 2,4 milhões de usuários que trafegam diariamente pelas rodovias paulistas, evitando o “aumento de 10,7% a 11,7% dos pedágios, o que elevaria ainda a inflação – já que a cadeia produtiva depende do transporte de cargas – e afetaria toda a população”.

Disputas

Além de pressões políticas, especialistas apontam como desafios para o setor de infraestrutura a falta de planejamento e gestão dos governos e demora de revisões contratuais. É o caso da Via Bahia, concessionária que administra as BRs 116 e 324 que ligam 27 cidades da Bahia.

A empresa tem como controladora financeira a Roadis, braço de infraestrutura do PSP Investments, fundo de pensão das forças de segurança do Canadá que alega que o contrato assinado pela

empresa, em 2009, não está sendo cumprido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Ministério da Infraestrutura. A realização da revisão a cada cinco anos está prevista no contrato.

As revisões deveriam ter ocorrido em 2014 e 2019, mas a ANTT nada fez. O imbróglio entre Via Bahia e governo federal está sendo tratado na Câmara de Arbitragem Brasil-Canadá. Os investidores com recursos bilionários para investir no mundo colocam o pé no freio.

Governo federal propaga que o País é um 'porto seguro'

Na contramão das preocupações com o aumento da insegurança jurídica, no governo federal a avaliação é de que o País é um "porto seguro", termo usado com frequência pelo ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida. Ele reforça que o governo aprovou novos marcos regulatórios e 14 instrumentos financeiros para dar segurança jurídica e aumentar investimentos.

Ele defendeu a prorrogação do prazo de comprovação da meta ambiental para as distribuidoras de combustíveis fósseis comprarem os CBios, créditos descarbonizados, emitidos pelos produtores de biocombustíveis. A medida é polêmica e recebeu críticas pela quebra das regras da política, que afeta os investidores. O governo, no entanto, adotou a medida de olho na queda do preço do diesel.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

RÚSSIA ADMITE ATAQUE A ODESSA UM DIA APÓS ACORDO, MAS DIZ TER DESTRUÍDO ALVOS MILITARES

Depois de ter negado à Turquia a responsabilidade pelo ataque ao porto, Moscou disse ter destruído apenas 'infraestrutura militar', um dia após acordo para exportação de grãos pelos portos ucranianos

Por Redação

MOSCOU - Após negar ter sido responsável pelo ataque, autoridades da Rússia estão agora assumindo a responsabilidade pelo bombardeio à cidade portuária de Odessa, que foi amplamente condenado por ocorrer menos de 24 horas após a assinatura de um acordo para liberar grãos ucranianos bloqueados. A porta-voz da diplomacia russa afirmou neste domingo, 24, que os mísseis de seu país destruíram a infraestrutura militar no porto que é vital para a exportação de grãos ucranianos.

"Os mísseis Kalibr destruíram a infraestrutura militar do porto de Odessa, com um ataque de alta precisão", escreveu Maria Zakharova em sua conta no Telegram, em resposta a uma declaração do presidente ucraniano, Volodimir Zelenski, que disse, em seu discurso televisionado noturno no sábado à noite, que o ataque a Odessa "destruiu a própria possibilidade" de diálogo com a Rússia.

De acordo com Zakharova, os mísseis destruíram, entre outros alvos, um "barco militar rápido" ucraniano, sem dar detalhes ou provas.



Uma foto divulgada pela assessoria de imprensa da prefeitura de Odessa em 23 de julho de 2022 mostra bombeiros trabalhando para apagar um incêndio em um porto marítimo de Odessa, no sul da Ucrânia, após ataques com mísseis russos Foto: Assessoria de imprensa da prefeitura de Odessa/EPA/EFE

"No porto da cidade de Odessa, mísseis de longo alcance de alta precisão baseados no mar destruíram um navio de guerra ucraniano ancorado e um armazém com mísseis antinavio Harpoon fornecidos pelos Estados Unidos ao regime de Kiev", corroborou o porta-voz do ministério da

Defesa, Igor Konashenkov, em um briefing diário.

Após esses ataques contra Odessa, a Ucrânia acusou o presidente russo, Vladimir Putin, de “cuspir na cara” da ONU e da Turquia, e colocar em risco o acordo assinado na sexta-feira em Istambul sob a mediação da organização internacional e daquele país para a retomada do exportações de grãos bloqueadas pelo conflito.

No sábado, no entanto, a Rússia negou à Turquia que estivesse envolvida nesses ataques: “Os russos nos disseram que não tinham absolutamente nada a ver com o ataque e que estavam estudando o assunto muito de perto”, disse o ministro da Defesa turco Hulusi Akar.

Segundo um porta-voz da força aérea ucraniana, dois mísseis caíram na zona portuária de Odessa e outros dois foram abatidos pela defesa antiaérea antes de atingirem o seu alvo.

A porta-voz do comando militar ucraniano, Nataliia Humeniuk, disse que nenhuma instalação de armazenamento de grãos foi atingida. O ministro da Defesa da Turquia, no entanto, disse ter recebido relatos de autoridades ucranianas de que um míssil atingiu um silo de grãos enquanto outro caiu nas proximidades, embora nenhum tenha afetado o carregamento nas docas de Odessa.

Acordo em risco

Não ficou imediatamente claro como o ataque aéreo afetaria os planos de retomar o transporte de grãos ucranianos por mar em corredores seguros de três portos ucranianos do Mar Negro: Odessa, Chernomorsk e Iuzhni.

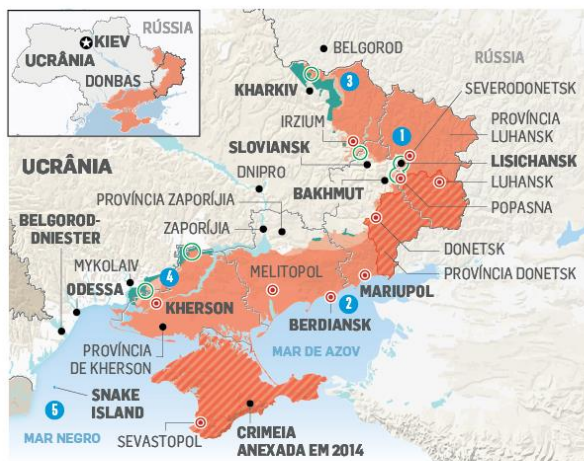
A Rússia e a Ucrânia assinaram na sexta-feira acordos idênticos com a ONU e a Turquia em Istambul com o objetivo de abrir caminho para o embarque de milhões de toneladas de grãos ucranianos retidos desde o início da guerra, bem como a exportação de grãos e fertilizantes russos. Altos funcionários da ONU expressaram esperança de que o acordo encerre um impasse de meses causado pela guerra que ameaça a segurança alimentar em todo o mundo.

O acordo comprometia Kiev e Moscou a se abster de bombardeios a estruturas e navios ligados à exportação de alimentos nos três portos do Mar Negro. No entanto, nenhum cessar-fogo amplo foi negociado, então os navios estarão viajando por uma zona de guerra. Ataques perto dos navios ou nos portos que eles usam – como os realizados pela Rússia no sábado – têm o potencial de desfazer o acordo.

CONTROLE QUASE TOTAL

Forças russas avançam e tomam mais território ucraniano

- CONTELE RUSSO ANTES DE 24 FEV
- CONTELE RUSSO
- AVANÇOS RUSSOS
- CONTRAOFENSIVAS UCRANIANA
- CIDADES CONTROLADAS
- COMBATES VIOLENTOS



- 1 DONBAS:** TROPAS RUSSAS AVANÇARAM PARA SLOVIANSK E PREPARAM ATAQUE A BAKHMUT. AS FORÇAS ESPECIAIS JÁ CONTROLAM QUASE TODO O TERRITÓRIO DE LISICHANSK E QUASE TODO O DONBAS
- 2 BERDIANSK:** NAVIO RUSSO COM 7.000 TONELADAS DE CEREAL TORONOU-SE O PRIMEIRO NAVIO A ZARPAR DO PORTO DA CIDADE DESDE O INÍCIO DA INVASÃO
- 3 KHARKIV:** TROPAS RUSSAS TENTAM RECAPTURAR ALDEIAS AO NORTE DA CIDADE
- 4 KHERSON:** UCRÂNIA INTENSIFICA ATAQUES CONTRA ALVOS RUSSOS NA PROVÍNCIA DE KHERSON, AUMENTANDO OS RUMORES DE UMA CONTRAOFENSIVA NO SUL DO PAÍS
- 5 ILHA SERPENTE:** RETIRADA RUSSA NÃO DEVERÁ TERMINAR O BLOQUEIO, JÁ QUE OS SISTEMAS ANTINAVIO NA CRIMEIA E NA PROVÍNCIA DE KHERSON PODEM Atingir CARGUEIROS UCRANIANOS



O ministro da Agricultura da Ucrânia, Mikola Solski, disse no sábado que os bombardeios afetariam os esforços da Ucrânia para exportar grãos, observando em uma entrevista por telefone ao The New York Times que “se você atacar um porto, você ataca tudo”.

No entanto, embora parte da infraestrutura destruída seja “importante para o processamento de todas as importações”, Solski disse que a Ucrânia procederá como se o acordo de grãos ainda fosse entrar em vigor.

África

Em visita à África, o chanceler russo, Serguei Lavrov, deixou claro que usará a viagem para tentar culpar o Ocidente pela escassez de alimentos nos países africanos e pintar a Rússia como fiel aliada do continente. Lavrov procurou tranquilizar seus parceiros sobre o futuro das exportações de grãos. Após uma reunião com seu homólogo egípcio Sameh Shukri no Cairo, Lavrov reiterou “o compromisso dos exportadores russos de cereais de respeitar todas as suas obrigações”.

Governos na África e no Oriente Médio estão entre a Rússia e o Ocidente desde o início da guerra na Ucrânia, enfrentando pressão ocidental para manifestar sua desaprovação à invasão enquanto buscam manter o acesso aos grãos russos e outras exportações.

Aliados ocidentais fizeram um esforço conjunto para evitar que esses governos se aproximassem demais da Rússia, aplicando pressão diplomática para persuadi-los a votar a favor de uma resolução da ONU.

No mês passado, o chefe da União Africana, o presidente Macky Sall do Senegal, se encontrou com Putin e implorou que liberasse os grãos ucranianos, mas ele também ecoou o argumento de Moscou de que as sanções ocidentais pioraram a crise alimentar na África e no mundo.

Ofensiva

Neste domingo, as autoridades ucranianas relataram que os bombardeios russos continuaram matando e ferindo civis no sul e leste da Ucrânia. O governador da região leste de Donetsk, um dos dois que compõem o coração industrial de Donbas na Ucrânia e um foco chave da ofensiva da Rússia, disse que dois civis foram mortos e outros dois ficaram feridos nas últimas 24 horas.

As forças armadas do Reino Unido informaram na manhã deste domingo em sua atualização diária de inteligência que a Rússia estava fazendo “progresso mínimo” em sua ofensiva em Donbas, que disse permanecer em pequena escala e focada na cidade de Bakhmut, na região leste de Donetsk, na Ucrânia.

O Estado-Maior ucraniano confirmou em sua atualização regular que a Rússia estava “conduzindo operações militares para criar condições” para um ataque a Bakhmut, enquanto atirava em assentamentos vizinhos e lutava contra defensores ucranianos pelo controle de uma usina térmica próxima.

No sul da Ucrânia, autoridades regionais disseram que pelo menos cinco civis foram feridos por projéteis russos no porto de Mikolaiv, no Mar Negro, na noite de sábado e na manhã de domingo.

/AFP, AP, NYT e W.POST

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

JUSTIÇA DO RJ BARRA TERMELÉTRICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA

A decisão atende pedido protocolado pelo Instituto Internacional Arayara, que requereu ao juízo o cumprimento da sentença transitada em julgado, pedido este corroborado pelo promotor do Ministério Público

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



A região é habitat do boto-cinza, espécie ameaçada de extinção, e concentra comunidades de pescadores artesanais, que dependem da atividade para seu sustento — Foto: Instituto Internacional Arayara/pescadores locais

A Justiça do Rio de Janeiro determinou a suspensão imediata da instalação e operação de quatro usinas termelétricas flutuantes (UTES), que seriam instaladas na zona portuária da Baía de Sepetiba, no Rio, pela empresa turca Karpowership. A juíza da 2ª Vara da Fazenda

Pública do Rio de Janeiro, Georgia Vasconcellos da Cruz, instituiu multa diária de R\$ 50 mil por descumprimento.

Na decisão publicada na última sexta-feira (22), em que o governo do Rio de Janeiro figura como réu, a juíza da 2ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro, Georgia Vasconcellos da Cruz, questionou a deliberação da Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA nº 6.554 de 24 de maio de 2022), que dispensou a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (Rima) para o empreendimento.

A magistrada avalia como “frágil e insustentável” a argumentação do Instituto Estadual do Ambiente ao se manifestar favorável à inexigibilidade de EIA-RIMA para as UTES, pois o próprio órgão descreveu o empreendimento como “potencialmente causador de significativo impacto ambiental”.

A decisão atende pedido protocolado pelo Instituto Internacional Arayara, que requereu ao juízo o cumprimento da sentença transitada em julgado, pedido este corroborado pelo promotor do Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ), Carlos Frederico Saturnino.

A organização, que atua prioritariamente na agenda de transição energética justa e sustentável, foi uma das primeiras organizações a se manifestar contrária à instalação das térmicas, por se tratar de uma região sensível nos aspectos ambiental e social e por contribuir com as mudanças climáticas, causando ainda mais aumento da tarifa de energia. A região é habitat do boto-cinza, espécie ameaçada de extinção, e concentra comunidades de pescadores artesanais, que dependem da atividade para seu sustento.

“A inexigência de estudos ambientais prévios para que a Karpowership pudesse instalar seu complexo de usinas térmicas flutuantes descumpra uma sentença judicial. Isso já caracteriza uma irregularidade grave, sem contar o atropelamento dos processos de licenciamento e os danos ambientais já causados à região”, disse a diretora executiva da Arayara, Nicole Figueiredo de Oliveira.

Segundo a executiva, a suspensão das atividades da Karpowership se amparou em uma decisão da Justiça do Rio de Janeiro de 2006, que condenou o estado a se abster de dispensar a realização de EIA-RIMA para as modalidades de empreendimentos previstos na Resolução CONAMA nº 01/86.

A decisão cabe recurso. Entretanto, o prazo final estipulado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para que as usinas entrem em operação termina em 1º de agosto, o que pode inviabilizar a operação das plantas.

As UTEs flutuantes da Karpowership, que somam 560 megawatts (MW) de capacidade instalada, foram contratadas no leilão emergencial de energia de reserva, realizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em outubro de 2021, como parte das medidas de enfrentamento da crise hídrica.

“Apenas um desses empreendimentos usa biomassa como combustível. As demais usinas seriam movidas a gás natural, a um custo de R\$ 1.598/MWh - valor sete vezes mais caro que o observado nos últimos 10 leilões de energia nova, desde 2015”, lembrou Nicole.

Em nota, a Karpowership disse que não foi notificada oficialmente sobre tal decisão e, portanto, ainda não pode se manifestar. A empresa informa que segue comprometida com suas operações no país, cumprindo os prazos desafiadores estabelecidos pela agência reguladora. A Karpowership reforça que seguirá cumprindo e respeitando toda legislação.

O projeto cumpriu todos os trâmites do órgão ambiental e todos os estudos de impacto ambiental necessários foram entregues. A companhia reforça que o projeto tem baixo impacto ambiental, especialmente quando comparado a outras térmicas, é de rápida mobilização e desmobilização e utiliza gás natural para geração de energia, mais limpo e considerado combustível da transição energética. O projeto ficará alocado em região portuária, própria para este tipo de operação, e próximo à subestação de Furnas, facilitando sua conexão ao sistema.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/07/2022

SANÇÕES FAZEM CHINA CORTAR PROJETOS DA BRI NA RÚSSIA

Pequim muda foco de investimentos para a Arábia Saudita, mas continua a comprar petróleo e gás da Rússia

Por Edward White — Financial Times, de Wellington

Os investimentos chineses na Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI, na sigla em inglês), também conhecida como Nova Rota da Seda, na Rússia caíram a zero pela primeira vez, sinal da relutância de Pequim em sofrer sanções na esteira da guerra na Ucrânia.

Pequim não assinou novos acordos com entidades russas relacionados ao programa BRI no primeiro semestre de 2022, segundo um relatório do Green Finance & Development Center, da Universidade Fudan, em Xangai, analisado pelo “Financial Times”.

O diretor do Green Finance & Development Center, Christoph Nedopil Wang, disse que a ameaça de sanções por parte do Ocidente pode ter dissuadido a China de investir na Rússia. Por outro lado, a China aprofundou o envolvimento no Oriente Médio.

Nedopil Wang disse que a queda pode ser “apenas temporária” e que há um “engajamento definitivamente forte entre Rússia e China”. Ele acrescentou que, apesar da guerra, as compras chinesas de fontes de energia exportadas pela Rússia aumentaram.

A Rússia está entre os principais beneficiários dos investimentos chineses na BRI, a iniciativa de política externa mais marcante do líder chinês, Xi Jinping, que foi concebida como o maior programa de desenvolvimento do mundo.

Desde seu início em 2013, os valores acumulados da China na BRI somam US\$ 932 bilhões, incluindo US\$ 561 bilhões em contratos de construção e US\$ 371 bilhões em investimentos, segundo o relatório. Os projetos da BRI abrangem várias frentes, desde portos e ferrovias até centros de dados e minas.



A falta de investimento na Rússia em 2022 marca o primeiro período de seis meses sem acordos entre China e Rússia na BRI. Os dois países assinaram contratos no valor de US\$ 2 bilhões em 2021, segundo os pesquisadores.

O comprometimento oficial de empréstimos da China à Rússia entre 2000 e 2017, que inclui os gastos na BRI, totalizou US\$ 125,4 bilhões, segundo a AidData, centro internacional de pesquisas do College of William & Mary, na Virgínia. Isso inclui US\$ 58 bilhões do Banco de Desenvolvimento da China e US\$ 15 bilhões do China Eximbank, os dois grandes bancos de políticas econômicas do país.

A China ainda depende da Rússia para conseguir cerca de 15% de seu petróleo e 8% de seu gás. Novos contratos expandindo esses acordos foram assinados no início de fevereiro, dias antes de soldados russos terem recebido as ordens para invadir a Ucrânia.

Desde a invasão em fevereiro, Pequim tem criticado as sanções internacionais contra a Rússia, embora suas empresas estejam sendo cuidadosas para não violá-las.

Os dados da Universidade Fudan mostraram que a Arábia Saudita agora se tornou um dos maiores beneficiários da BRI, com a China buscando fortalecer seus laços com nações do Oriente Médio por meio de grandes contratos de construção e energia.

Pequim assinou US\$ 5,5 bilhões em novos acordos com a Arábia Saudita no primeiro semestre deste ano - mais do que qualquer outro país -, sendo que os investimentos chineses no exterior como um todo chegaram a um platô. Em 2021, o Iraque foi o maior beneficiário da BRI, com US\$ 10,5 bilhões em novos acordos de construção.

“Isso é significativo e está mostrando [...] um foco nos acordos de recursos [naturais]”, disse Nedopil Wang.

O fortalecimento da posição da China no Oriente Médio ocorre depois de os EUA terem formalmente encerrado sua missão militar no Iraque e saído do Afeganistão em agosto de 2021. O presidente Joe Biden viajou a Arábia Saudita neste mês, prometendo “não deixar uma lacuna para ser preenchida por China, Rússia ou Irã.”

O relatório da Universidade Fudan refletiu a mudança de papel e o encolhimento da BRI, antes alardeada por Pequim como o “projeto do século”.

No primeiro semestre de 2022, houve um total de US\$ 28,4 bilhões em investimentos chineses em cooperação contratual em 147 países incluídos na BRI, abaixo dos US\$ 29,6 bilhões do mesmo período de 2021.

O declínio de longo prazo dos investimentos da BRI chega na esteira da atenção cada vez maior dada à forma como os empréstimos amplificam as pressões financeiras sobre governos mais vulneráveis. No exemplo mais recente usado pelos críticos, Sri Lanka, um beneficiário da BRI, ficou inadimplente em sua dívida soberana em maio.

Embora os pesquisadores não esperem que o engajamento chinês na BRI volte aos picos do passado, os dados indicam que a ênfase está ficando maior em acordos que garantam acesso a recursos estratégicos, como os minerais usados na cadeia de abastecimento de tecnologias “limpas”, assim como na área de petróleo e gás no Oriente Médio, África e América Latina.

“A Iniciativa do Cinturão e da Rota continua muito relevante”, disse Nedopil Wang.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/07/2022

UNIGEL MONTA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE

Com equipamentos e tecnologia da Thyssenkrupp Nucera, projeto terá investimento de US\$ 120 milhões na primeira fase e início de produção no final de 2023

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Noronha, presidente: um projeto transformador, que põe a Unigel na vanguarda — Foto: Claudio Belli/Valor

Uma das maiores companhias químicas na América Latina, a Unigel almeja se tornar empresa pioneira na fabricação de hidrogênio e de amônia verdes, produtos que estão ocupando espaço na corrida mundial no processo de descarbonização. Os consumidores dessas matérias-primas estão em vários setores da indústria e em outras atividades, como transportes marítimo e aéreo.

A empresa, com tecnologia e o sistema industrial da alemã Thyssenkrupp Nucera, começa a investir US\$ 120 milhões (cerca de 660 milhões) para montar uma fábrica de hidrogênio verde em Camaçari (BA) em site ao lado do polo petroquímico. Esse investimento é para a primeira fase, que foi desenhada para produzir 10 mil toneladas ao ano de hidrogênio, utilizando energia renovável, e a conversão em 60 mil de amônia.

“É um projeto transformador para a Unigel, que estará na vanguarda, pois terá o maior projeto do mundo quando entrar em operação, no final de 2023”, afirma Roberto Noronha, presidente da companhia. Numa segunda fase, por volta de 2025, diz, o plano é quadruplicar os volumes. “Mas aí vamos buscar um parceiro, porque o montante de recursos será bem mais expressivo”, informa.



Alvarenga, da Thyssenkrupp: hidrogênio verde será o combustível do futuro — Foto: Sílvia Costanti/Valor

Agora, serão instalados três eletrolisadores - que fazem a separação do hidrogênio na molécula de água, de 20 MW cada um -, fornecidos pela Nucera. “É o coração da planta industrial”, diz. A energia para o processo virá de fonte renovável eólica, setor em que a Unigel vem investindo e investirá mais. Já tem um projeto na Bahia em parceria com a Casa dos Ventos (de investimentos acima de R\$ 1 bilhão).

Paulo Alvarenga, CEO da Thyssenkrupp na América do Sul, destacou o pioneirismo do projeto da Unigel. As conversas começaram há um ano e ganharam velocidade. Ele informou que a instalação será em módulos e chegará ao país em 48 contêineres, já montados e testados. Virão de uma fábrica da Nucera na Itália, com desembarque dos equipamentos em setembro de 2022.

“Hoje, há uma emergência climática no mundo, que, por isso, busca produtos verdes como parte da descarbonização”, diz Noronha. “O hidrogênio verde será o combustível do futuro”, aponta Alvarenga.

O executivo da Thyssen destaca que a alemã tem capacidade de fornecimento inigualável adquirida ao longo de seis décadas desenvolvendo a tecnologia de eletrólise. Segundo informa, a empresa está presente em mais de 600 plantas de eletrólise, principalmente para fazer cloro e soda, mas que recentemente foi adaptada para hidrogênio verde.

“Será um projeto referência para nós, pois é o primeiro que fazemos na América do Sul em escala industrial”, diz Alvarenga. Atualmente, o grupo desenvolve dois nos EUA, uma na Holanda com a Shell e outro na Arábia Saudita.

Segundo Noronha, a fábrica ficará em na rua Hidrogênio (existente há muito tempo em Camaçari), entre os sites da Unigel Agro - que já produz amônia em processo tradicional - e da unidade de monômero de estireno. Num primeiro momento, o hidrogênio será destinado à produção das 60 mil toneladas de amônia verde.

Segundo o executivo, inicialmente, o volume vai ser todo exportado. Além das fábricas de amônia, a Unigel opera um dos dois únicos terminais do produto no país, no porto de Aratu (BA). “Com essa combinação não há outra planta de hidrogênio verde”, afirma o executivo. “Já recebemos proposta de compra integral da amônia de um cliente do setor de navegação”, diz. Com a expansão futura e demanda interna, o Brasil será prioridade.

A segunda fase do projeto prevê atingir 40 mil toneladas de hidrogênio verde e 240 mil de amônia verde, com início de produção previsto para 2025. Para isso, serão necessários 240 MW de energia renovável. “Vamos continuar investindo na geração dessa energia pois nosso plano é ter 100% de renováveis na empresa”, diz Noronha.

Para a primeira fase do projeto está prevista a geração de 500 empregos diretos e indiretos. Esse número não inclui pessoas na instalação da planta industrial.

Segundo a Unigel, entre as aplicações do hidrogênio como matéria-prima estão a siderurgia e o refino de petróleo e combustível para veículos diversos, além do uso da amônia por navios graneleiros e porta-contêineres. A empresa prevê ainda em seu portfólio o uso para fabricar fertilizantes e acrílicos. “O Brasil, pelo seu potencial de geração de energia eólica e solar, tem uma grande oportunidade de ser referência no mundo em hidrogênio verde”, afirma Noronha.

Grande grupo químico e maior fabricante de fertilizantes nitrogenados do país, a Unigel teve receita líquida de R\$ 8,5 bilhões em 2021. A expectativa é de resultados ainda mais fortes neste ano, pois a operação da Unigel Agro (duas fábricas) começou em meados de 2021. O grupo foi fundado pelo empresário Henri Slezinger, que preside o conselho de administração.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/07/2022



ULTIMA HORA

VERTICALIZAÇÃO EM LOGÍSTICA: UM DEBATE IMPROVÁVEL E PERIGOSO

Por Luis Cláudio Santana Montenegro - Engenheiro civil e Mestre em Engenharia do Transporte pelo IME



O setor portuário brasileiro vem enfrentando enormes desafios que podem impedir que os naturais e tão desejados arranjos logísticos de operações multimodais, cada vez mais integradas, aumentem os níveis de serviço ao mesmo tempo em que reduzem os custos da logística nacional.

Um debate improvável sobre verticalização em atividades logísticas tomou conta recentemente da discussão portuária no país, com o risco de que empresas transportadoras de navegação sejam impedidas de investir em seus próprios terminais.



Enquanto isso, em todo o mundo, as sete principais companhias marítimas globais de contêineres possuem participação em terminais portuários.

A empresa APMT, irmã da companhia marítima Maersk, é uma das maiores operadoras de terminais globais; a TIL, empresa irmã da MSC, tem um portfólio global de mais de 40 terminais de contêineres; a Cosco Shipping Ports (empresa irmã da chinesa Cosco) opera em 36 portos em todo o mundo; a CMA CGM opera em 45 terminais globalmente; a MOL tem 13 e a ONE tem 18 participações em terminais; além da Hapag-Lloyd que opera com uma rede limitada, mas também tem participações em Hamburgo e Tanger Med.

Todos esses exemplos demonstram que a estratégia de integração vertical nas operações de terminais portuários é amplamente difundida, e não há qualquer discussão impeditiva de que empresas de navegação possam ter participação em terminais portuários no mercado mundial.

Sou otimista e entendo que pode ser tudo uma enorme confusão bem local, brasileira. Que poderemos esclarecer essas questões de forma técnica e didática. Receio, porém, que esse debate pode ser indicativo de excessos culturais e históricos de proteção a atividades e atores ineficientes. Isso é bem mais preocupante.

Assim, dizer que uma operação logística é verticalizada acaba sendo mais que um pleonismo vicioso, chegando ao potencial de impedir que se evolua na busca de mais eficiência na movimentação de cargas e passageiros no país. Fato é que se insistíssemos em tratar logística integrada como verticalização, o Brasil teria que retroceder em vários dos seus investimentos em logística, e rediscutir, por exemplo, a possibilidade de que concessionárias de ferrovias possam possuir terminais de carga e descarga, além de impedir que empresas como Petrobrás e Vale tivessem seus próprios terminais portuários e navios próprios cada vez maiores, mais baratos e mais competitivos em mercados internacionais.

Ressalta-se que não se está dizendo que abusos não possam ser praticados, em qualquer formato, mas tão somente que não há motivos que nos leve a impedir, a priori, qualquer iniciativa de integração logística no país. Há medidas de controle e órgãos reguladores cada vez mais maduros e eficientes para mitigar qualquer que seja o excesso.

Estamos sob o risco de criminalizar a opção logística de qualquer empresa que não queira terceirizar as suas atividades. Mais grave ainda, obrigá-la a terceirizar de forma independente cada uma das atividades que compõem a sua estratégia de movimentação de cargas e passageiros. Enquanto isso, nossa participação no comércio internacional é de pálidos 1,07%.

Mais uma vez, corremos o risco de ficarmos presos a debates protecionistas intermináveis, que nos impedem de efetivamente realizar os investimentos que o setor tanto precisa e promover os ganhos de eficiência que definitivamente nos permitirá reduzir custos para a logística disponível ao setor produtivo nacional.

Fonte: Última Hora
Data: 25/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FRETE SPOT NO TRANSPACÍFICO ESTÁ EM QUEDA, APONTA RELATÓRIO

Por Marjorie Avelar * NAVEGAÇÃO 25 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Atividades nos portos norte-americanos da costa oeste caminham para fase de normalização, enquanto os da costa leste, além da União Europeia, continuam com dificuldades, conforme aponta documento “Ocean Port Report – Julho 2022”

Em queda desde o início do ano, as taxas de frete spot na rota transpacífico começam a se distanciar das tendências históricas, mantendo o viés de baixa em curto prazo, uma demanda que poderia ter sido observada mais cedo, não fossem os gargalos de oferta decorrentes dos lockdowns na China, no primeiro semestre de 2022, que culminaram no bloqueio de importantes centros de fabricação e logística, especialmente em Xangai e Shenzhen.

É o que revela o relatório “Ocean Port Report – Julho 2022”, publicado pela plataforma Project44, que fez uma análise sobre as atividades nos portos da costa oeste dos Estados Unidos, que seguem uma trajetória de normalização, enquanto os da costa leste norte-americana e da União Europeia permanecem com dificuldades.

Segundo o documento, os tempos dos navios no cais têm sido bons indicadores da movimentação da atividade portuária estadunidense, levando em conta que eles têm esperado somente quando há complicações com as operações dos próprios portos ou se acontece alguma falta de espaço no terminal para carregar ou descarregar contêineres. Por mais de um ano, esses foram os principais entraves que prejudicaram os portos de Los Angeles e Long Beach, na costa oeste daquele país.

“Enquanto os volumes de transferência portuária continuam acima da linha de tendência pré-pandemia, os tempos de atracação de navios porta-contêineres aumentaram na maioria das regiões, exceto no Golfo dos EUA e na costa oeste dos EUA”, comentou Josh Brazil, vice-presidente de Supply Chain Insights da Project44, na publicação.

Mesmo diante de uma queda de 19% no tempo de permanência dos navios nos portos norte-americanos da costa oeste, esse período continua superior aos da China (282%), Sudeste Asiático (206%), Europa (96%), costa leste dos EUA (98%) e Golfo dos EUA (53%).

O relatório indicou que, em geral, os portos estadunidenses tiveram uma média de permanência maior, apesar da queda na capacidade de TEU implantada nos portos do Golfo, costas leste e oeste do país, na comparação entre 22 de junho e 22 de maio. Apenas a costa oeste registrou um aumento de 7,3% no número de navios, embora a capacidade em TEU tenha caído no mesmo período.

Movimentação de contêineres

O documento também destacou a movimentação de contêineres de transbordo, que sofreu uma queda considerável ano a ano e em todas as regiões analisadas, exceto na China, graças à redução da demanda do varejo e à melhoria das condições de logística. Essa redução do chamado “rollover” (rolagem de transbordo, em português) significa que uma porcentagem maior de contêineres está a bordo dos navios onde devem estar, refletindo um ambiente que está se normalizando lentamente.

O “rollover” pode acontecer por decisão do armador, de seus agentes ou de outras partes envolvidas no processo portuário e geralmente decorre de um “overbooking”, ou seja, da falta de tempo hábil para operacionalizar a chegada do contêiner ao porto, depois de seu deadline ou por outros motivos. “A China viu um ligeiro aumento nas rolagens de transbordo ano a ano, o que aponta para os gargalos aos quais os portos do país estiveram sujeitos, em 2022”, comentou Adam Compain, vice-presidente sênior de Supply Chain Insights da Project44.



Segundo o relatório, os “rollovers” de contêineres de transbordo tiveram alta nos principais portos de transbordo chineses de Nansha (que fazem o atendimento à carga do Delta do Rio das Pérolas), Hong Kong e Ningbo. Eles também podem ser afetados por “blank sailings” (“omissão de portos” ou “omissão de navios”, em português), que se referem ao termo usado por armadores para divulgar que o navio não atracará em determinado porto ou região.

O documento apontou que os serviços transatlânticos devem ter taxas máximas de omissão de 48%; enquanto a rota transpacífico pode chegar a 44%; e a Ásia-Europa a 45%, em julho deste ano e entrando no mês de agosto.

Congestionamentos

Embora os portos da costa oeste dos EUA sejam alguns dos menos eficientes em âmbito global, em termos de tempo de atracação de navios, eles conseguiram “limpar” suas filas de navios, graças aos bloqueios chineses que suprimiram os volumes que fluíam para esses terminais portuários. Também melhoraram suas operações de caminhões a jusante e do frete redirecionado para os portos da costa leste e do Golfo por expedidores, que temiam as greves portuárias depois da renegociação do contrato de trabalho da “International Longshoremen and Warehouse Union” (ILWU).

“Como o reencaminhamento levou a um aumento nas filas de navios nos portos da costa leste e do Golfo, o trabalho de construção em andamento no porto de Savannah causou um aumento enorme de 192% mês a mês, em junho, com 25 navios ancorados perto da costa”, citou Josh Brazil, vice-presidente de Supply Chain Insights da Project44.

Cenário na Europa

O relatório sinalizou que, assim como vem ocorrendo na costa oeste norte-americana, os portos da Alemanha estão em negociações de contratos com o sindicato alemão ver.di, que não avançaram favoravelmente, culminando em greves trabalhistas e uma consequente desaceleração nos portos daquele país europeu, restringindo o movimento das principais exportações, como automóveis, máquinas e produtos químicos.

A situação também não é favorável em outros grandes portos da União Europeia, como da Antuérpia e Roterdã, que estão se preparando para a próxima temporada de férias, mas devem sofrer com escassez de mão de obra. “Os problemas operacionais em terra persistem, pois os pátios estão chegando ao limite e a atividade de caminhões está apertada. Os portos alemães e holandeses também estão atolados com contêineres com destino à Rússia, em suas instalações, que desaceleraram as operações desde que as linhas de navegação pararam de atender o país, após o início da guerra Rússia-Ucrânia”, apontou o documento.

O incremento do fluxo de cargas da China, após a reabertura de Xangai, também piorou o cenário dos portos da UE, embora as instalações de estaleiros estejam batalhando para remover contêineres, devido a gargalos do transporte terrestre, como efeitos das greves ferroviária e trabalhista.

Situação na China

O relatório também apontou que, como alguns lugares da China continuam passando por restrições sanitárias ainda ligadas à pandemia de Covid-19, a suspensão da maioria das restrições em Xangai sugere que a fabricação do país asiático esteja em recuperação. “Embora isso possa aumentar o fluxo de carga de exportação para os principais portos do país, nos próximos meses, a situação nos portos foi predominantemente positiva ao longo de junho”.

“Os portos de Hong Kong e Yantian reduziram pela metade seu congestionamento mês a mês, para 25 navios esperando, mesmo que o porto de Xangai tenha mantido a contagem inalterada em quatro navios. O Porto de Ningbo é a exceção que contrariou a tendência, apresentando um aumento de 9% nos navios ancorados perto do porto”, apontou o relatório Ocean Port Report.

O vice-presidente sênior de Supply Chain Insights da Project44, Adam Compain, informou que, “na Europa, os prazos de entrega das cargas podem piorar em curto prazo, considerando os vários gargalos que sofrem nas operações de logística terrestre, incluindo greves de trabalhadores portuários e da indústria de caminhões, pátios e terminais transbordando e uma redução generalizada na disponibilidade de mão de obra de logística durante a temporada de férias”. Para acessar o documento completo, **clique aqui**.

<https://drive.google.com/file/d/1UdqQsXVcnpAphC6zzKLJ7q3UjUxLXQ4-/view?platform=hootsuite>

* Com informações do relatório “Ocean Port Report – Julho 2022”

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/07/2022

I4SEA FIRMA CONTRATO COM COMPLEXO DO PECÉM PARA SUPORTE ÀS TOMADAS DE DECISÃO

Da Redação *EMPRESAS E NEGÓCIOS 25 Julho 2022*



Mais um complexo portuário será beneficiado pelas funcionalidades do i4cast®, software inteligente para suporte às tomadas de decisão em manobras e operações portuárias. O Complexo do Pecém, no Ceará, assinou contrato com a i4sea para implantação do sistema, com o objetivo de gerar inteligência climática na região através da tradução das previsões de mar e tempo de alta resolução e, dessa forma, ampliar a segurança da navegação e eficiência operacional.

“Iniciamos esse projeto com o Complexo do Pecém visando muito mais que aumentar a segurança da navegação e a eficiência operacional. Queremos construir uma parceria duradoura que facilite o trabalho e a tomada de decisões diárias, como temos visto com outros parceiros, como a Santos Brasil e o Porto do Açu”, afirma Bruno Balbi, cofundador da i4sea.

Com o uso do i4cast®, o Complexo do Pecém se tornará mais produtivo, com foco na ampliação da carga transportada pelas embarcações, devido ao aumento do calado dos navios, e maior disponibilidade dos berços com o planejamento mais assertivo das manobras de atracação e desatracação. Haverá ainda melhoria na resposta em eventos de vazamento de contaminantes e programação eficiente de dragagens de manutenção e aprofundamento.

“Com a implementação do calado dinâmico, o Porto do Pecém vai maximizar a operação de atracação/desatracação dos navios em relação à maré. Ou seja, passaremos a otimizar a eficiência operacional com a redução do tempo de atracação e espera das embarcações. Assim, passaremos a ter uma maior disponibilidade, melhorando a taxa de ocupação dos berços, garantindo a redução de riscos e aumentando a segurança das manobras. É um avanço na nossa operação que chega para celebrarmos os 20 anos do terminal portuário do Pecém”, celebra Waldir Sampaio, diretor de operações do Porto do Pecém.

O i4cast® é um software de inteligência climática que tem como objetivo aumentar a eficiência e segurança climática no setor marítimo e portuário, com suporte à tomada de decisão proativa e com transparência dos resultados. Trata-se de um sistema customizável, com a contratação de ferramentas de acordo com a necessidade de cada operação.

Para atender às demandas do Complexo do Pecém, diferentes ferramentas serão combinadas: Dynamic UKC Charts do i4cast®, que realiza a análise e previsão da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ); Forecast Charts, que exibe ao usuário as condições de mar e tempo imediatas e futuras no trajeto das manobras; Operation Insights, o painel de janelas de operação; Analytics, uma

ferramenta que exibe análises ambientais, operacionais e de validação customizáveis e em tempo real; e Sensor Charts, painel com parâmetros oceanográficos e meteorológicos medidos em tempo real.

Sobre a i4sea

Criada em 2013 por um grupo de oceanógrafos, a i4sea é a empresa responsável pelo desenvolvimento do i4cast®, software capaz de gerar previsões meteoceanográficas hiperlocais e insights acionáveis para apoiar as decisões operacionais na zona costeira. Com o i4cast®, planejadores e operadores são capazes de avaliar com até 10 dias de antecedência, o impacto que as condições de mar e tempo trarão para seus empreendimentos, para que assim sejam elevados os níveis de segurança e eficiência de suas operações.

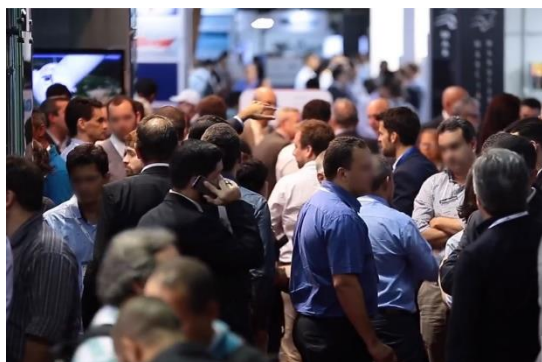
Acesse: www.i4sea.com

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/07/2022

FUTURO DA INDÚSTRIA NAVAL É TEMA DE PAINEL NA NAVALSHORE

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL 25 Julho 2022*



Futuro da indústria naval é tema de painel na Navalshore

A conferência oficial da Navalshore terá este ano quatro painéis, nos dois primeiros dias do evento. No dia 16 de agosto, o primeiro painel será dedicado ao futuro da indústria naval, sob o título "Cenários da indústria naval e offshore". Participam deste painel representantes de algumas das principais entidades empresariais do setor e o poder público — Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM) / Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), Coordenadoria Geral de Projetos dos Fundos de Infraestrutura – Ministério da Infraestrutura, Sindicato da Indústria de Construção Naval do Estado do Pará (SINCONAPA), e Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL).

O segundo painel do primeiro dia da conferência será dedicado aos programas de construção da Marinha do Brasil, sob o título "Programas de renovação e ampliação dos meios navais da Marinha do Brasil". A Diretoria Geral do Material da Marinha, a SPE Águas Azuis e a Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore – CSEN/ABIMAQ atualizarão as informações sobre os projetos e as parcerias entre a Força Naval e os fornecedores.

No dia 17 de agosto, segundo da Navalshore, o primeiro painel terá como tema "Eólicas offshore – perspectivas e oportunidades para a indústria naval e offshore". Os projetos existentes, os estágios de licenciamento, os óbices a serem superados pelos empreendimentos e as oportunidades para o setor naval serão debatidos pela Associação Brasileira de Eólicas Marítimas (ABEMAR), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), DNV e Estaleiro Atlântico Sul (EAS).

O segundo painel do dia 17 de agosto será dedicado à "Descarbonização da indústria marítima", que finaliza a programação da conferência. Um dos assuntos mais relevantes do momento para a indústria marítima mundial, o painel terá a participação da Kongsberg Maritime do Brasil, Wartsila e da Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (Sec-IMO) - Assessoria para Atividades Marítimas Internacionais (DPC-013) - Diretoria de Portos e Costas.

Serviço

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

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

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

Mais informações sobre a conferência: <https://www.navalshore.com.br/pt/conferencia/conferencia-oficial>

Visitação — credenciamento gratuito em <https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore/>

Contato: navalshore@navalshore.com.br

Website: <https://navalshore.com.br>

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/07/2022

COMPLEXO DE SUAPE ANUNCIA CRIAÇÃO DE HUB DE HIDROGÊNIO VERDE

Por Marjorie Avelar * *PORTOS E LOGÍSTICA 25 Julho 2022*



Rafael Medeiros (Divulgação Suape)

Iniciativa, que conta com coordenação da CTG Brasil e parcerias do Senai e governo de Pernambuco, pretende desenvolver soluções inovadoras ligadas ao combustível alternativo

Uma iniciativa pretende revolucionar as pesquisas em inovação com hidrogênio verde (H2V) no Complexo Industrial Portuário de Suape em Recife (PE). Para dar o pontapé inicial foi lançado, nesta segunda-feira (25), o 'TechHub Hidrogênio Verde', que será coordenado

pela CTG Brasil – uma das empresas líderes em geração de energia limpa no país –, em parceria com o Departamento Nacional do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Senai Pernambuco e o governo estadual.

Com investimentos previstos em torno de R\$ 45 milhões, a iniciativa – que faz parte da estratégia de investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) + Inovação da CTG Brasil, alinhada ao programa de P&D da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) – vai concentrar esse trabalho conjunto em Suape, com foco na produção, transporte, armazenamento e gestão do chamado 'combustível do futuro'. As propostas foram selecionadas via edital, que previa um aporte de R\$ 18 milhões, na chamada pública “Missão Estratégica Hidrogênio Verde”, cujo resultado foi divulgado em fevereiro deste ano.

Localizado entre os municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca, na Grande Recife, Suape foi escolhido por ser um 'hub port natural', concentrador e distribuidor de cargas para as regiões Nordeste e Norte do Brasil, além de ter destaque na movimentação de graneis líquidos por cabotage, considerando os portos públicos do país, e ter a maior movimentação de contêineres e de veículos do eixo Norte-Nordeste.

De acordo com Carlos Eduardo Cavalcanti, diretor de meio ambiente e sustentabilidade do Complexo Industrial Portuário de Suape, como o projeto está em fase inicial, ainda é precoce falar em desempenho financeiro, principalmente porque o preço do H2V, atualmente, é quatro vezes mais caro que o cobrado pelo hidrogênio cinza (H2), que é poluente. “O modelo de negócio a ser estabelecido se dará tanto para atendimento do complexo industrial portuário, como para exportação”, ponderou ele, em entrevista à Portos e Navios.

Cavalcanti destacou que, pelo cronograma inicial, 2026 deve ser o ano viável para a comercialização do hidrogênio verde. “O player tem o mercado externo como prioridade ainda que, para o Complexo Industrial Portuário de Suape, seja prioritário estabelecer o atendimento local, principalmente para o estabelecimento da transição energética requerida”.

O diretor informou que outra parte do projeto com H2V, envolvendo demais players e que está mais avançado, foi planejado em quatro etapas: “A primeira, a partir de 2026, prevê a produção de 170 mil toneladas por ano de hidrogênio verde, chegando a 340 mil daqui oito anos. A previsão de investimentos, que é totalmente privada, gira em torno de US\$ 3,8 bilhões até 2030”. Este é o valor estimado que Suape ainda está negociando com alguns players.

Uma das maiores investidoras nacionais do programa de H2V, a CTG Brasil investe em novas soluções e tecnologias que possam acelerar a transição energética e impulsionar o protagonismo do país em projetos que visem à economia de baixo carbono. “Um dos objetivos da iniciativa é promover um ecossistema voltado para emprego de novas tecnologias, melhoria no processo de eletrólise, aumento de eficiência total da planta, redução de custos, capacitação e proposição de novos modelos de negócios”, afirmou Carlos Nascimento, gerente de P&D da empresa, em comunicado.

Para conectar todas as iniciativas de investimentos, nas plantas-piloto implementadas no TechHub Hidrogênio Verde, será desenvolvida uma plataforma digital de comercialização para esse novo combustível. “É fundamental rastrear e certificar a origem da energia para a produção do hidrogênio, assegurando que a fonte de alimentação da planta é proveniente de energia 100% renovável, abrindo ainda mais portas para a comercialização deste que é considerado o combustível do futuro”, disse José Renato Domingues, vice-presidente corporativo da CTG Brasil, também em comunicado.

O secretário de desenvolvimento econômico de Pernambuco, Geraldo Julio de Mello Filho, disse que o TechHub mostra a capacidade de Suape e sua diversidade em abraçar empreendimentos de vários setores. “Estamos de olho no futuro, já que o hidrogênio verde é uma inovação mundial, tem grande potencial de investimento, sustentabilidade e desenvolvimento da economia verde. Além disso, são medidas visionárias como essa que vão sempre nos manter protagonistas e aparecendo na estratégia de grandes agentes econômicos globais, quando se fala do Nordeste e do Brasil”, analisou.

Fontes renováveis

Com grande potencial para geração de energia a partir de fontes renováveis, na visão do diretor-geral do Senai, Rafael Lucchesi, o Brasil precisa ampliar seus investimentos em soluções inovadoras e sustentáveis. “Precisamos avançar mais em pesquisas. Nosso maior desafio é desenvolver uma diversidade de matrizes energéticas sustentáveis e confiáveis que poderão suprir as necessidades de energia de uma população em crescimento”, disse ele.

“Enxergamos, no Complexo Industrial Portuário de Suape, uma forma de testar a viabilidade desses projetos em um cenário real, agregando outras empresas e criando um verdadeiro hub de inovação”, reforçou Camila Barreto, diretora-regional do Senai Pernambuco, em comunicado.

Memorando de entendimento

Durante o lançamento do TechHub Hidrogênio Verde, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco, a CTG Brasil e o Senai Pernambuco assinaram um memorando de entendimento para avaliar o desenvolvimento e/ou a implementação de diversos projetos da cadeia de hidrogênio do complexo de Suape, reunindo a expertise do porto e seu posicionamento estratégico, além do potencial energético da própria região.

A partir dessa formalização será possível estabelecer relações colaborativas entre as instituições, com o intuito de promover o desenvolvimento de projetos, contribuir com o processo de descarbonização, com o aumento da participação de fontes renováveis nas atividades portuárias.

Também estão previstos o estabelecimento da intenção de encontrar oportunidades conjuntas na área de energia e descarbonização de indústrias vinculadas ao porto.

O complexo de Suape interliga mais de 160 portos em todos os continentes, tendo em vista que 90% do Produto Interno Bruto (PIB) da região se encontram em um raio de 800 quilômetros de sua zona portuária, que é rodeada por uma população de 57 milhões de potenciais consumidores e 224 empresas em funcionamento.

* Com informações da assessoria de comunicação do Complexo Industrial Portuário de Suape

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022

REGRA DE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA 'SHORT LINES' FERROVIÁRIAS PODE MUDAR

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 24 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Trechos ferroviários devolvidos por concessionárias são considerados inviáveis, do ponto de vista econômico, conforme a Lei 14.273/2021. Proposta da ANTT é que não haja mais um valor mínimo de pagamento de outorga ao Tesouro, como forma de atrair novos investidores para nesses trechos

O governo federal pretende simplificar, de forma a agilizar, os processos de chamamento público para empresas que queiram operar trechos ferroviários devolvidos por concessionárias (as chamadas 'short lines'), após a etapa de estudos de viabilidade econômica. Depois disso serão apresentados os trechos para que os interessados possam fazer suas ofertas, sem um valor mínimo de pagamento de outorga ao Tesouro, o que pode garantir somente os investimentos pontuais. O chamamento público foi criado pela Lei 14.273/2021 (Lei das Ferrovias), que envolve o marco legal do segmento ferroviário.

Esse trabalho está a cargo de Ismael Trinks, ex-secretário nacional de transportes ferroviários e atual superintendente de infraestrutura ferroviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para ele, fazer estudos de viabilidade econômica não teria um efeito agora, considerando que a grande maioria dos trechos devolvidos vai apresentar Valor Presente Líquido (VPL) negativo.

A princípio, a proposta seria seguir moldes semelhantes aos do setor portuário, que já possuem o arrendamento simplificado, com estudos para terminais mais simples que tenham menos exigências em relação aos grandes terminais. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, Trinks prevê que o governo possa convocar empresas para operações de trechos ferroviários, mesmo que isso seja por conta e risco delas, mas sem a obrigatoriedade de passar pelo processo de concessão.

O advogado especialista em Direito concorrencial e controles sobre contratações públicas do escritório Piquet, Magaldi e Guedes Advogados, Pedro Aurélio Azevedo Lustosa, disse que a Lei 14.273/2021 cristalizou a prerrogativa das concessionárias, que exploravam as ferrovias brasileiras, de devolverem trechos antieconômicos ao governo federal.

“Em regra, essa lei estabelece que os trechos devolvidos ou desativados podem ser objeto de chamamento público (artigo 26, inciso III), para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para exploração dessas ferrovias. No entanto, um dos requisitos, atualmente exigidos, é o estabelecimento do valor de outorga mínimo para assinatura dos contratos (artigo 27, inciso IV)”, disse Lustosa à Portos e Navios.



Para ele, essa exigência poderia gerar impasses a eventuais interessados, levando em conta que, por sua própria definição (artigo 15), os trechos devolvidos não apresentam tráfego comercial nos últimos quatro anos ou possuem operação comprovadamente antieconômica. “Nessa conjuntura, faz sentido que haja um esforço regulatório do governo federal, para editar decretos ou portarias que estabeleçam formato de chamamento público, em que não seja exigido valor mínimo de outorga, de forma que o interessado se comprometa apenas com investimentos no trecho em questão”, reforçou o advogado.

Short lines

Atualmente, de um total de 29 mil quilômetros de trechos de ferrovias brasileiras, a ANTT estima que entre 15 mil e 20 mil estejam inutilizados ou com baixo nível de uso. Esse cenário é decorrente do fato de que, mediante indenização, as concessionárias têm tido a opção de devolvê-los, quando elas se apresentam sem condições de uso.

A intenção do Ministério da Infraestrutura é realizar um extenso programa de chamamento para criar as short lines – ferrovias de menor distância que, em geral, abastecem os grandes corredores e cujos trechos sejam do interesse dos concessionários e que continuam sendo operados. O que se espera é que esses trechos, hoje abandonados, possam servir até para o transporte de passageiros.

O diretor da FGV Transportes da Fundação Getúlio Vargas e coordenador do Comitê de Regulação Ferroviária da FGV Direito Rio, Marcus Quintella, disse que a maior preocupação é tirar as short lines do papel e que sejam construídas, efetivamente, com equilíbrio.

“Aparentemente, esse termo está genérico na lei visto que, na argumentação de uma short line, não tem qualquer limitação de valor de quilometragem, nem de volume de cargas. Isso deve ser melhor esclarecido. Fato é que elas são absolutamente necessárias para o equilíbrio da matriz brasileira de transporte de cargas. Realmente é necessário ter uma solução para os atuais trechos antieconômicos, abandonados e subutilizados”, reforçou Quintella.

Audiências públicas

O diretor da FGV Transportes também ressaltou a importância das audiências públicas sobre o marco legal das ferrovias: “Temos mais 20 pedidos aprovados. Há uma expectativa de que todas as regras e regulamentações sejam definidas nessas audiências, com transparência e segurança jurídica para que as ferrovias saiam do papel”.

Quintella lembrou que, até 22 de junho, a ANTT promoveu as audiências públicas 4 e 5 que, respectivamente, serviram para regulamentar a celebração dos contratos de adesão, que vão possibilitar a implantação de novas ferrovias por meio de autorizações, principalmente as short lines; e para recolher contribuições para regulamentar o artigo 5 da Lei das Ferrovias.

Na visão de Quintella, “as short lines e as ferrovias de média extensão podem despertar o interesse de empresas em geral, indústrias, empresas mineradoras, entre outras que tenham cargas cativas e estudos de mercados e de suas próprias demandas bem definidos”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022

MARINHA E ÁGUAS AZUIS APRESENTAM SEÇÃO DE QUALIFICAÇÃO DE PRAÇA DE MÁQUINAS DA FRAGATA CLASSE TAMANDARÉ

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24 Julho 2022



A Marinha do Brasil e a SPE Águas Azuis – Sociedade de Propósito Específico composta pela thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa e Segurança e Atech – apresentaram, no dia 21 de junho, na thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul em Itajaí-SC, a seção de uma das praças de máquinas da futura Fragata Classe Tamandaré. Este modelo de verificação (Mockup) reproduz em dimensões reais a estrutura do navio para ser qualificada pela sociedade classificadora e pelas normas e requisitos contratuais aplicáveis, e assim dar início à fabricação da embarcação ainda este ano.

O Programa Fragatas Classe Tamandaré, conduzido desde 2017 pela Marinha do Brasil, executado pela Águas Azuis e gerenciado pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), prevê a construção, em território nacional, de quatro navios de alta complexidade tecnológica.

As fragatas serão escoltas versáteis e modernas, dotadas de elevadas capacidades de mobilidade, permanência, comunicações, combate, vigilância e reação e, portanto, capazes de um amplo espectro de emprego e de proteção da área marítima pertencente ao Brasil. Suas características possibilitarão o incremento nas operações de busca e salvamento; permitirão monitorar e combater ações de poluição, pirataria, pesca ilegal, dentre outras ameaças, incrementando a segurança marítima na Amazônia Azul.

A obtenção desses navios faz parte dos objetivos de modernização da Força Naval, mais especificamente da construção do Núcleo do Poder Naval, que visa a renovação da esquadra brasileira. Além de representar um esforço conjunto para o desenvolvimento da base industrial de defesa, capacitando e aprimorando a mão de obra da construção naval, e fomentando a Indústria Nacional de Defesa.

O contrato de construção foi assinado em 5 de março de 2020, entre a Emgepron, empresa estatal independente, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha, e a Sociedade de Propósito Específico Águas Azuis.

Dimensões

As fragatas contam com características tais como deslocamento de 3.380 t, comprimento de 107 m, largura máxima de 16 m, autonomia de 5.000 MN (9.260 km) a velocidade de cruzeiro, velocidade máxima de 25,5 nós (47,2 km/h) e uma tripulação total de cerca de 130 militares.

O Programa Fragatas Classe “Tamandaré” prevê a transferência de tecnologia e a capacitação de empresas e da Marinha do Brasil (MB).

Desenvolvido com base em modelo de parceria nacional, o PFCT tem potencial de gerar empregos diretos e indiretos de alta qualificação no Brasil a partir da transferência de tecnologia e de taxas de conteúdo local acima de 30%, para o primeiro navio, e de 40% para os demais embarcações. Está prevista a contratação de cerca de dois mil trabalhadores diretos, que receberão capacitação em projeto e construção de navios de guerra de elevada complexidade tecnológica, além da geração de outros cerca de seis mil empregos indiretos.

Do ponto de vista de construção, a incorporação das modernas técnicas de planejamento e conceitos de construção naval, aplicadas no projeto da consagrada classe MEKO de navios de guerra, de propriedade da thyssenkrupp Marine Systems, e sua absorção e incorporação por um estaleiro em território nacional, com emprego de mão de obra nacional e reflexos na manutenção da indústria marítima nacional, representam uma forte contribuição de inovação e manutenção da tecnologia de construção naval no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022

ARTIGO - DISCUSSÕES RECENTES SOBRE A LEI APLICÁVEL AOS TRABALHADORES MARÍTIMOS

Por Rafael de Filippis, José Daniel Gatti Vergna e Sofia de Compostela Gomes da Silva Hernandez OPINIÃO 24 Julho 2022



A aplicação da Lei do Pavilhão (bandeira da embarcação) é um tema que gera debates há muitos anos em relação aos trabalhadores marítimos. Desde a entrada em vigor do Decreto 10.671, de 12 de abril de 2021, que promulgou a Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), a discussão sobre a lei que deve ser aplicada aos trabalhadores a bordo de embarcações marítimas tem sido retomada pelos tribunais trabalhistas. A CTM determina que deve ser aplicada a lei do local em que a embarcação está registrada, seguindo a definição da Lei do Pavilhão.

Tradicionalmente, antes do cancelamento da Súmula 207 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), os tribunais já adotavam a regra costumeira da Lei do Pavilhão, que determinava a aplicação da lei do local de prestação de serviços quando houvesse conflito entre leis aplicáveis ao trabalhador.

No entanto, após essa mudança, no início da década passada, a jurisprudência majoritária passou a adotar a lei “mais favorável” aos trabalhadores marítimos, mesmo no caso de eles serem contratados no Brasil ou prestarem serviços em conformidade com a Lei de Expatriação (Lei 7.064/1982). Normalmente, a lei trabalhista brasileira é considerada mais favorável ao trabalhador, quando comparada sistematicamente com outras leis, pois prevê direitos e benefícios adicionais ao trabalhador, gerando a interpretação acima.

No caso do trabalho marítimo, porém, o tripulante está prestando serviços em uma embarcação cujo transporte (de pessoas ou cargas) não necessariamente está vinculado a uma só jurisdição. A finalidade do serviço prestado na embarcação é específica e direcionada à embarcação. Por isso que se argumenta que a lei aplicável a esses trabalhadores deve ser exclusivamente a lei do local em que está registrada a embarcação.

Outro argumento considerado é o fato de que a indústria do transporte marítimo internacional possui caráter global, tanto no que se refere às rotas utilizadas quanto à diversidade de nacionalidades da tripulação. Assim, na medida em que o tribunal trabalhista brasileiro determina que deve ser aplicada a lei brasileira a uma pessoa ou grupo de pessoas em detrimento da Lei do Pavilhão, além do desrespeito à regra internacional, há nítida quebra da igualdade no tratamento jurídico dado aos trabalhadores daquela embarcação.

Em junho de 2022, o TST proferiu decisão determinando que a norma internacional prevalece em relação à legislação trabalhista brasileira. Os fundamentos foram: há prevalência dos tratados internacionais ratificados pelo Brasil, é necessário que haja igualdade de direitos para os trabalhadores de uma mesma embarcação e que haja uniformidade das condições e dos benefícios aplicáveis à categoria de marítimos.

A promulgação da CTM, em 2021, e a recente decisão do TST sugerem uma possível mudança de postura dos tribunais brasileiros, embora ainda estejamos longe da consolidação de um entendimento jurisprudencial. Ainda assim, as empresas do ramo, em especial de cruzeiros, deverão se atentar sobre o tema, pois essa mudança de posicionamento poderá causar impactos na contratação de trabalhadores, em especial, se forem brasileiros ou prestarem serviços envolvendo a jurisdição brasileira.

Autores Rafael de Filippis (E) é sócio, José Daniel Gatti Vergna e Sofia de Compostela Gomes da Silva Hernandez são advogados do Mattos Filho

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022

TERMELÉTRICAS FLUTUANTES DA KARPOWERSHIP COMEÇAM A CHEGAR A ITAGUAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2022



Divulgação Karpowership

Primeiro dos quatro powerships da empresa turca previstos no projeto de geração chegará ao porto neste sábado (23) e demais ao longo da próxima semana. Usinas serão abastecidas por FSRU

As quatro termelétricas flutuantes da Karpowership começam a se posicionar no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro. O primeiro 'powership' da empresa turca chegará à região portuária neste sábado (23), com os demais

previstos para se integrarem ao longo da próxima semana. A empresa turca informou que tem expectativa de iniciar as operações de geração de energia em breve já que os testes de comissionamento das linhas de transmissão, com extensão de 14,6 quilômetros e conectadas à subestação de Furnas, estão em processo de conclusão. A Karpowership foi uma vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural realizado em outubro do ano passado. O projeto é temporário e tem duração total de 44 meses.

Em junho, a Karpowership assinou um contrato de passagem com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para a instalação, pela empresa estrangeira, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão dentro da área de abrangência do Porto de Itaguaí (RJ). O projeto apresentado à autoridade portuária prevê para a Baía de Sepetiba quatro termelétricas flutuantes, uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU) de gás natural liquefeito (GNL), além da instalação de 36 torres temporárias para transmissão da energia gerada, ancoradas em terra e mar. As térmicas flutuantes 'Porsud I e II' e 'Karkey I e II' terão capacidade instalada total de 560 MW.

A Karpowership destacou que a infraestrutura é de fácil mobilização e desmobilização e tem menor impacto, se comparado a processos de construção de termelétricas tradicionais. A FSRU que abastecerá as usinas flutuantes com gás natural também será posicionada neste período na região portuária. A empresa também argumenta que as embarcações do projeto têm elevada eficiência energética, com motores de última geração tecnológica fabricados com tecnologia desenvolvida em países como Alemanha e Finlândia. "Esta alternativa permitirá ao Brasil avaliar outras aplicações dos navios geradores para o mercado de gás e do pré-sal. São oportunidades que se abrem, fundamentais para um mundo que precisa encarar desafios de fornecimento de energia de forma segura e ambientalmente correta", afirmou o diretor de projetos da Karpowership no Brasil, Gilberto Bueno.

Ambientalistas questionam o processo de licenciamento, levantando possíveis impactos do projeto à fauna local. Eles alegam que a operação das termelétricas flutuantes na região ameaça os botos cinzas de extinção. Em maio, o Instituto Arayara alertou que a ausência de um estudo de impacto ambiental aprofundado está condenando a espécie. O instituto realizou uma série de notificações extrajudiciais pedindo a suspensão da licença ambiental do empreendimento termelétrico, emitida pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea), além do arquivamento do projeto. No começo de junho,



o Ministério Público entrou com uma ação civil para tentar impedir a instalação de usinas flutuantes. Numa ação anterior, o MPF havia tentado anular a licença de instalação das torres.

A Karpowership informou à reportagem que recebeu a licença de operação, aprovada pelo Inea, para o projeto de geração de energia por embarcações, na Baía de Sepetiba. A companhia reforça que também já teve a permissão da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para operar o projeto como uma das vencedoras do leilão de energia reserva, realizado pela Aneel em 2021.

“Neste momento, a Karpowership trabalha em parceria com as autoridades para que o projeto tenha início de forma segura o mais breve possível. Todo processo de licenciamento ambiental do empreendimento segue rigorosamente os critérios técnicos e jurídicos aplicáveis, decisões e normas estabelecidas pelo órgão licenciador. Todos os estudos de impacto socioambiental exigidos pelo órgão ambiental já foram apresentados”, frisou a empresa em nota. A Karpowership acrescentou que também apresentou todas as informações para esclarecer os aspectos técnicos e jurídicos solicitados na ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal.

A Karpowership alega que iniciou um projeto de compensação ambiental voluntária em parceria com a prefeitura de Itaguaí. De acordo com a empresa, haverá ações para reflorestar áreas degradadas, com o replantio de espécies nativas da Mata Atlântica, de mangue e restinga. A primeira área de mangue a ser recuperada já foi definida junto com a Secretaria de Meio Ambiente e Planejamento de Itaguaí e a ação será coordenada pela ONG Onda Verde (RJ), entidade não governamental, sem fins lucrativos, que atua na conservação da diversidade biológica do Bioma Mata Atlântica.

A empresa garantiu que o programa de responsabilidade corporativa da companhia no Brasil contará com oficinas participativas e servirão para a identificação das prioridades das comunidades e para a construção de projetos de forma integrada. “A Karpowership reconhece que o direito ao desenvolvimento social é fundamental e seguimos os parâmetros dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Nossa intenção é fazer diferença positiva, contribuindo para o progresso das comunidades e países onde operamos”, disse Bueno. A empresa do grupo Karadeniz Energy Group, localizado em Istambul, hoje conta com 35 powerships atualmente e opera mais de 4.350 MW de capacidade instalada globalmente.

A CDRJ, que administra a zona poligonal do Porto de Itaguaí, estima arrecadar mais de R\$ 30 milhões durante o período de operação do projeto. Com a tarifa portuária, a CDRJ estima arrecadar em torno de R\$ 7,5 milhões por ano, totalizando cerca de R\$ 28 milhões pelo período de 44 meses, englobando o desenvolvimento e operação do projeto, conforme as premissas do leilão de energia de reserva, do qual a Karpowership foi uma das vencedoras. Além disso, são previstos outros R\$ 4 milhões com o contrato de passagem, totalizando R\$ 32 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022

DEVOLUÇÃO DE TRECHOS FERROVIÁRIOS CONCEDIDOS PRECISA DE NORMATIVO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Julho 2022

O TCU recomendou a elaboração de ato normativo com todas as etapas do processo de devolução de trechos ferroviários. A recomendação foi dirigida ao Ministério da Infraestrutura, à ANTT e ao DNIT

O Tribunal de Contas da União (TCU) realizou, sob a relatoria do ministro Bruno Dantas, auditoria operacional acerca do processo de devolução de trechos ferroviários concedidos, com enfoque na qualidade regulatória e na identificação de eventuais falhas e proposição de melhorias.



A fiscalização do TCU envolveu a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela gestão dos contratos de concessão e pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços.

O Ministério de Infraestrutura também foi auditado por ser o encarregado da formulação e condução das políticas públicas de transportes. Assim como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pela gestão patrimonial dos bens transferidos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

O TCU verificou fragilidades na forma de inconsistências e oportunidades de melhoria. Como a previsão de início do processo de devolução somente a partir do pedido da concessionária. E o processo sem elementos garantidores de sua razoável duração.

Outra inconsistência é a inexistência de previsão de participação do Ministério da Infraestrutura nos processos de devolução. Além da ausência de definição de critérios para análise da viabilidade de devolução de um trecho ferroviário por parte do Poder Concedente. O TCU apontou ainda a falta de participação do controle social.

Deliberação do TCU

O Tribunal recomendou a elaboração de ato normativo no qual seriam estabelecidos os procedimentos e as atribuições de cada ator envolvido, a fim de conferir maior transparência e segurança jurídica. Essa recomendação foi dirigida ao Ministério da Infraestrutura, à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

A Corte de Contas verificou não ter havido celeridade na análise dos pedidos de devolução de alguns trechos ferroviários concedidos. Como em Pernambuco (Linha Tronco Centro Recife) e no Estado de São Paulo (ramal de Piracicaba da Malha Paulista).

Fonte: TCU

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 25/07/2022