

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 079/2022
Data: 27/06/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS ENTRAM EM GREVE E COBRAM AUMENTO SALARIAL	4
'O PORTO DE SANTOS É DESAFIADOR PARA OS PRÁTICOS', DIZ PRESIDENTE DA PRATICAGEM DE SÃO PAULO.....	5
PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE SER ENTREGUE AO TCU ATÉ O FINAL DE JULHO	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
ECONOMIA E ENAP LANÇAM PRÊMIO CIDADES EMPREENDEDORAS	9
NÚMERO DE INVESTIDORES POSICIONADOS É O MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA	10
CARAVANA BRASIL PRA ELAS LEVA A MULHERES DE BELO HORIZONTE ORIENTAÇÕES DE COMO EMPREENDER	11
PORTAL PORTO GENTE	11
DP WORLD SANTOS FIRMA PARCERIA COM PROJETO MARÉ MANGUE.....	11
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA CONFLITA COM A CIDADE DE SANTOS.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – CAMINHO PARA O AMANHÃ	13
NACIONAL - HUB – CURTAS	14
ITAGUAÍ 1.....	14
ITAGUAÍ 2.....	14
NORTE DE MINAS 1.....	14
NORTE DE MINAS 2.....	14
FERTILIZANTE RUSSO.....	14
NACIONAL - RELATOR DA PEC DOS COMBUSTÍVEIS ESPERA ENTREGAR HOJE SEU RELATÓRIO	15
NACIONAL - BEZERRA ESTUDA RECONHECER ESTADO DE EMERGÊNCIA PARA O TRANSPORTE DE CARGA	16
NACIONAL – MINISTÉRIO DA CIÊNCIA LANÇA REDE DE DESCARBONIZAÇÃO, MOBILIDADE E LOGÍSTICA	17
REGIÃO SUDESTE – NOVA FERROVIA PODE LIGAR MINAS ATÉ O PORTO DO AÇU, APONTA ESTUDO	18
REGIÃO NORDESTE - CORREDOR LOGÍSTICO DE EXPORTAÇÃO E INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE SERÁ ENTREGUE EM 2026	19
REGIÃO SUDESTE - PRATICAGEM DE SÃO PAULO CELEBRA 89 ANOS.....	20
INTERNACIONAL - TECNOLOGIA É BASE PARA ESTUDOS DE PRESERVAÇÃO DO MAR DE PORTUGAL	21
PORTO DE SINES SERÁ O PRIMEIRO A TER LICENCIAMENTO SIMPLIFICADO PARA ENERGIAS RENOVÁVEIS	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	24
BIDEN MIRA LINHAS DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES	24
CONSTRUÇÃO DE FRAGATAS DA MARINHA EM ITAJAÍ DEVE INICIAR AINDA NESTE ANO	25
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL É APROVADO PARA RECEBER CERTIFICAÇÃO ISO.....	26
LÍQUIDOS DE ORIGEM VEGETAL SÃO DESTAQUES NAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DE PARANAGUÁ	27
CANAL PRINCIPAL DO PORTO DE ITAGUAÍ TEM PROFUNDIDADE AMPLIADA PARA 20 METROS.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	29
PETROBRAS: CONSELHO APROVA CAIO PAES DE ANDRADE PARA PRESIDIR ESTATAL POR 7X3	29
EM MEIO A CRÍTICAS E SEM UNANIMIDADE, PETROBRAS DIZ QUE PAES DE ANDRADE É 'EMPREENDEDOR COM SUCESSOS COMPROVADOS'.....	30
'O PIOR MOMENTO DA INFLAÇÃO JÁ PASSOU', DIZ PRESIDENTE DO BC	32
FUNDOS DE PENSÃO DE ESTATAIS TÊM ROMBO DE R\$ 24 BI, E GOVERNO VAI BRECAR APORTES EXTRAS.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
REDUÇÃO DE ICMS POR GARCIA EM SP CAUSA MAL-ESTAR ENTRE GOVERNADORES.....	34
PROPOSTA PARA O AGRONEGÓCIO.....	35
QUEREMOS ATRAIR MAIS RECURSOS DO SETOR PRIVADO', DIZ PRESIDENTE DO BID	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
TRIUNFO TENTA 'ARRUMAR A CASA' E VOLTAR A CRESCER	39
MENOR CRESCIMENTO CHINÊS PESA MAIS SOBRE O BRASIL, DIZ BIS	41
COMO ALIMENTAR A INFLAÇÃO	42
ELEIÇÕES 2022: QUEM SÃO OS POSSÍVEIS CANDIDATOS AO GOVERNO DO PARANÁ.....	44
PRODUTORES DE CELULOSE ANUNCIAM 7º AUMENTO DE PREÇOS NO ANO	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS	48
INDICADOR IPEA REGISTRA ALTA DE 0,9% NA DEMANDA POR BENS INDUSTRIAIS EM ABRIL	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 079/2022
Página 3 de 56
Data: 27/06/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PPSA ARRECADADA R\$ 1,23 BILHÃO COM A COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DA UNIÃO NO 1º SEMESTRE	49
COM RECORDE PARA O MÊS DE MAIO, EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PASSAM DE US\$ 15 BILHÕES	49
LOCKDOWNS DA CHINA, SAZONALIDADE DA SOJA E TURBULÊNCIA NO SETOR DE PETRÓLEO IMPACTAM BALANÇA COMERCIAL	50
TRANSPORTE POR CABOTAGEM TEM ALTA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	52
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL OBTÉM ISO 9001 E ISO 14001	53
ARTIGO - TEM INÍCIO A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR - PARTE III*	53
DOCAS DE SANTANA COLOCA AMAPÁ NO ROL DO 'PORTOS + BRASIL'	54
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS ENTRAM EM GREVE E COBRAM AUMENTO SALARIAL

Paralisação começou nesta segunda-feira (27). Grevistas protestam em frente a Autoridade Portuária de Santos

Por: ATribuna.com.br



Funcionários do Porto de Santos entraram em greve Foto: Alexander Ferraz/AT

Funcionários do Porto de Santos entraram em greve nesta segunda-feira (27), por meio do Sindicato dos Trabalhadores Portuários do Estado de São Paulo (Sindaport). Eles cobram reajuste salarial com base no total da inflação acumulada no período da pandemia de covid-19.

Os portuários definiram a paralisação neste domingo (26), após uma reunião com o sindicato. Há uma audiência de mediação junto ao Tribunal Regional do Trabalho (TRT) às 17h desta segunda. Mais tarde, às 20h, está prevista uma nova assembleia na entidade.

Cerca de 50 manifestantes se reuniram na porta da Autoridade Portuária de Santos (SPA), no bairro Macuco, pela manhã, para protestar e exigir o reajuste. O sindicato destaca ainda que o abono de férias dos funcionários foi reduzido de 50% para 45% durante a pandemia.

Uma decisão da juíza Eliane Aparecida da Silva Pedroso, do TRT da 2ª Região, determinou que, durante a greve, pelo menos 40% dos guardas portuários e 30% dos técnicos portuários mantenham o serviço, sob pena de multa diária de R\$ 20 mil.

Em nota, a Santos Port Authority (SPA) informa que reconhece o direito constitucional de manifestação dos seus trabalhadores vinculados ao Sindicato dos Trabalhadores das Administrações Portuárias do Estado de São Paulo (Sindaport) e ao Sindicato dos Operários Portuários de Santos e Região (Sintraport), que ocorre por ocasião das negociações do Acordo Coletivo de Trabalho deste ano, porém, reafirma que tudo está sendo feito para garantir a normalidade nas operações portuárias em Santos.

A greve está restrita aos funcionários de administração e fiscalização vinculados à SPA, atingindo parte dos 882 empregados da estatal, sem relação com os funcionários dos 55 terminais portuários, tampouco com os trabalhadores avulsos (TPAs), que compõem um contingente de dezenas de milhares. O Porto opera dentro da normalidade até o momento.

A SPA entrou com pedido de Tutela Cautelar Antecedente junto à Justiça do Trabalho, que determinou a garantia do atendimento do percentual mínimo de 40% de trabalhadores na função de Guarda Portuário e 30% para os trabalhadores na função de Técnico Portuário, distribuídos nos diversos setores da empresa, sob pena de multa diária de R\$ 20 mil. As demais categorias representadas por outros sindicatos já aceitaram a proposta da estatal e estão laborando normalmente.

Ainda segundo a nota, a proposta da SPA feita aos sindicatos compreende reajuste salarial integral de 100% do IPCA do período, ou seja, de 11,73%. O índice é o reajuste máximo permitido por lei,

considerando a limitação legal imposta em ano eleitoral. O impasse se dá em torno do percentual adicional de hora extra, que hoje é de 100% na SPA, enquanto a CLT estabelece o percentual de 50%. Em nota, a Santos Port Authority (SPA) informa que reconhece o direito constitucional de manifestação dos seus trabalhadores vinculados ao Sindicato dos Trabalhadores das Administrações Portuárias do Estado de São Paulo (Sindaport) e ao Sindicato dos Operários Portuários de Santos e Região (Sintraport), que ocorre por ocasião das negociações do Acordo Coletivo de Trabalho deste ano, porém, reafirma que tudo está sendo feito para garantir a normalidade nas operações portuárias em Santos.

A greve está restrita aos funcionários de administração e fiscalização vinculados à SPA, atingindo parte dos 882 empregados da estatal, sem relação com os funcionários dos 55 terminais portuários, tampouco com os trabalhadores avulsos (TPAs), que compõem um contingente de dezenas de milhares. O Porto opera dentro da normalidade até o momento.

A SPA entrou com pedido de Tutela Cautelar Antecedente junto à Justiça do Trabalho, que determinou a garantia do atendimento do percentual mínimo de 40% de trabalhadores na função de Guarda Portuário e 30% para os trabalhadores na função de Técnico Portuário, distribuídos nos diversos setores da empresa, sob pena de multa diária de R\$ 20 mil. As demais categorias representadas por outros sindicatos já aceitaram a proposta da estatal e estão laborando normalmente.

Ainda segundo a nota, a proposta da SPA feita aos sindicatos compreende reajuste salarial integral de 100% do IPCA do período, ou seja, de 11,73%. O índice é o reajuste máximo permitido por lei, considerando a limitação legal imposta em ano eleitoral. O impasse se dá em torno do percentual adicional de hora extra, que hoje é de 100% na SPA, enquanto a CLT estabelece o percentual de 50%.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2022

'O PORTO DE SANTOS É DESAFIADOR PARA OS PRÁTICOS', DIZ PRESIDENTE DA PRATICAGEM DE SÃO PAULO

Bruno Roquete Tavares ressalta desafios da profissão no dia a dia do cais santista

Por: Maurício Martins



Bruno Tavares preside a Praticagem de São Paulo Foto: *Matheus Tagé/AT*

Há 400 anos o trabalho de ajudar os navios a entrar nos portos do mundo já era necessário. No Brasil, o primeiro regimento de pilotos foi oficializado em 12 de junho de 1808, por meio de um decreto assinado pelo príncipe regente português, Dom João.

Assim conta Bruno Roquete Tavares, de 44 anos, um experiente piloto, ou simplesmente prático, como a profissão é mais conhecida em Santos. Tavares é diretor-presidente da Praticagem de São Paulo, fundada oficialmente em 27 de junho de 1933 e que completa 89 anos amanhã. Na data é comemorado o Dia da Praticagem em Santos, oficializado por decreto pela Prefeitura em 2016.

Tavares, que exerce a profissão há 11 anos, conta que o serviço em Santos é feito 24 horas por dia, por 64 práticos, em qualquer horário. As escalas costumam ter 12 profissionais por dia, que se revezam nos navios. Existem manobras que demoram até 3,5 horas.

“A representatividade do prático vai muito além de manobrar o navio: ele é o cara que representa o País, o primeiro a chagar a bordo dos navios estrangeiros. Mesmo durante o pior período da



pandemia, estávamos lá. Tivemos muito cuidado em termos de procedimentos de segurança, revisamos tudo de acordo com as regras da Anvisa”, conta o diretor-presidente. Leia a seguir a entrevista dada para A Tribuna.

Por que o navio não entra no porto sem o práctico?

O práctico divide a responsabilidade da manobra com o comandante do navio. O práctico é um profissional conhecedor local das peculiaridades daquele porto: vento, corrente, profundidades. Ele sabe onde pode passar com aquele navio. Enquanto o oficial de náutica, o comandante do navio, é treinado para navegar em mar aberto, o práctico é treinado para manobrar navios em regiões super restritas, com perigos e uma geografia completamente diferente do mar aberto. É importante um profissional que tenha o conhecimento local para fazer a entrada e saída dos navios com a máxima segurança possível.

Quais são os riscos para manobra de navios no Porto de Santos?

O Porto de Santos é estuarino e muito sinuoso em certos trechos de navegação. O próprio canal não é largo. Existem navios que não podem cruzar com outro em determinados trechos, não há espaço. De acordo com a Autoridade Portuária, você precisa de dois prácticos dependendo das dimensões do navio. Do início do canal de entrada do Porto de Santos até o último berço, lá em Cubatão, você tem 12 milhas de navegação, mais ou menos 24 quilômetros de extensão. E não é uma reta, são trechos estreitos e sinuosos. E nas duas margens, esquerda (Guarujá) e direita (Santos), têm terminais, comunidades, ferry boat cruzando todo o tempo. Não é um lugar que tem só mato de um lado e de outro e qualquer coisa você encalha o navio no mato. Tem edificações nas margens, pessoas transitando. O Porto de Santos é nevrálgico, sensível. Tem toda uma restrição para navegação. E 90% dos navios são estrangeiros, não é tripulação brasileira. Além disso, o comandante não é obrigado a conhecer cada porto, por isso a presença do práctico é fundamental para assessorar o comandante.

Comparando o Porto de Santos a outros portos brasileiros, como você classifica o nível de dificuldade na manobra?

O Porto de Santos é desafiador. Não é que não existam outros portos sinuosos e estreitos, mas é que Santos tem um movimento muito grande. Ao mesmo tempo que tem várias restrições e é preciso usar muita segurança nas manobras por causa do tamanho dos navios, você não pode parar o porto por causa disso. Então, ao mesmo tempo em que temos que fazer um trabalho com segurança e qualidade, precisa de dinamismo, otimizando ao máximo para evitar perda de tempo, ou qualquer tipo de situação em que um terminal fique ocioso. É o maior porto da América Latina em termos de movimentação de cargas. Para manter essa dinâmica, temos que estar bem treinados, embaçados e fazer uso de tecnologias para ajudar. Tudo isso é levado em conta no nosso dia a dia.

Esse trabalho dos prácticos existe no mundo todo?

É mundial, a grande maioria dos portos tem. Em portos muito pequenos, com embarcações muito pequenas, pode não ser necessário. Mas é internacional, poucos são os portos que não tem. Temos um exemplo daquele caso da Itália, do acidente em que o navio bateu nas pedras (Costa Concordia, em 2012), pessoas morreram, o comandante foi preso. Naquele trecho o práctico era facultativo, o comandante não quis fazer uso de práctico e aconteceu acidente. A regra mudou depois daquilo (o práctico passou a ser obrigatório).

Como é a escala de trabalho em Santos?

Hoje em Santos são 12 prácticos em escala por dia. A gente se organiza sempre pelo pico, não pela média. A média diária hoje é de 32 a 33 manobras. Mas temos picos de 50, 60. Nosso recorde foram 61 manobras em um dia. Com esse número de 12 prácticos conseguimos fazer até 80 manobras e, se precisar chamar mais prácticos, a gente tem condições de fazer isso. A empresa se prepara sempre para o pior cenário. É mais fácil não ter rebocador ou não ter amarrador suficiente para amarrar os navios do que não ter práctico para manobrar.

Mas também existe um aparato tecnológico que auxilia os prácticos?



Por trás de colocar o práctico a bordo do navio tem toda uma infraestrutura. Hoje, na Praticagem de Santos, temos mais de 120 colaboradores diretos. Tem toda a equipe que compõe a lancha para botar o práctico a bordo e desembarca-lo. Tem o mestre, o marinheiro, toda a equipe que está pronta a operar a frota de lanchas da Praticagem. Às vezes tem cinco, seis manobras simultâneas e tem que distribuir os prácticos. Tem toda a equipe do departamento marítimo, do estaleiro, do centro de operações - que faz toda a coordenação do tráfego, de acordo com as regras da Autoridade Portuária. Tem dois operadores 24 horas por dia, sete dias por semana. Não para, é um serviço ininterrupto para alimentar o práctico de todas as informações que ele precisa para ir para a manobra. E no centro de operações tem toda a tecnologia, com sensores para dar informações sobre ventos, correntes, toda a parte de computação para fazer os cálculos que o práctico precisa saber para trocar informações com o comandante durante a manobra. Então, há toda uma equipe por trás dessa operação. E há uma programação de navios de acordo com as regras do Porto. Os operadores vão compilando as informações de acordo com programação da SPA, que passa os navios liberados para manobrar. Aí montamos uma escala.

Quem paga o práctico?

É o armador, o dono do navio. Na verdade, nosso cliente direto é o Estado. Porque nós somos os representantes do Estado, os primeiros que vão a bordo. Financeiramente, são contratos de navegação com o armador do navio. Nós somos uma empresa privada, que não recebe um centavo do Governo. O lucro da empresa é dividido entre os prácticos.

Como funciona a formação desses profissionais?

Existe um processo público que é feito pela Marinha, que organiza a seleção, até porque é a Marinha que regulamenta o serviço. Tem prova teórica, psicológica, médica, física, prova de títulos. Após o candidato se classificar ele começa um processo de estágio de, no mínimo, um ano, acompanhando os prácticos. Depois ainda passa por uma banca avaliadora da marinha para ver se está apto a atuar realmente no Porto de Santos. Mas ainda entra com uma restrição técnica em Santos, leva de quatro a seis anos para se tornar um práctico habilitado a manobrar qualquer tipo de embarcação. Até para dar tempo de o práctico ter bagagem para manobrar navios maiores. Então não é uma coisa fácil, é bem longo o processo de formação.

Quais foram as mudanças nos últimos anos na área de vocês?

O que vem mudando muito é o tamanho dos navios, vem crescendo muito rapidamente. Até porque para ter uma economia de escala, colocam um navio gigantesco e conseguem carregar muito mais contêineres. E sempre treinamos para manobrar esses navios maiores, não só em comprimento, mas em largura e calado. Eles afundam mais. Hoje, o calado máximo em Santos é de 14,5 metros, que é um calado bem dinâmico para operação, em termos internacionais. Estamos sempre nos antecipando. No final de 2016 para 2017, quando começou a se ventilar a probabilidade de trazer os navios de 366 (de comprimento) já acendeu a luz amarela e começamos a buscar informações, centros de treinamentos, troca de informações entre praticagens. Começamos a nos preparar para isso. Tanto que em 2018 estávamos todos prontos a operar o 366. E até começamos a alimentar a autoridade portuária sobre como trazer esse navio para cá, a parte de segurança, vento, isso ajudou muito a autoridade portuária a homologar a vinda desse navio para cá. Já está homologado, agora é só esperar.

Como a Praticagem avalia a desestatização do porto de Santos?

Somos uma empresa privada e fazemos o nosso papel dentro do Porto como vários outros players. Então, se for bom para o Porto, se for trazer desenvolvimento, aprimoramento nas operações, agilidade, otimização, a gente assina embaixo. Tudo que for bom para o desenvolvimento do porto, seja na parte de logística, operacional de segurança, a gente está junto. Somos uma engrenagem que faz parte desse complexo que é o Porto de Santos. Tudo o que vier para melhorar, assinamos embaixo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/06/2022

PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE SER ENTREGUE AO TCU ATÉ O FINAL DE JULHO

Prefeitura de Santos defende a manutenção de um espaço para o funcionamento do cais público na Cidade

Por: **Sandro Thadeu**



Objetivo de lançar o leilão portuário em dezembro está mantido, afirma o diretor-presidente da Antaq, Eduardo Nery Machado Filho. Foto: Alexsander Ferraz/AT

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery Machado Filho, afirmou que o projeto com a modelagem da desestatização do Porto de Santos deverá ser entregue ao Tribunal de Contas da União (TCU) até o final do próximo mês.

Somente após o aval desse órgão de controle externo do Governo Federal, a agência pode publicar o edital do leilão. O objetivo de lançar a concorrência em dezembro está mantido.

“É um cronograma desafiador, mas esse processo tem prioridade por causa da importância do Porto de Santos”, explicou o representante da agência, que esteve nesta sexta-feira (24) em Santos, onde foi recebido pelo prefeito Rogério Santos (PSDB), no Paço Municipal.

Nery ouviu as reivindicações e percepções do chefe do Executivo a respeito do processo de desestatização. Ele também ouviu sugestões para a melhoria da relação Porto-Cidade e aperfeiçoamento de outros projetos de caráter estratégico para a população.

“Algumas preocupações trazidas pelo prefeito são muito pertinentes e serão estudadas pela nossa equipe para serem incorporadas, dentro do possível, na modelagem”, declarou o diretor-presidente da Antaq.

Sugestões

Conforme o prefeito, o porto santista tem uma importância fundamental para a economia do Brasil, mas também tem um papel social relevante para o mercado de trabalho e para a comunidade da região.

Rogério deixou claro que não é contra a desestatização do Porto. Porém, faz ponderações para que o processo seja aprimorado e garanta o desenvolvimento econômico do País e a preservação da qualidade de vida local.

“Os interesses da Cidade precisam ser ouvidos pela Antaq. São muitas questões e tivemos a oportunidade de apresentá-las de uma forma democrática e republicana. O Município já tinha feito alguns questionamentos e estamos aguardando as respostas”, disse o prefeito.

O chefe do Executivo explicou que já foram detectados problemas na proposta de desestatização. Uma das principais preocupações é a manutenção do cais público para garantir a atividade dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs).

“O cais público é importante para as pequenas e médias empresas locais, assim como para o pequeno produtor agrícola. É por ele que vêm 63% das importações de fertilizantes. Com a desestatização, há o risco de não ter cais público viável, o que representará um grande prejuízo aos empresários e aos TPAs, que precisam ter garantia de emprego”, mencionou.

O prefeito também demonstrou preocupação com a possível inviabilidade das atividades do terminal de passageiros, após o leilão de uma área na região de Outeirinhos (STS53) para abrigar um



empreendimento destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

A Prefeitura solicitou à Antaq que o cronograma do início das operações do STS53 seja coordenado com a transferência do terminal de passageiros para o Valongo.

Aproximação

Na semana passada, Nery esteve com representantes da Prefeitura, empresários, autoridades e representantes de instituições ligadas ao setor portuário em Roterdã (Holanda), na comitiva Porto & Mar, organizada pelo Grupo Tribuna.

O grupo cumpriu agenda técnica na cidade e teve um painel no TOC Europe, um dos mais importantes eventos desse segmento no mundo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ECONOMIA E ENAP LANÇAM PRÊMIO CIDADES EMPREENDEDORAS

Podem participar do concurso prefeituras municipais e entidades sem fins lucrativos. Premiações totalizam é de R\$ 750 mil

Chegou a hora de valorizar e reconhecer as boas práticas de empreendedorismo em cidades de médio e pequeno porte. Estão abertas as inscrições para o Prêmio Cidades Empreendedoras, uma oportunidade de estimular o ecossistema de empreendedorismo e a replicação de boas práticas no país. Podem participar do concurso órgãos públicos municipais e entidades sem fins lucrativos que se enquadrem em três categorias. As premiações totalizam R\$750 mil - R\$250 mil para cada uma das categorias.

O prêmio é uma iniciativa da Escola Nacional de Administração Pública (Enap) e da Subsecretaria de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato (Sempe), ligada à Secretaria Especial de Produtividade e Competitivo do Ministério da Economia (Sepec/ME). As inscrições devem ser realizadas até 15 de setembro.

Prêmio Cidades Empreendedoras

A iniciativa surgiu a partir de uma pesquisa feita entre a Enap e a Endeavor, que levantou o Índice de Cidades Empreendedoras (ICE), com a análise das cidades com melhores ambientes de negócios para empresas, entre as 100 mais populosas do Brasil. O estudo gerou um poderoso acervo para entender quais aspectos dos municípios contemplados devem ser valorizados e quais precisam ser melhorados, além de trazer ao conhecimento público as iniciativas de cidades menores.

As iniciativas empreendedoras devem contemplar ao menos um dos seguintes temas:

Ambiente regulatório;
Infraestrutura;
Mercado;
Acesso ao capital;
Inovação;
Capital humano e
Cultura empreendedora.



Podem participar do concurso municípios com até 285 mil habitantes. A equipe de cada iniciativa inscrita pode ser composta por, no mínimo, dois e no máximo 20 colaboradores.

Categorias

Municípios de 101 mil a 285 mil habitantes;

Municípios de 51 mil a 100 mil habitantes;

Municípios com até 50 mil habitantes.

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

Data: 27/06/2022

NÚMERO DE INVESTIDORES POSICIONADOS É O MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA

O mês de maio de 2022 registrou um aumento de mais de 39 mil investidores no programa

Em maio de 2022, o total de investidores ativos no Tesouro Direto, isto é, aqueles que atualmente estão com saldo em aplicações no programa, atingiu a marca de 1.974.879 pessoas, um aumento de 39.702 investidores no mês. Já o número de investidores cadastrados no programa aumentou em 561.064, crescimento de 72,39% em relação a maio de 2021, atingindo a marca de 18.953.067 pessoas.

No mês de maio de 2022, foram realizadas 600.121 operações de investimento em títulos do Tesouro Direto, no valor total de R\$ 3,9 bilhões. Durante esse mês, os resgates foram de R\$ 2,14 bilhões. Dessa forma, houve emissão líquida de R\$ 1,76 bilhão.

As aplicações de até R\$ 1 mil representaram 59,99% das operações de investimento no mês. O valor médio por operação foi de R\$ 6.510,26.

O título mais demandado pelos investidores foi o indexado à taxa Selic (Tesouro Selic) que totalizou, em vendas, R\$ 2,2 bilhões e correspondeu a 56,46% do total. Os títulos indexados à inflação (Tesouro IPCA+ e Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais) somaram R\$ 1,28 milhão e corresponderam a 32,68% das vendas, enquanto os títulos prefixados (Tesouro Prefixado e Tesouro Prefixado com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 424,34 milhões em vendas, ou 10,86% do total.

Nas recompras (resgates antecipados), predominaram os títulos indexados à taxa Selic, que somaram R\$ 1,17 bilhão (57,05%). Os títulos remunerados por índices de preços (Tesouro IPCA+, Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais e Tesouro IGPM+ com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 538,82 milhões (26,28%), os prefixados, R\$ 341,85 milhões (16,67%).

Quanto ao prazo, a maior parcela de vendas se concentrou nos títulos com vencimento entre um e cinco anos, que alcançaram 79,99% do total. As aplicações em títulos com vencimento acima de 10 anos representaram 17,94%, enquanto os títulos com vencimento de cinco a 10 anos corresponderam 2,06% do total.

Estoque

Em maio de 2022, o estoque do programa fechou em R\$ 91,69 bilhões, um aumento de 3,02% em relação ao mês anterior (R\$ 89 bilhões).

Os títulos remunerados por índices de preços se mantêm como os mais representativos do estoque, somando R\$ 49,81 bilhões, ou 54,33% do total. Na sequência, vêm os títulos indexados à taxa Selic, totalizando R\$ 27,30 bilhões (29,77%), e os títulos prefixados, que somaram R\$ 14,58 bilhões, com 15,9% do total.

Quanto ao perfil de vencimento dos títulos em estoque, a parcela com vencimento em até um ano fechou o mês em R\$ 6,3 bilhões, ou 6,87% do total. A parcela do estoque vincendo de um a cinco anos foi de R\$ 59,62 bilhões (65,03%) e o percentual acima de cinco anos somou R\$ 25,77 bilhões (28,1%).

Acesse o balanço completo do Tesouro Direto

<https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/balanco-do-tesouro-direto-btd/2022/5>

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

Data: 27/06/2022

CARAVANA BRASIL PRA ELAS LEVA A MULHERES DE BELO HORIZONTE ORIENTAÇÕES DE COMO EMPREENDER



Evento ofereceu no último sábado cursos e serviços de formalização de empresas, além de atendimentos sobre solicitações de crédito junto a instituições financeiras

Proporcionar consultoria gratuita às mulheres de baixa escolaridade – em especial às beneficiárias do Programa Auxílio Brasil – e oferecer apoio à abertura de negócios. Esses são os principais objetivos do Programa Brasil Pra Elas, que, por meio da Caravana Brasil pra Elas, esteve presente no último sábado (25/6), na sede Sebrae Minas, em Belo Horizonte. A ação faz parte de uma parceria

entre a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Confederação Nacional do Comércio (CNC), o Banco do Brasil e a Caixa Econômica, além de governos estaduais e municipais.

Durante o evento, foram oferecidos cursos, capacitações, palestras, além de ofertas de crédito e demais serviços que podem alavancar a participação feminina nos negócios. Na ocasião, a subsecretária de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato, Caroline Busatto, representou o Ministério da Economia.

Caroline Busatto lembrou às mulheres que a Caravana possibilita a realização de sonhos e permite que elas ocupem os espaços que quiserem: “Nunca estamos sozinhas e, aqui, temos um monte de novas conexões, de amigas, parceiras e clientes que vão ajudar a divulgar os seus serviços, além de muitas outras coisas. E que possamos aproveitar este espaço de conexão para isso”.

Durante a manhã, foram prestados também atendimentos para apresentação das vagas disponíveis com parceiros do programa e orientações sobre como fazer as inscrições nos cursos. O Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat) anunciou seis mil vagas para mulheres que se interessam em cursos na área do transporte, e os cursos de empreendedorismo – da parceria com a Aliança Empreendedora – com mais de 100 mil vagas.

O público ainda pôde formalizar empresas, abrir contas bancárias, solicitar acesso a crédito, renegociar dívidas e fazer registros de Pix, entre outros. Toda a programação oferecida visa atender às necessidades e sensibilidades de cada região percorrida, além de incentivar as mulheres a se posicionarem em situações de vulnerabilidade ou violência doméstica.

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

Data: 27/06/2022

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DP WORLD SANTOS FIRMA PARCERIA COM PROJETO MARÉ MANGUE

Redação Portogente

Com o apadrinhamento ao projeto, a empresa colabora com o salvamento e recuperação de animais marinhos e silvestres promovido pelo Instituto Gremar

A DP World Santos, um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do país, se tornou madrinha com certificação ouro do Projeto Maré Mangue do Instituto Gremar. Desde 2004 o projeto realiza o monitoramento ambiental, resgate e reabilitação de animais vitimados, além de educação ambiental, capacitações e atendimento a emergências ambientais à fauna.

Ao apoiar o Projeto Maré Mangue, a DP World Santos colabora para a manutenção dos trabalhos diários da iniciativa, provendo recurso para a realização do monitoramento embarcado no Estuário da Baixada Santista, bem como o resgate da fauna e apoio às pesquisas de toda a região. Os animais debilitados são encaminhados para atendimento e análise. Atualmente, o projeto atende aproximadamente 30 indivíduos ao mês e promove análises necroscópicas e de impacto dos poluentes marinhos.

Já a DP World Santos possui um longo histórico de controle e monitoramento ambientais, com 22 programas voltados para esse propósito. Segundo Alcino Therezo Junior, Diretor do Departamento de Pessoas da DP World Santos, conciliar desenvolvimento econômico com sustentabilidade faz parte do DNA da companhia.

A iniciativa atende a três dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, uma agenda global que estabelece compromissos a serem alcançados até 2030.

"Apoiar esse projeto do Instituto Gremar faz parte da nossa preocupação em desenvolver e investir em preservação ambiental. Desde o início das obras de implantação do terminal, em 2006, já foram investidos cerca de R \$ 12 milhões em mais de 30 projetos voltados à fauna e flora da região. Entre as ações que realizamos salvamento de mais de 35 mil plantas e sementes, o reaproveitamento da biomassa e resíduos vegetais e monitoramento de restingas e manguezais", explica Alcino.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/06/2022

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA CONFLITA COM A CIDADE DE SANTOS

Editor Portogente

Santos tem um porto e o porto tem uma cidade

Não convém ao Porto de Santos e muito menos à cidade o projeto STS53, para implantar um terminal de fertilizantes, que o ministério da infraestrutura - Minfra e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq insistem em defender com demonstrações livrescas e visão estreita. Sem expandir a área portuária, ameaça degradar a cidade e reduzir a produtividade logística, por não utilizar a vocação da margem esquerda do estuário com a construção da prioritária para ferroviária.



Transatlântico na entrada do Porto de Santos (SP). Acervo Portogente.

Leia também * ESG está acontecendo nos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114892-esg-esta-acontecendo-nos-portos-brasileiros>

O estrago de véspera dessa desregulação vai recair sobre o Terminal de Cruzeiros Marítimos Concais, que é fruto de planejamento e investimentos robustos. Essa estrutura fundamental na relação porto e cidade já tem programação de 35 atracações para a temporada 2022/23, num só berço, enquanto espera o que foi acordado pela



SPA. Esse principal terminal de turismo marítimo do Brasil, é tão obrigatório para um porto na dimensão do de Santos, como é a geladeira num quarto de hotel com qualidade. Quando se valoriza o conceito: propósito antes do lucro.

Leia também * Porto de Santos: mudança para pior?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/106671-porto-de-santos-mudanca-para-pior>

O retorno dos vagões vazios, portanto sem frete, ocorre não por impossibilidade de movimentar descarga de fertilizante dos navios com produtividade e sustentabilidade. Falta gestão, como Portogente vai demonstrar no debate do Porto de Santos com os candidatos da eleição/22. Para a transparência necessária ao entendimento das coisas e das ações, é essencial tornar pública a conversa havida entre o prefeito de Santos e o diretor-geral da Antaq, na sexta-feira última, 24.

Leia também * Prefeito de Santos fica longe da realidade do Porto da cidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114884-prefeito-de-santos-fica-longo-da-realidade-do-porto-da-cidade>

Convém ao atual ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, dado a promover aparições nas redes sociais, também fazer uma consulta aos turistas de cruzeiros marítimos por Santos, o que eles acham de acabar com esse terminal. Navio turístico e movimentação de adubo é um quadro horroroso que faz parte do passado longínquo do Porto de Santos. Quando os turistas lambuzavam os sapatos com adubo, caminhando pelo cais do terminal improvisado, para conhecer a cidade.

Leia também * Desestatização do Porto de Santos ameaçada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113810-desestatizacao-do-porto-de-santos-ameacada>

Tempo é uma possibilidade que o Brasil não pode desperdiçar. Com o cenário social que se assiste por nossas ruas, com catadores de comida em lixo, nossos projetos devem ser sérios. Ainda que se justifiquem pelo rito, não devem e não necessitam ser tão ruidosos. Temos muitos atrasos para superar em nossos portos. E, também, condição de fazer o que os Guinle realizaram em Santos no final do Sec XIX.

Leia também * STS10 vai potencializar o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114883-sts10-vai-potencializar-o-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/06/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CAMINHO PARA O AMANHÃ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A humanidade começa a entrar em uma nova era no setor de mobilidade, uma no qual os veículos adotam tecnologias sustentáveis e sistemas de propulsão com baixa emissão de carbono. Em alguns países, especialmente no Hemisfério Norte, esse processo está mais avançado. Já no Hemisfério Sul, esse cenário é bem diminuto. Mas trata-se de uma tendência sem volta e que deve ser incentivada e acompanhada pelas autoridades. Nesse sendo, é digno de destaque a iniciativa do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) e da Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (EmbrapII, organização social vinculada ao MCTI) que lançou a Rede de Descarbonização, Mobilidade e Logística, para apoiar projetos de inovação no setor automobilístico voltados a esta nova era.

Conforme explica o Ministério, em reportagem publicada na edição de hoje do BE News, a proposta busca incentivar a inovação na indústria de modo a atender às demandas empresariais - e fazer



isso em parceria com institutos de pesquisa. Para tanto, utiliza recursos não-reembolsáveis ao cofinanciamento de projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D), que devem ser desenvolvidos por consórcios com a participação de ao menos duas Unidades EmbrapII, duas empresas e uma startup.

Esta é uma boa oportunidade para o setor privado, especialmente os empreendedores de startups, mostrarem suas propostas e buscarem seu crescimento. O Brasil já demonstra uma grande experiência com biocombustíveis, com menor emissão de carbono, tem se destacado na atração de empresas interessadas na produção do Hidrogênio Verde e, ainda, conta com um setor agropecuário que é a grande mola propulsora de sua economia. E pode aproveitar sua experiência nesses campos para avançar em novas pesquisas. Outro caminho também é incentivar universidades e centros de estudos avançados a se debruçar sobre a questão, cientes de que poderão contar com fundos para viabilizar suas análises.

É efetivamente um caminho importante e que deve ser mandado pelo Governo, tendo em vista o impacto positivo que pode ter no desenvolvimento de novas tecnologias de mobilidade e, ainda, na facilitação para o País na transição a essa nova era de mobilidade. A jornada para o futuro é construída com base em pesquisa. É ela que promoverá as ferramentas necessárias para o Brasil aproveitar as oportunidades que virão. Apoiar P&D é, antes de tudo, investir no amanhã que o País quer, precisa e deseja.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ITAGUAÍ 1

O Porto de Itaguaí (RJ) teve a profundidade máxima de seu principal canal de navegação ampliada de 19,5 para 20 metros, informou a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), a autoridade portuária. A nova medida foi homologada pela Marinha na sexta-feira da semana passada, dia 24, após análise dos resultados de uma batimetria realizada nas proximidades da boia nº5. Nessa região foi descoberto um leito rochoso que limitava a profundidade em 19,5 metros. Esse fundo sofreu cortes (derrocagem) que permitiram a ampliação desse limite.

ITAGUAÍ 2

As obras nessa região rochosa tiveram início em agosto de 2021 e terminaram em abril passado. Todo o serviço foi doado pelo Porto Sudeste, um dos terminais do complexo de Itaguaí.

NORTE DE MINAS 1

A pavimentação de um trecho de 57,4 quilômetros da BR-135/MG teve sua ordem de serviço assinada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, na última sexta-feira. Esse percurso, que liga as cidades de Manga e Itacarambi, era o único não pavimentado da rodovia. As obras estão orçadas em R\$ 237,7 milhões.

NORTE DE MINAS 2

Esse trecho da BR-135 é estratégico para o escoamento da produção agropecuária da região - conhecida pelo cultivo de cereais e algodão e criação de gado de corte e leite. Também é importante para a integração nacional, uma vez que a rodovia faz ligação com Minas Gerais, Bahia, Piauí e Maranhão.

FERTILIZANTE RUSSO

As exportações de fertilizantes russos têm bado recorde. Entre os compradores, estão os Estados Unidos, o principal defensor de embargos comerciais à Rússia, devido à Guerra na Ucrânia. E recentemente, tem sido registrada uma forte alta nos embarques do produto com destino a portos asiáticos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2022

NACIONAL - RELATOR DA PEC DOS COMBUSTÍVEIS ESPERA ENTREGAR HOJE SEU RELATÓRIO

Entre as mudanças deverá estar o auxílio de mil reais para os caminhoneiros autônomos
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil



De acordo com o relator, a ideia é que a PEC seja votada no Plenário do Senado nesta terça-feira (28)

O senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) pretende entregar, hoje (27) à tarde, o relatório sobre a proposta de emenda à Constituição (PEC) 16/2022, que permite aos estados zerar o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o gás de cozinha e o diesel. A previsão de entrega foi feita pelo senador na sexta-feira (24).

APEC cria uma exceção ao teto de gastos, regra fiscal que limita as despesas do Governo Federal ao que foi aplicado no ano anterior, corrigido pela inflação. O texto da PEC também define que não é necessário indicar fonte de receita ou corte de despesas para custear os valores que serão pagos pelos cofres federais.

Segundo o parlamentar, mudanças serão feitas ao texto em seu parecer. Entre elas está a criação do voucher de R\$1.000 para os caminhoneiros autônomos até o fim de 2022. Bezerra explicou que a alteração atenderá senadores signatários da PEC 1/2022, dando concessão temporária de auxílio diesel a caminhoneiros autônomos, e de subsídio para aquisição de gás liquefeito de petróleo pelas famílias de baixa renda brasileiras.

“Proporemos o auxílio de mil reais para os transportadores de carga. Isso acarretará em um valor de R\$ 5,4 bilhões aos cofres públicos. Atenderá por volta de 900 mil caminhoneiros até o final do ano. Quero destacar que essa iniciativa é defendida por senadores signatários da PEC 1/2022”, disse.

A expectativa do relator é que a proposta, de autoria do líder do governo Bolsonaro no Senado, senador Carlos Portinho (PL-RJ), possa ser votada no Plenário já na sessão de amanhã (28).

Câmara

O Plenário da Câmara dos Deputados se reúne nesta segunda-feira, às 17 horas. Os deputados decidiram realizar sessões todos os dias da semana para acelerar a contagem de prazos de tramitação da PEC dos incentivos fiscais para biocombustíveis (PEC 15/22). Para que isso fosse possível, a mesa diretora determinou que, até o final de julho, seja permitido o registro de presença e votação remota.

Agências reguladoras

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira, a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Em pauta está a 14ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão da rodovia BR 381/MG /SP, trecho Belo Horizonte - São Paulo.

Na quinta-feira (30), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realiza a sua reunião ordinária da diretoria colegiada.



A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) iniciou, na última sexta-feira, a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Os diretores analisarão uma proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão do Aeroporto Rio de Janeiro S.A.

Também serão votados pedidos de revisão extraordinária de contratos de concessão em razão dos efeitos da pandemia de Covid-19 no ano de 2021. Os pedidos parram dos aeroportos das Concessionárias SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A. e Aeroporto Rio de Janeiro S.A.

Nesta terça-feira (28), a ANAC realiza a sua reunião deliberativa da diretoria. Destaque para análise do recurso contra a decisão que aprovou revisão extraordinária do contrato de concessão da Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, em razão dos efeitos da pandemia.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nesta quarta-feira (29), a sua sessão ordinária de plenário. O ministro Antônio Anastasia relata o processo de desestatização referente aos atos e procedimentos preparatórios para a cessão onerosa de uso da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), localizada no interior da área poligonal do Porto de Santos.

Anastasia traz um segundo processo. Trata-se de um pedido de reexame contra acórdão que apreciou o primeiro acompanhamento do atual cenário das obras paralisadas no País, financiadas com recursos da União.

Já o ministro Jorge Oliveira analisa um pedido de reexame contra o acórdão que determinou a não prorrogação de contrato relativo à concessão da Fips. O reexame foi solicitado pela Portofer Transporte Ferroviário Ltda.

O ministro Aroldo Cedraz, por sua vez, novamente pautou o processo de acompanhamento da relicitação do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/RN (SBSG). O ministro Walton Alencar trata de uma tomada de contas especial por suposto superfaturamento na execução de contrato referente às obras de construção do lote 2 da BR265/MG.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

NACIONAL - BEZERRA ESTUDA RECONHECER ESTADO DE EMERGÊNCIA PARA O TRANSPORTE DE CARGA

O objetivo é viabilizar o auxílio-combustível para os caminhoneiros sem possível judicialização

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

O relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 16/2022, Fernando Bezerra (MDB-BE), afirmou, na última sexta-feira (24), que estuda a possibilidade de reconhecer o estado de emergência no setor de transporte de carga.

“Prefiro falar mais sobre o assunto na segunda-feira (hoje). O estado de emergência pode ser estabelecido como uma coisa de fato. Sem a possibilidade de decisões no âmbito Executivo ou Legislativo. A consultoria jurídica do Senado está debruçada sobre o assunto para sabermos como conceituar essa situação de emergência clara sobre o transporte de carga no Brasil”, disse.

Segundo Bezerra, a ideia é poder viabilizar o auxílio combustível para os caminhoneiros autônomos. Isso porque há a possibilidade do subsídio ser judicializado de acordo com a Lei Eleitoral. A norma estabelece que a criação de benefícios é proibida “exceto em casos de calamidade pública, de estados de emergência ou de programas autorizados por lei e já em execução orçamentária no exercício anterior”.

O relator também informou que vem fazendo consultas informais ao Tribunal de Contas da União (TCU) e ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) para saber sobre a legalidade dos benefícios.

A proposta original do Governo esmava um impacto fiscal em R\$ 29,6 bilhões. Com as novas propostas, os valores subiram para R\$ 34,8 bilhões. Ainda segundo Fernando Bezerra, as alterações na PEC e os novos impactos orçamentários fazem com que a proposta tenha que ser novamente discutida como Governo.

“Quando a proposta ficar desenhada, o Ministério da Economia certamente se manifestará para dizer se o Governo tem os recursos necessários e o lastro fiscal para arcar com as medidas propostas sem ampliar a dívida pública”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

NACIONAL – MINISTÉRIO DA CIÊNCIA LANÇA REDE DE DESCARBONIZAÇÃO, MOBILIDADE E LOGÍSTICA

Ação incentiva a associação entre empresas e institutos de pesquisa para grandes projetos sustentáveis no setor automobilístico

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



O diretor-presidente da EmbrapII/MCTI, Jorge Almeida Guimarães, destacou o modelo de financiamento que pode ser implantado para essas pesquisas

O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) e a Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (EmbrapII), organização social vinculada ao MCTI, lançaram a Rede de Descarbonização, Mobilidade e Logística. O objetivo é apoiar grandes projetos de inovação no setor automobilístico com foco em tecnologias sustentáveis e baixa emissão de carbono.

A ideia é usar o modelo EmbrapII/MCTI, voltado a incentivar a inovação na indústria com foco nas demandas empresariais em parceria com institutos de pesquisa, em uma escala maior para desenvolver grandes projetos na área de descarbonização, mobilidade e logística em transporte. Para isso, a ação vai promover a associação entre diferentes unidades EMBRAPII e empresas.

Durante a cerimônia de lançamento da Rede de Descarbonização, Mobilidade e Logística, o diretor-presidente da EmbrapII/MCTI, Jorge Almeida Guimarães, elogiou o modelo de atuação da organização. Segundo ele, a ideia é poder criar um modelo de basic funding específico para esses setores.

“É muito saudável lançar essa rede focada em projetos de inovação envolvendo o modelo operacional da EmbrapII e suas unidades, junto com as empresas. Temos do a sorte de contar com a adesão de muitas empresas ao nosso modelo e, com isso, temos avançado bastante nos quase oito anos de operação da entidade. A temática é apropriada envolvendo projetos na área de mobilização, logística e descarbonização. Também queremos anunciar em escala maior o modelo de basic funding alliance que conceitue o pode operação da EmbrapII para atuar nestas tecnologias”, disse.

O Basic Funding EmbrapII visa a estimular o desenvolvimento de novas rotas tecnológicas em áreas pré-definidas por instâncias deliberativas da Rede MCTI/EmbrapII de Inovação em Inteligência Artificial (RIIA) e da Rede MCTI/- EmbrapII de Inovação em Transformação Digital (RITD).

O Basic Fundig destina recursos não-reembolsáveis ao cofinanciamento de projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D), cujo escopo é colocado em níveis de maturidade tecnológica (TRLs) 2 e 4 e seja desenvolvido por consórcios que envolvam, ao menos, duas Unidades EmbrapII, duas empresas e uma startup.



O secretário de Empreendedorismo e Inovação do MCTI, José Gontijo, destacou que o incentivo aos projetos sustentáveis no País está alinhado ao movimento mundial em torno do tema. Segundo ele, a criação dessa rede de mobilidade, logística e descarbonização vem ao encontro de iniciativas no mundo todo em torno da sustentabilidade.

“Hoje vemos o que tem acontecido com o preço dos combustíveis no mundo inteiro e pensar em formas de tornar esse setor, que é tão importante para o País, mais sustentável, certamente trará para o Brasil oportunidades ímpares do ponto de vista industrial e de inovações tecnológicas. Já temos uma história de evolução nos combustíveis. Está no nosso DNA para atuar nesta rede”, falou. A Embrapil/MCTI informou que deve anunciar em breve as formas de participação na iniciativa por meio do site.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2022

REGIÃO SUDESTE – NOVA FERROVIA PODE LIGAR MINAS ATÉ O PORTO DO AÇU, APONTA ESTUDO

Ramal ferroviário Unaí-Pirapora, no Noroeste mineiro, poderá ser interligado ao complexo portuário localizado no Rio de Janeiro

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

Estudos complementares ao Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais (PEF), recebidos pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (Seinfra), apontam que o ramal ferroviário Unaí-Pirapora, no Noroeste mineiro, poderá ser interligado ao Porto do Açú, no Rio de Janeiro. O levantamento é fruto de um acordo de cooperação técnica entre a Seinfra e a empresa Porto do Açú Operações S/A, que contratou a Fundação Dom Cabral (FDC) para elaboração dos estudos.

O foco é a análise da implantação do trecho ferroviário que conectará o ramal Anchieta, localizado no Espírito Santo, à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e ao Porto do Açú, localizado no município de São João da Barra, no Rio de Janeiro, além de outras ligações que permitam o escoamento de cargas até o terminal portuário. Em um dos cenários, foi estudada a interligação do ramal Pirapora-Unaí à linha tronco da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) que, depois de cruzar o Norte de Minas, se estende até o pátio de Pedreira do Rio das Velhas, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, e na sequência faz conexão com a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

A ligação ferroviária de Pirapora-Unaí, com 308 quilômetros de extensão, fez parte dos estudos do PEF, conduzido pela Seinfra. A implantação dessa ferrovia e a sua conexão com a linha atual da FCA é de grande interesse para Minas Gerais, já que a mesorregião Noroeste é uma importante área importadora de fertilizantes e exportadora de grãos, os chamados grãos sólidos agrícolas.

O Noroeste Mineiro é apontado como a nova fronteira agrícola do País, tendo a ferrovia como uma das principais engrenagens, uma vez que este meio de transporte é essencial para o escoamento da produção dos grãos e também para a remineralização do solo, o que permitiria converter áreas degradadas de cerrado não produtivo em solo agricultável, com grande potencial para alavancar as exportações brasileiras.

Plano estratégico

O Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais foi entregue em julho de 2021 e faz parte de um amplo planejamento do governo de Minas Gerais para o desenvolvimento ferroviário.

Conduzido pela Seinfra e com acompanhamento da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (ARMBH), o plano foi elaborado pela Fundação Dom Cabral (FDC) e patrocinado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

A estratégia contou, ainda, com a parceria da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias da Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG).

O documento elenca propostas agrupadas por áreas temáticas, como transporte ferroviário regional de passageiros, transporte de cargas e transporte turístico. Todas analisadas de forma multicriterial, levando em consideração os contextos econômico financeiro, operacional, de desenvolvimento regional e social e de sustentabilidade.

A ideia é que esses estudos possam nortear iniciativas de implantação e operação de uma nova estrutura ferroviária em Minas, seja pela iniciativa privada ou organizações sociais e poder público.

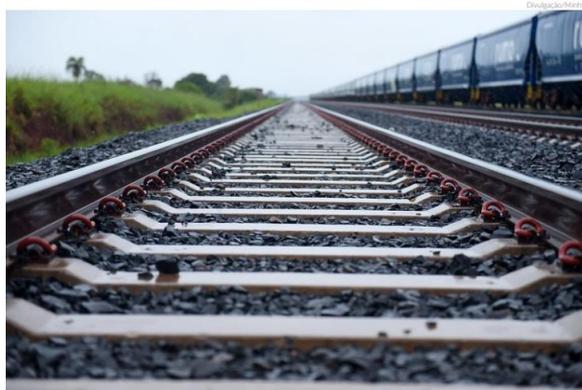
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

REGIÃO NORDESTE - CORREDOR LOGÍSTICO DE EXPORTAÇÃO E INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE SERÁ ENTREGUE EM 2026

O Eurasian Resources Group (ERG) investirá R\$ 14,3 bilhões em um projeto de infraestrutura que engloba a expansão da Mina Pedra de Ferro, em Caetité (BA), e na construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL 1) e do Porto Sul, em Ilhéus (BA)

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



O PORTO SUL, EM ILHÉUS (BA), RECEBERÁ R\$ 6 BILHÕES EM INVESTIMENTOS E PODERÁ MOVIMENTAR ATÉ 42 MILHÕES TONELADAS AO ANO A PARTIR DE 2026

Com os novos investimentos na Mina Pedra de Ferro, a Bamin projeta um aumento de produção gradual, podendo chegar a 26 milhões de toneladas de minério de ferro anuais em quatro anos

Um dos maiores projetos de infraestrutura do País será entregue em 2026 pela Eurasian Resources Group (ERG), ao qual pertence a mineradora Bamin, instalada na Bahia. O projeto engloba a

expansão da Mina Pedra de Ferro e as construções da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL 1) e do Porto Sul, em Ilhéus (BA). Ao todo, a ERG investirá aproximadamente R\$ 14,3 bilhões. Para a Mina Pedra de Ferro, os investimentos são da ordem de R\$ 5 bilhões, na FIOL 1, R\$ 3,3 bilhões e no Porto Sul, R\$ 6 bilhões.

Segundo a Bamin, a Mina Pedra de Ferro, localizada em Caeté (BA), começou a operar em janeiro de 2021, ano em que produziu 1,07 milhão de toneladas de minério de ferro, quantidade exportada para Ásia e Europa. Com os novos investimentos, a companhia projeta um aumento de produção gradual, podendo chegar a 26 milhões de toneladas de minério de ferro anuais em 2026, mesmo ano em que a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL 1) e o Porto Sul, em Ilhéus, deverão estar em operação. A FIOL 1 terá capacidade de 60 milhões de toneladas por ano e o Porto Sul poderá movimentar até 42 milhões de toneladas ao ano.

Os investimentos do grupo Eurasian Resources Group (ERG), ao qual pertence a Bamin, incluem a Mina Pedra de Ferro, em Caeté, na Bahia, e os projetos de logística integrada: Porto Sul, em Ilhéus, e o Trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL 1), que ligará Caeté a Ilhéus. De acordo com a Bamin, “com a FIOL e o Porto Sul, será criado um novo corredor logístico de integração ligando as pontas das cadeias do agronegócio e da mineração, da produção à exportação”.

Em 2023, serão iniciadas as principais obras de infraestrutura da FIOL Trecho 1, retomando as obras inicialmente desenvolvidas sob responsabilidade do Governo Federal.



A FIOI terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas por ano, como já foi mencionado, com a Bamin utilizando apenas 40% desse potencial. Os outros 60% da capacidade estarão disponíveis para outras mineradoras, agronegócio, e todos os demais setores que precisam escoar seus produtos e receber insumos, máquinas e implementos agrícolas.

“Quando estiverem concluídos, em 2026, a Fioi e o Porto Sul irão viabilizar o novo corredor de integração e exportação Oeste-Leste. Terminal de águas profundas, o Porto Sul poderá receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas e é projetado para movimentar até 42 milhões de toneladas anuais. A Bamin utilizará 60% da capacidade operacional, disponibilizando 40% excedente para outras cargas, como do agronegócio e de outras mineradoras”, informou a empresa em nota.

“O novo corredor logístico gera expectativas de desenvolvimento, seja no âmbito federal — pelo que a Fioi representa em termos de fortalecimento do modal ferroviário e ganhos para o comércio exterior brasileiro —, seja no âmbito local, nos municípios que estão ao longo do traçado da nova ferrovia”, avaliou a companhia.

A Fioi ligará os municípios de Ilhéus, Uruçuca, Aiquara, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Contendas do Sincorá, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caeté. “Ao longo da rota, a via férrea criará oportunidades para os produtores regionais, potencializando as cadeias produtivas existentes. Por onde a Fioi passar, será um corredor de oportunidades para novos negócios. Segundo o Ministério da Infraestrutura, a FIOI irá gerar 55 mil empregos diretos e indiretos e geração de renda”, informou a Bamin.

A Fioi foi planejada em três etapas. A Bamin possui a subconcessão do Trecho 1 desde setembro de 2021. Os trechos 2 e 3 estão sob administração do Governo Federal. A Fioi completa terá um total de 1.527 km, chegando ao Tocantins onde poderá ser conectada à Ferrovia Norte-Sul. O projeto do Trecho 2 vai de Caeté a Barreiras e o terceiro trecho vai até o município de Figueirópolis (TO).

O contrato da concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fioi 1) foi assinado em setembro do ano passado entre a Bamin e o Ministério da Infraestrutura (Minfra). Para concluir a ferrovia, o investimento da empresa será de R\$3,3 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão em obras civis e R\$ 1,7 bilhão em material rodante, como vagões e locomotivas. A subconcessão tem a duração de 35 anos, sendo cinco para construção e 30 anos para operação.

“Com a experiência do ERG, uma das maiores operadoras de transporte da Ásia Central, a Fioi será uma ferrovia moderna, de classe mundial. Terá velocidade máxima de 80 km/h, bitola de 1,6m, carga máxima de 32,5 t/eixo, inclinação máxima de 0,6% (exportação), trens com 130 vagões, 4,7 mil metros de pontes, 1,2 mil m de viadutos e 35 pátios de cruzamento no Trecho 1. Toda a experiência do Grupo em operação ferroviária já está sendo compartilhada com o Brasil, por meio da FIOI”, afirmou a Bamin.

No mundo, o ERG movimenta mais de 50 milhões de toneladas de cargas anualmente, utilizando 10 mil unidades próprias de transporte. O tamanho da frota exige uma capacidade de manutenção e reparo de 2.500 vagões por ano e mais de mil manutenções por ano em locomotivas. Com operações em 15 países, empregando mais de 75 mil pessoas, o Grupo ERG é uma das maiores empresas globais em mineração, metais e logística ferroviária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

REGIÃO SUDESTE - PRATICAGEM DE SÃO PAULO CELEBRA 89 ANOS

Entidade se prepara para operar navios de 366 metros, com dois práticos

Por **BRUNO MERLIN** Especialmente para jornal **BE News**

praticagemdobrasil.org.br



“A Praticagem de São Paulo é referência em tecnologia, pioneirismo no trato das questões ambientais e na excelência do trabalho realizado no maior porto da América Latina

A Praticagem de São Paulo celebra hoje, dia 27 de junho, 89 anos de fundação. A data remete à assinatura do Aviso nº 2.195 pelo então ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães. A entidade, criada com o nome de Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos, foi constituída com o objetivo de reunir profissionais e grupos que prestavam serviços de praticagem no Porto de Santos.

Hoje, além de realizar as manobras de embarque e desembarque nos navios, os práticos da entidade colaboram para a preservação das embarcações, das cargas, do oceano e do ambiente nas imediações das instalações portuárias, explicou o presidente da entidade, Bruno Tavares. "A Praticagem de São Paulo é referência em tecnologia, pioneirismo no trato das questões ambientais e na excelência do trabalho realizado no maior porto da América Latina", ressaltou Tavares, que também é conselheiro do Santos Export.

O presidente da Praticagem de São Paulo reforça a ligação importante da categoria com a comunidade da Baixada Santista, seja através de parcerias na área educacional para ampliar a capacitação dos trabalhadores portuários, seja com doações para instituições e investimentos para garantir a excelência do trabalho. "Para nós é muito bom receber os retornos e elogios ao nosso trabalho por parte de comandantes de navios, de autoridades e da própria população, que hoje reconhece a segurança que a praticagem traz para a região".

A Praticagem de São Paulo vem se preparando para um importante desafio, fundamental para a competitividade das operações do Porto de Santos: a chegada dos navios de 366 metros, que exigem manobras especiais com atuação de dois práticos. "Estamos prontos para recebê-los. Sabemos que o risco é maior, mas temos todas as condições para manobrá-los com total segurança", completou Tavares

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

INTERNACIONAL - TECNOLOGIA É BASE PARA ESTUDOS DE PRESERVAÇÃO DO MAR DE PORTUGAL

Líderes de centros de investigação e de projetos inovadores ligados aos oceanos falaram sobre a importância de preservá-los na conferência 'Mar, Porta para o Futuro'

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

A tecnologia a serviço da sustentabilidade é a base para estudos de preservação dos oceanos. Esse foi um dos temas debatidos durante a conferência 'Mar, Porta para o Futuro', realizada no dia 2 de junho, no Terminal de Cruzeiros de Matosinhos, em Portugal. O encontro fez parte das comemorações dos 134 anos do "Jornal de Notícias", veículo de imprensa do país.

Participaram representantes do Centro de Robótica do Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores, Tecnologia e Ciência (Inesc Tec), da Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Instituto Politécnico de Leiria, do Laboratório de Sistemas e Tecnologia Subaquática da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e da maior empresa de aquacultura portuguesa, a Flatanc (antiga Acuinoval).



ATECNOLOGIA PODE SER ALIADA DO CONHECIMENTO QUE JÁ EXISTE, COMO O DOS PESCADORES, PARA PROMOVER A SUSTENTABILIDADE, ACRESCENTOU SÉRGIO LEANDRO, DIRETOR DA ESCOLA SUPERIOR DE TURISMO E TECNOLOGIA DO INSTITUTO POLITÉCNICO DE LEIRIA

Especialistas reuniram-se no Terminal de Cruzeiros de Matosinhos, em Portugal

Ao citar a relação de lucro e preservação, Eduardo Silva, do Inesc, fez menção a um estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que mostrou que o mar português pode render 500 euros por hectare, o que significa algo como 200 mil milhões de euro por ano. "Mas é preciso preservá-lo, porque só assim vale alguma coisa", disse Eduardo.

A maioria dos projetos do Inesc une o conhecimento dos acadêmicos às necessidades das empresas, e usa de colaborações e parcerias para conseguir fazer testes em terra, no mar e nas profundezas do oceano, com o objetivo de sustentar projetos empresariais de produção de energias renováveis ou aquacultura, recorrendo à robótica.

Já os engenheiros do Laboratório de Sistemas e Tecnologia Subaquática da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto usam robôs para realizar estudos.

"Temos uma frota de veículos autónomos, desde aéreos a submarinos, que recolhem e comunicam dados para uma plataforma que permite fazer análises", explicou João Galante.

A tecnologia pode ainda ser aliada do conhecimento que já existe, como o dos pescadores, para promover a sustentabilidade, acrescentou Sérgio Leandro, diretor da Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Instituto Politécnico de Leiria.

"Utilizamos tecnologia já existente a algo diferente. Instalamos aparelhos de GPS nas 12 embarcações e demos relógios inteligentes a 40 mariscadores de Peniche para sabermos onde é que cada um recolheu percebes (crustáceo) e, assim, podemos contribuir para a proteção do recurso", exemplificou.

Na antiga Acuinoa, em Mira, hoje denominada Flatantic, é a tecnologia que permite produzir 3.200 toneladas de pregado (espécie de peixe) anualmente e fazem-se investimentos para, nos próximos 10 anos, atingir 16,2 toneladas de pregado e linguado.

A CEO da empresa, Renata Serradeiro, lembrou que o antigo projeto, que implicou um investimento de 156 milhões de euros por parte da Pescanova, falhou devido a "alguns acidentes de percurso relacionados com a emissão e captação de águas".

Mas, com o reforço do investimento de mais 250 milhões de euros, a maior aquacultura em terra da Europa quer agora produzir alimentos saudáveis e sustentáveis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022

PORTO DE SINES SERÁ O PRIMEIRO A TER LICENCIAMENTO SIMPLIFICADO PARA ENERGIAS RENOVÁVEIS

Nova regra vale para projetos que querem produzir 'gases renováveis do futuro'

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



Divulgação/Porto de Sines

Duarte Cordeiro afirmou que o Porto de Sines pode fazer o transbordo de energia para o Norte da Europa e, com isso, suprimir a dependência energética destes países da Rússia

O Porto de Sines, em Portugal, deve ser o primeiro do país a ter uma área de exploração com regras de licenciamento hiper simplificadas para receber projetos que operem com energias renováveis. Na prática, as licenças não podem demorar mais de um ano nas chamadas 'Go To Area', territórios onde serão instaladas as usinas de produção dos 'gases renováveis do futuro',

como o hidrogênio verde, o amoníaco, o metanol e o biometano, entre outros.

E a primeira "Go To Area" do país será lançada no Porto de Sines, em formato de projeto-piloto, segundo o ministro do Ambiente e da Acção Climática de Portugal, Duarte Cordeiro. Para o líder da pasta, o complexo portuário tem um papel importante e decisivo para a transição energética. Ele falou sobre as iniciavas previstas para um futuro mais sustentável no último dia 8, durante a Electric Summit, encontro que reuniu autoridades para debater o tema. A iniciava é do Jornal de Negócios, Sábado e CMTV, em parceria com a Galp (grupo de empresas portuguesas do setor de energia).

No pontapé inicial, Sines surge como protagonista no país. "Este porto de águas profundas representa uma oportunidade de posicionar Portugal como um ator relevante na área do hidrogénio à escala europeia e internacional. Se nós queremos acelerar a transição energética e queremos descarbonizar a economia na próxima década, o país tem de apostar na produção e incorporação de volumes crescentes de gases renováveis, como o hidrogénio verde", declarou o ministro.

Para ele, o Porto de Sines é crucial na produção do gás a nível europeu. Mas para isso, alertou sobre a necessidade de infraestrutura e interconexão com o resto do continente. Duarte Cordeiro afirmou ainda que o complexo pode fazer o transshipment (transbordo) de energia para o Norte da Europa e ajudar, desta forma, a suprimir a dependência energética destes países da Rússia.

"Nós acreditamos que, com as atuais infraestruturas e com alguns investimentos, Sines também pode ganhar relevância no atual quadro de construção de alternativas àquilo que é o fornecimento de gás da Rússia", assinalou Duarte Cordeiro.

Questionado pelo CEO da Galp, Andy Brown, sobre a aceleração na atribuição de licenças, Cordeiro garantiu que o processo de licenciamento em Portugal será revisto e continuará exigente, mas muito mais acelerado.

"Got To Areas"

As chamadas "Got To Areas" são áreas estratégicas espalhadas pelo país, com legislação e prazos diferenciados para exploração das novas energias.

A proposta surgiu pelo RePowerEU, plano criado pela Comissão Europeia após o início do conflito entre a Rússia e a Ucrânia, com o objetivo de tornar a Europa independente dos combustíveis fósseis russos antes de 2030.

O plano REPowerEU estabelece uma série de medidas para reduzir com celeridade a dependência da importação desses produtos e avançar rapidamente com a transição ecológica, aumentando simultaneamente a resiliência do sistema energético à escala da UE.

Em Portugal, o Governo, a Agência Portuguesa do Ambiente (Apa) e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) têm agora um prazo de dois anos para identificar outras 'Go To Areas' no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BIDEN MIRA LINHAS DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES

Informações: Guia Marítimo (27 de junho de 2022)



Foto: Divulgação / Guia Marítimo

As linhas de transporte de contêineres se viram politicamente expostas. O presidente dos EUA, Joe Biden, criticou ferozmente o setor de transporte, acusando-o de não ser competitivo, afirmando que “há apenas nove companhias de navegação. Nove. Nove grandes companhias marítimas que embarcam da Ásia para os Estados Unidos. Essas companhias aumentaram seus preços em até 1.000%”. A Whitehouse divulgou um vídeo de Biden conversando com varejistas e processadores de alimentos que reclamaram que o aumento nas taxas de frete de contêineres que eles sofreram foi maior do que seus lucros anuais.

Tudo isso alimentou a reação de Joe Biden ao aumento da inflação, que de repente se tornou uma questão política importante nos EUA. Seu plano é pressionar o lado da oferta da economia para controlar os preços, em vez de depender de uma resposta fiscal ou monetária. Das empresas do lado da oferta, uma das mais importantes e menos poderosas politicamente são as linhas de transporte de contêineres.

Joe Biden espera ser visto pressionando as companhias marítimas para cortar preços por meio da ameaça de regulamentação. Ele está prestes a sancionar o ‘Ocean Shipping Reform Act’, que aumentará os poderes da Comissão Marítima Federal sobre as linhas de navegação.

O problema é que a Comissão Marítima Federal já disse que os preços não são manipulados e que o setor de transporte de contêineres é altamente competitivo. Rebecca Dye, chefe da Comissão Marítima Federal dos EUA, concluiu em um relatório publicado há algumas semanas que “nossos mercados são competitivos e as altas taxas de frete marítimo foram determinadas por uma demanda sem precedentes do consumidor, principalmente nos Estados Unidos, que superou a oferta da capacidade da embarcação. O congestionamento restringiu ainda mais a capacidade disponível.”

Onde isso deixa a indústria de transporte de contêineres não está claro. Lobbies politicamente poderosos nos EUA, como os varejistas, estão sofrendo com taxas de frete mais altas e tentarão remediar a situação, mas o perigo real é que os políticos usem os bodes expiatórios das linhas de navegação, retratando-os como oligarcas estrangeiros perversos explorando americanos vulneráveis. Isso é perigoso para o setor. Talvez seja o preço a ser pago por seu curto prazo de lucratividade.

Fonte: Transport Intelligence.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/06/2022

CONSTRUÇÃO DE FRAGATAS DA MARINHA EM ITAJAÍ DEVE INICIAR AINDA NESTE ANO

Informações: Município de Itajaí (27 de junho de 2022)



Foto: Marinha do Brasil / Divulgação Município de Itajaí

Uma importante etapa no processo de construção das Fragatas Classe Tamandaré em Itajaí ocorreu nesta terça-feira (21). A Marinha do Brasil e a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis, responsável pela construção de quatro navios de guerra na cidade, apresentaram a seção de uma das praças de máquinas da futura fragata. O modelo apresentado (mockup) reproduz em dimensões reais parte da estrutura do navio e poderá ser utilizado para testes. O próximo passo é dar

início à fabricação das fragatas, prevista para começar em setembro deste ano.

O Programa Fragatas Classe Tamandaré é o mais moderno e inovador projeto naval já desenvolvido no Brasil. Iniciado em 2017, prevê a fabricação de quatro navios de alta complexidade tecnológica em Itajaí. O contrato de construção das fragatas 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 SPE Águas Azuis (composta pela thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa e Segurança e Atech). Os investimentos giram em torno de R\$ 9,1 bilhões e a previsão é entregar as embarcações a partir de 2025.

“Esta apresentação representa um importante passo para o início da fabricação de quatro navios de guerra da Marinha em Itajaí. Um projeto que trará significativos investimentos para a cidade, além da geração de milhares empregos diretos e indiretos, transferência de tecnologia e atração de novas empresas. Será um novo período de prosperidade para o Município, que realizará investimentos para qualificar ainda mais a infraestrutura da cidade”, afirma o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Navios de alta complexidade tecnológica

As Fragatas Classe Tamandaré serão escoltas versáteis e modernas com alta capacidade de combate, vigilância e reação. São capazes de proteger uma grande área marítima pertencente ao Brasil. Suas características possibilitarão o incremento nas operações de busca e salvamento, além de permitir o monitoramento e combate de ações de poluição, pirataria, pesca ilegal, entre outras ameaças. A construção dos navios faz parte da modernização da Força Naval e renovação da esquadra brasileira.

As fragatas que serão fabricadas no Município possuem 107 metros de comprimento, 16 metros de largura máxima e 3.380 toneladas de deslocamento. Podem receber uma tripulação total de 130 militares e chegar a uma velocidade máxima de 25,5 nós (47,2 km/h), além de ter 5.000 milhas náuticas (9.260 km) de autonomia à velocidade de cruzeiro.

O Programa Fragatas Classe Tamandaré vai gerar milhares de empregos de alta qualificação a partir da transferência de tecnologia e de taxas de conteúdo local acima de 30%, para o primeiro navio, e de 40% para as demais embarcações. Está prevista a contratação de cerca de 2 mil trabalhadores diretos, que receberão capacitação em projeto e construção de navios de guerra, além da geração de outros cerca de 6 mil empregos indiretos para a cidade.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/06/2022

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL É APROVADO PARA RECEBER CERTIFICAÇÃO ISO

Informações: Governo de Santa Catarina (27 de junho de 2022)



Fotos: Billy Culleton/Ascom Porto de São Francisco

Após quase dois anos de preparação, o Porto de São Francisco do Sul receberá os certificados ISO 9001 (de Gestão da Qualidade) e o ISO 14001 (de Gestão Ambiental), ambos na última versão: 2015. A recomendação foi anunciada nesta sexta-feira, 24, pela empresa QMS do Brasil, durante a reunião de encerramento da auditoria externa.

O reconhecimento possibilita o ingresso de São Francisco do Sul no seleto grupo de portos públicos certificados. A norma ISO 9001 é um conjunto de diretrizes internas que buscam alcançar o gerenciamento de qualidade para atender eficientemente às demandas dos clientes. Já a ISO 14001 especifica os requisitos do sistema de gestão ambiental, focando no comprometimento das empresas no gerenciamento e prevenção dos potenciais impactos ao meio ambiente.

Ao anunciar a recomendação sem nenhuma “não conformidade”, os auditores Karine Bucholdz e Renato Anselmo Júnior destacaram a segurança dos colaboradores do Porto ao responder sobre os processos de gestão interna. “Nos surpreendeu positivamente o domínio e a confiança demonstrada pelos funcionários ao serem questionados acerca das ações que cada um cumpre na sua rotina de trabalho, sempre de acordo com as diretrizes da empresa”, afirmou Anselmo Júnior.

A certificação definitiva deve ser emitida em até 60 dias, após os relatórios serem validados por uma comissão de certificação no Brasil e, posteriormente, na Austrália, onde está localizada a sede da empresa QMS.

Para o presidente do Porto, Vladimir Fey, a conquista mostra que o Porto de São Francisco tem uma gestão inovadora e moderna, que visa ao aumento constante na competitividade dos serviços. “Esta certificação atesta o nosso constante compromisso em ser referência na gestão portuária no país e vetor do desenvolvimento de Santa Catarina”, comemorou.

Já o diretor de Operações e Logística, Reinaldo Ferreira de Lima enfatizou: “A nossa recomendação para a Certificação das normas ISO demonstra que o Porto de São Francisco do Sul não se destaca entre os portos organizados brasileiros apenas pelos seus índices de desempenho, mas também pela qualidade do seu Sistema de Gestão Integrado”.

Levantamento

A auditoria da empresa QMS foi realizada em duas etapas: de 31 de maio a 3 de junho e entre os dias 21 e 24 de junho. Os auditores externos percorreram os setores do Porto para avaliar os processos do Sistema de Gestão Integrado.

Eles questionaram os colaboradores sobre as atividades desempenhadas, se estavam de acordo com a correspondente documentação e se tinham conhecimento da missão, visão e valores da empresa. Ainda perguntaram sobre o objetivo do Sistema de Gestão Integrado e a política de gestão do Porto.

Cronologia

- Em 2019, a administração do Porto indicou duas servidoras como responsáveis para iniciar o processo, com vistas à certificação: Suellen Jovita e Sheyla Soares.
- Naquele ano, ambas participaram de cursos sobre a condução das ações para o Porto receber os certificados ISO.
- O processo para a escolha da empresa de consultoria foi iniciado em agosto de 2020.

- Em janeiro de 2021, foi contratada a RPD Consultoria, que começou diagnosticando como estava cada setor do Porto com relação aos requisitos necessários à certificação.
- Nos meses seguintes, houve diversas reuniões com a diretoria executiva do Porto, que definiram o marco estratégico e a política de qualidade e meio ambiente.
- Desde abril de 2021, a administração realizou treinamentos junto aos servidores, formando líderes, facilitadores e auditores internos para dar seguimento às ações necessárias para obter a recomendação.
- Em março de 2022 foi realizada a auditoria interna com a empresa contratada para verificar a eficácia das ações planejadas. Objetivo foi avaliar os processos de gestão, em diferentes setores do complexo portuário, por meio de entrevistas com os colaboradores. Participaram três auditores consultores da Alara e 13 auditores internos, do Porto.
- Já em abril deste ano foi iniciado o processo final para a auditoria externa, com reuniões preparatórias. A empresa QMS realizou a auditoria entre o final de maio e final de junho, culminando com a recomendação para que o Porto de São Francisco do Sul receba a certificação ISSO 9001 e 14001.

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

Data: 27/06/2022

LÍQUIDOS DE ORIGEM VEGETAL SÃO DESTAQUES NAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DE PARANAGUÁ

Informações: Agência de Notícias do Paraná (27 de junho de 2022)



Embarque de líquidos de origem vegetal é destaque nas exportações pelo Porto de Paranaguá – Foto: Cláudio Neves / Portos do Paraná

A exportação de líquidos de origem vegetal está em alta pelo Porto de Paranaguá. Além do óleo de soja, que registra recorde nas exportações de maio, os aumentos nos volumes de outros produtos embarcados, como biodiesel, álcool, óleo de milho e até óleo de nabo silvestre (forrageiro), também se destacam.

No total, somando os cinco líquidos de origem vegetal, foram exportadas 757.733 toneladas nos primeiros cinco meses deste ano. O volume é cerca de 31% maior que o embarque no mesmo período do ano passado: 577.603 toneladas.

Especificamente dos óleos de milho e de nabo, não houve registro de movimentação em 2021. Neste ano, porém, de janeiro a maio, respectivamente 8.200 e 1.502 toneladas foram carregadas pelo terminal paranaense.

“Pouca gente ouviu falar, mas esse óleo extraído do nabo forrageiro é utilizado como opção de matéria-prima, por exemplo, para produção de biodiesel que tem sido bastante demandado pelas indústrias em geral”, explica o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Segundo dados do sistema nacional (Mdic/Comex Stat), do Ministério da Economia, o principal destino desse produto embarcado pelo Porto de Paranaguá, no período, foi o México.

EMBARQUE – No Porto de Paranaguá, os líquidos são movimentados por quatro berços, dispostos em dois píeres destinados exclusivamente ao segmento: o píer público e o privado.

O desempenho no período é resultado da soma de diversos fatores que integram as duas estruturas. É o que destaca Lucas Guzen, gerente comercial sênior da Cattalini, terminal privado que é o principal operador das cargas líquidas no Porto de Paranaguá.

“O comprometimento dos colaboradores, a infraestrutura portuária disponível, a organização logística oferecida aos clientes e a adoção de medidas para incentivar uma maior produtividade, mantiveram os mais altos níveis de segurança”, afirma.

Produto	Acumulado 2022 (t.)	Acumulado 2021 (t.)	Varição
Óleo de soja	690.082	549.560	25,57%
Álcool	40.856	26.053	56,82%
Óleo de Milho	8.200	1.990	312%
Óleo de Nabo	1.502	0	---
Biodiesel	17.093	0	---
MÊS			
	Maior 2022 (t.)	Maior 2021 (t.)	Varição
Óleo de soja	210.282	157.050	33,89%
Óleo de Milho	6.200	0	---
Álcool	14.735	0	---
Biodiesel	3.529	0	---

Confira a tabela, por produtos de exportação – origem vegetal:

Ainda segundo a empresa, hoje o volume descarregado via modal rodoviário é de 7.500 toneladas por dia, em média. “Além disso, o uso simultâneo de dois dutos portuários – que ligam os nossos Centros de Tancagem ao píer privativo – gera um

aumento de 50% na prancha de carregamento dos navios, elevando, assim, a performance”, completa.

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

Data: 27/06/2022

CANAL PRINCIPAL DO PORTO DE ITAGUAÍ TEM PROFUNDIDADE AMPLIADA PARA 20 METROS

Informações: CDRJ (27 de junho de 2022)



Canal principal do Porto de Itaguai tem profundidade ampliada para 20 metros – Foto: CDRJ

A profundidade máxima do canal principal do Porto de Itaguai foi ampliada para 20 metros. A homologação da Marinha do Brasil (MB) foi publicada no último dia 24 de maio, após análise de um levantamento hidrográfico realizado próximo a boia nº 5, onde foi executado o corte em uma área de fundo rochoso, que antes limitava a profundidade em 19,5 metros. A informação é da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade

Portuária responsável pela administração do porto.

Segundo o superintendente de Gestão Portuária de Itaguai e Angra dos Reis, Alexandre Neves, o fundo rochoso em questão foi descoberto em 2009, durante uma dragagem, e foi necessária sua derrocagem para igualar a profundidade do trecho com a profundidade do restante do canal: “A intervenção, iniciada em agosto de 2021, foi contratada pelo Porto Sudeste mediante contrato de doação firmado com a Docas do Rio, e foi finalizada em abril deste ano”.

Alexandre Neves ressaltou que “a remoção de aproximadamente 108m³ de rocha submersa, embora no licenciamento ambiental estivessem autorizados até 900 m³, foi realizada com uma metodologia limpa, sustentável e inovadora – com fio diamantado, sem necessidade de explosão e seguindo as melhores práticas, com registros constantes de monitoramento ambiental, além de ter passado por vistorias técnicas do Instituto Estadual do Ambiente (INEA), da equipe de Sustentabilidade do Negócio da CDRJ e da Delegacia da Capitania dos Portos em Itacuruçá”.

Com a regularização dos novos parâmetros de profundidade do canal de acesso, o superintendente disse que os objetivos do projeto foram alcançados: “a ampliação da profundidade proporcionará melhores condições de segurança à navegação e permitirá o aumento da eficiência operacional e da competitividade para as atividades do Complexo Portuário da Baía de Sepetiba, que engloba o Porto de Itaguai e terminais privados”.

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

Data: 27/06/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS: CONSELHO APROVA CAIO PAES DE ANDRADE PARA PRESIDIR ESTATAL POR 7X3

Ele foi eleito para cargo de presidente da companhia com mandato até 13 de abril de 2023. Colegiado se reuniu nesta segunda-feira após aval positivo do Comitê de Elegibilidade
Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Petrobras: Conselho aprova Caio Paes de Andrade para presidir estatal por 7X3**Caio Paes de Andrade Divulgação**

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou nesta segunda-feira a nomeação de Caio Paes de Andrade para ocupar uma das cadeiras do colegiado. Para o cargo de conselheiro, ele venceu por 8 votos a favor e dois contra. Para presidente, venceu por sete a favor e três contra, de acordo com fontes.

A reunião do conselho começou na manhã desta segunda-feira após o nome de Paes de Andrade receber aval positivo do Comitê de Elegibilidade (Celeg).

Às 13h19, em comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a estatal confirmou que seu Conselho de Administração nomeou Paes de Andrade como conselheiro até a próxima Assembleia Geral de Acionistas, que ainda não tem data para ocorrer.

A estatal disse ainda que ele foi eleito para o cargo de presidente da companhia com mandato até 13 de abril de 2023.

O nome de Paes de Andrade pelo Celeg teve "conformidade" positiva. O Celeg é parte do Comitê de Pessoas (Cope) da Petrobras, responsável por analisar informações e requisitos dos indicados pelo governo para exercer cargos na estatal.

Segundo documento enviado à CVM na sexta-feira passada, foi reconhecido por três dos quatro integrantes do Celeg o preenchimento dos requisitos previstos na Lei 13.303, a Lei das Estatais, e no Decreto 8945, que trata das empresas públicas. Não houve vedações, disse a comunicado.

No sábado, foi divulgado a ata da reunião da Celeg. O documento revelou que os integrantes do Cope/Celeg tentaram agendar com Paes de Andrade uma entrevista formal para entender sua opinião sobre a política de preços. Mas ele recusou.

Por escrito, Andrade disse apenas que não tinha "qualquer orientação específica ou geral do acionista controlador ou qualquer outro acionista no sentido de alteração da política de preços praticados pela companhia".

Porém, no domingo, o presidente Jair Bolsonaro afirmou que Paes de Andrade, chega ao comando da estatal com um compromisso junto ao ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, e que fará uma radiografia da empresa para entender a composição do preço dos combustíveis.



Paes de Andrade assume a empresa no lugar de José Mauro Ferreira Coelho, que renunciou na semana passada após reajustar os preços da gasolina e diesel e o governo federal elevar o tom da pressão contra o executivo.

Enquanto os conselheiros se reuniam, petroleiros realizavam um ato em frente à sede da estatal, no Centro do Rio, contra a nomeação de Paes de Andrade.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP), que organizou o movimento junto à Federação Nacional dos Petroleiros (FNP), justifica que Paes de Andrade não pode ser nomeado porque não possui formação acadêmica e não tem notório conhecimento compatível com o cargo, de acordo com exigência da Lei das Estatais.

Segundo Paulo Cardoso, diretor da FUP, a federação tenta uma liminar para impedir a posse de Paes de Andrade por meio de uma ação judicial. O coordenador-geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP), Deyvid Bacelar, informou que realizou junto à Associação Nacional dos Petroleiros Acionistas Minoritários da Petrobras (Anapetro) uma denúncia à CVM esta manhã.

— Nós tivemos a notificação de cada conselheiro com relação às ilegalidades para a aprovação do Caio Paes na presidência da Petrobras e também de outros conselheiros que têm outros problemas para serem nomeados em uma futura assembleia — declarou.

Bacelar também criticou a aprovação de Paes de Andrade para comandar a companhia:

— A aprovação de Andrade para a presidência da Petrobras é mais um puxadinho eleitoreiro de Bolsonaro. A decisão do conselho de administração da empresa é ilegal, pois o currículo e a experiência profissional do indicado são reconhecidamente insuficientes para gerir a maior empresa do Brasil, o que fere a Lei das Estatais.

Paulo Cardoso acrescenta que o ato dos petroleiros busca pressionar o comando da Petrobras a acabar com a PPI, estatizar a refinaria de Mataripe, na Bahia, que foi vendida para o fundo árabe Mubadala, dos Emirados Árabes Unidos, e aumentar o investimento no refino.

— Qual a política do governo hoje? Diminuir a carga do refino para aumentar a exportação? Continuam abertos à venda de petróleo cru. Na década de 70, o Brasil vendia a laranja para importar o suco. Hoje, vendemos o petróleo e importamos a gasolina. Somos autossuficientes na produção de óleo, e precisamos ser também no refino — diz.

Com Camilla Alcântara

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 27/06/2022

EM MEIO A CRÍTICAS E SEM UNANIMIDADE, PETROBRAS DIZ QUE PAES DE ANDRADE É 'EMPREENDEDOR COM SUCESSOS COMPROVADOS'

Currículo de executivo foi alvo de questionamentos de especialistas e do próprio Comitê de Elegibilidade da estatal

Por *Bruno Rosa*

Ao confirmar a nomeação de Caio Paes de Andrade nesta segunda-feira, a Petrobras disse que o novo presidente da estatal é um "empreendedor com sucessos comprovados" nas áreas de tecnologia de informação, mercado imobiliário e agronegócio. O nome do executivo é alvo de críticas de especialistas, que alegam que sua indicação fere a Lei das Estatais, e de parte dos integrantes do Comitê de Elegibilidade da empresa, de que não teria as "aptidões necessárias" para o exercício do cargo.

Em documento enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Petrobras, ao destacar o extrato do currículo do novo executivo, lembrou que Paes de Andrade "fundou e/ou liderou a construção de diversas empresas emblemáticas do mercado brasileiro de Tecnologia da Informação". A empresa cita apenas que, em 2019, ele assumiu a presidência do Serpro, principal estatal de Tecnologia de Informação das Américas.



Caio Paes de Andrade, presidente da Petrobras Divulgação

Formado em Comunicação Social pela Universidade Paulista e com pós-graduação em Administração e Gestão pela Harvard University e mestrado em Administração de Empresas pela Duke University, Paes de Andrade, destacou a Petrobras, tem uma trajetória na qual "realizou mais de 20 processos de M&A (fusões e aquisições), incluindo consolidações de empresas, aquisições estratégicas, aquisições minoritárias, captações com investidores institucionais, desinvestimentos, spin-offs e processos de venda de controle".

No comunicado, a estatal cita ainda os trabalhos de Paes de Andrade na área social. A Petrobras lembrou que ele "fundou e acompanha as atividades do Instituto Fazer Acontecer - organização autossustentável que causa impacto positivo direto em 4.000 crianças e adolescentes no semiárido baiano através do esporte".

Por fim, a companhia lembrou ainda que ele se tornou Secretário Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, antigo Ministério do Planejamento, onde coordenou a elaboração da Reforma Administrativa e da Plataforma Gov.br.

O currículo de Paes de Andrade foi alvo de questionamentos de especialistas e do próprio Comitê de Elegibilidade (Celeg), que faz parte do Comitê de Pessoas (Cope), da própria Petrobras. Ele assume no lugar de José Mauro Ferreira Coelho.

Segundo especialistas, o nome de Paes de Andrade fere a Lei das Estatais por não ter experiência mínima exigida para assumir o comando da companhia. O artigo 17 da Lei das Estatais exige experiência profissional mínima de dez anos, no setor público ou privado, na área de atuação da empresa, ou quatro anos ocupando cargo de diretoria em empresa de porte similar, cargo público de confiança em nível superior ou ainda cargo de docência ou pesquisa na área de atuação da empresa.

De acordo com a ata da reunião do Celeg/Cope, divulgada no último fim de semana, o gerente executivo de Recursos Humanos da estatal, Juliano Mesquita Loureiro, destacou que o Jurídico se manifestou no sentido de que não há impedimento legal para que o indicado possa ocupar assento no Conselho de Administração ou na diretoria executiva da Petrobras.

Em relação ao critério de ter dez anos de experiência em liderança, questionado pelos membros do Cope/Celeg, o gerente de RH esclareceu que "o vocábulo 'preferencialmente' não permite uma análise peremptória de que a experiência em liderança apresentada do indicado não seria suficiente para o atendimento desse requisito adicional; ao contrário, é flexível e permite a interpretação de que, embora seja desejável que a experiência seja no negócio ou em área correlata, não é mandatório, sendo o critério atendido com a comprovação dos dez anos de experiência em liderança".

A ata da reunião do Cope/Celeg revelou que a área de conformidade da Petrobras atribuiu "risco médio" a Caio Paes de Andrade, de acordo com relato feito por Francisco Petros, presidente do Celeg e membro do Conselho de Administração da empresa, indicado pelos acionistas minoritários.

Por isso, o presidente do Celeg avaliou o nome de Andrade “sem as aptidões necessárias para o exercício do cargo em vista da interpretação das normas cabíveis. Vale dizer que esta avaliação pode até estar equivocada da minha parte, caso a gestão do candidato seja um grande sucesso”.

“Em relação à capacidade de gestão do candidato, com o devido respeito, não encontrei nos documentos disponibilizados o respaldo que me permita formar uma convicção favorável ao candidato. De fato, os considero inconclusivos e deixam aos órgãos de governança a decisão, sem uma opinião que balize tal processo decisório”, disse Petros em seu parecer.

Já Ana Silvia Corso Matte, que também é membro externo do Celeg, deu aval positivo, mas sugeriu que os órgãos competentes “avaliem essa lacuna no currículo de não possuir experiência de liderança pretérita em empresa de porte ou objeto social semelhante ao da Petrobras”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2022

‘O PIOR MOMENTO DA INFLAÇÃO JÁ PASSOU’, DIZ PRESIDENTE DO BC

Campos Neto disse que grande parte do trabalho do BC para tratar da inflação 'já foi feito', se referindo à trajetória de alta nos juros

Por Gabriel Shinohara — Brasília



Roberto Campos Neto disse que o Brasil é um dos poucos países com revisões para cima das expectativas de crescimento Pablo Jacob / Agência O Globo

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta segunda-feira que o pior momento do processo inflacionário no Brasil já passou. A prévia da inflação de junho ficou em 12% no acumulado dos últimos 12 meses, de acordo com o IBGE.

Segundo Campos Neto, os últimos dois números da inflação vieram, pela primeira vez, dentro das expectativas. Ou seja, não houve surpresas de alta nos preços.

— A gente ainda tem no Brasil um componente de aceleração da inflação, mas os últimos dois números foram, pela primeira vez, dentro da expectativa. A gente acha que o pior momento da inflação no Brasil já passou — disse o presidente do BC no X Fórum Jurídico de Lisboa, em Portugal.

Em sua fala, o presidente do BC ressaltou que a discussão sobre inflação se inicia com o tema de energia, como combustíveis, e alimentos, mas que a alta nos preços já está disseminada entre outros produtos, inclusive no Brasil.

Com isso, governos ao redor do mundo e no Brasil tem feito medidas para atenuar essas altas para o consumidor. No caso brasileiro, Campos Neto ressaltou que o governo está estudando algumas medidas e o BC precisa aguardar e entender qual será o efeito delas no processo inflacionário.

De acordo com o presidente do BC, muitos países estão fazendo políticas descoordenadas nesse sentido e isso pode gerar uma queda de investimentos nesses setores.

— Essa falta de coordenação está gerando uma queda em investimento tanto em energia quanto em alimentos. A gente precisa entender que quem produz alimentos e energia não é o governo, é o setor privado e o governo tem que funcionar, tem que endereçar o problema das classes sociais mais baixas, mas a gente não pode se desviar da prática de mercado, porque afinal das contas é o mercado que produz alimentos e energia — disse Campos Neto.



O governo brasileiro tem pensado em várias medidas para atenuar os preços dos combustíveis. O presidente Jair Bolsonaro sancionou o projeto que impõe um teto na cobrança do ICMS e o governo estuda uma PEC para criação do “Pix caminhoneiro”, ampliação do Auxílio Brasil e do vale-gás.

Fora do teto: Governo inclui subsídio ao transporte de idosos e ao etanol no pacote de 'bondades' Além disso, Bolsonaro tem trocado constantemente o comando da Petrobras reclamando dos reajustes nos preços de combustíveis. No domingo, o presidente disse que o novo presidente da empresa, Caio Paes de Andrade, chega alinhado ao governo e fará "radiografia" da estatal.

Alta nos juros

Campos Neto também comentou sobre a alta de juros que está acontecendo em nível global e ressaltou que o Brasil começou antes e está “muito perto de ter feito o trabalho todo”. Recentemente, o BC elevou a taxa básica de juros, a Selic, pela 11ª vez seguida e chegou ao patamar de 13,25% ao ano.

— O Brasil está muito perto de ter feito o trabalho todo, alguns outros países estão no meio do caminho, a gente vai ver ainda alguns países subindo bastante os juros e a gente tem que ver o que isso vai gerar em termos de economia mundial. Será que vamos ter recessão mundial? Qual o tipo de desaceleração? — questionou.

O presidente do BC ressaltou que a autoridade monetária vai frear a inflação.

— É importante que o Brasil fez o processo antecipado. Acreditamos que nossa ferramenta é capaz de frear o processo inflacionário e vai frear o processo inflacionário e a gente acha que grande parte do trabalho já foi feito — disse.

Sobre a atividade econômica, Campos Neto ressaltou que o Brasil é um dos poucos países que está tendo revisões para cima das expectativas de PIB.

Na semana passada, o BC elevou sua projeção de 1% para 1,7% de crescimento este ano, apesar da expectativa de desaceleração no segundo semestre por conta dos efeitos da alta nos juros.

— A gente provavelmente terá um PIB forte no segundo trimestre. Obviamente em algum momento tudo que a gente está fazendo vai gerar desaceleração no segundo semestre, mas ainda assim, o crescimento é bastante maior no início do ciclo de ação — apontou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2022

FUNDOS DE PENSÃO DE ESTATAIS TÊM ROMBO DE R\$ 24 BI, E GOVERNO VAI BRECAR APORTES EXTRAS

Após déficit de R\$ 36 bi em 2021, fundações voltam a registrar perdas. Petros, Funcef e Postalis têm maiores rombos. Reunião decisiva esta semana deve impedir contribuições

Por Geralda Doca — Brasília

Os fundos de pensão de estatais voltaram a acumular déficit no primeiro trimestre deste ano, que chega a R\$ 24,2 bilhões, segundo dados da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp).

E isso após terem registrado um rombo de R\$ 36,4 bilhões em 2020.

Pelas regras vigentes após a CPI dos fundos de pensão, em 2015, as entidades teriam que acionar um plano para equacionar o déficit com contribuições adicionais das empresas patrocinadoras e dos empregados. Ou seja, as estatais teriam que colocar dinheiro, juntamente com milhares de funcionários.

Mas, para evitar um desgaste político ao presidente Jair Bolsonaro a menos de cem dias das eleições, o governo deve impedir este aporte extra. O Conselho Nacional de Previdência Complementar (CNPC), deve suspender, em reunião marcada para quarta-feira, a obrigatoriedade de acionamento de plano para correção do déficit apresentado pelos fundos em 2021.

O CNPC regula o regime de previdência complementar, e o governo tem maioria no colegiado.

Entenda os argumentos que o governo vai usar para brevar os aportes extras e confira os rombos dos principais fundos de pensão este ano em reportagem completa, exclusiva para assinantes do GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/06/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REDUÇÃO DE ICMS POR GARCIA EM SP CAUSA MAL-ESTAR ENTRE GOVERNADORES

Uma fonte que participa das negociações relatou que todos os Estados estão 'chateados' com São Paulo e agora juntando os 'caquinhos'; Estados tentam encontrar uma saída jurídica conjunta

Por *Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O anúncio do governador de São Paulo, Rodrigo Garcia, de aplicar imediatamente a redução da alíquota de ICMS da gasolina de 25% para 18% causou mal-estar entre os Estados que buscavam uma saída jurídica conjunta para a lei que fixou um teto para a cobrança do imposto sobre combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transporte urbano.

A ação do governador paulista, que busca a reeleição ao cargo nas eleições de outubro, foi vista como eleitoreira e abriu uma dissidência entre os Estados, segundo apurou o Estadão. Os secretários de Fazenda estavam aguardando o resultado da reunião de amanhã com o ministro Gilmar Mendes do Supremo Tribunal Federal (STF). Mendes é relator de ação apresentada pelo presidente Jair Bolsonaro pedindo para que sejam suspensas todas as leis estaduais que tratam do ICMS incidente sobre combustíveis.



Rodrigo Garcia, governador de São Paulo; ação de Garcia de reduzir a alíquota do ICMS foi vista como eleitoreira
Foto: Felipe Rau / Estadão

Uma fonte que participa das negociações relatou que todos os Estados estão "chateados" com São Paulo, a maior economia do País e agora juntando os "caquinhos". A avaliação é de que São Paulo se precipitou e acabou prejudicando os demais Estados com o governador Garcia de olho na sua reeleição. Procuradorias de 22 Estados entendem que os governadores precisam enviar às assembleias projetos para fazer a mudança

aprovada pelo Congresso.

Os Estados também estavam buscando mudar a forma de cobrança do ICMS da gasolina para uma modelo de alíquota ad rem (um valor fixo em reais sobre o litro do combustível). Ao fazer a mudança, o Estado de São Paulo aplicou uma alíquota chamada ad valorem com base num percentual sobre o preço. Os críticos da posição de São Paulo avaliam que a mudança por decreto feita pelo

governador de São Paulo representa, na prática, admitir a interferência federativa num tributo que é estadual.

Procurado pelo Estadão, o secretário de Fazenda de São Paulo, Felipe Salto, defendeu a decisão. “Nós informamos os nossos contribuintes sobre os efeitos da lei complementar federal aprovada e sancionada”, disse. “Na lei estadual paulista, a alíquota de 25% da gasolina, por exemplo, passa a ser de 18%. Daí porque publiquei um Informativo da Secretaria da Fazenda, e não uma norma nova”, ressaltou o secretário de Fazenda de São Paulo. Para ele, a lei aprovada e sancionada pelo presidente Bolsonaro já incide sobre a lei estadual para produzir o efeito da queda da alíquota para o teto.

Segundo Salto, São Paulo continua com a mesma estratégia de dialogar com o ministro Gilmar Mendes. “Vai ser muito importante para todos nós. Também teremos reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). Ali, é que vamos ter um horizonte para a questão da ad rem e mesmo da forma de cálculo”, justificou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2022

PROPOSTA PARA O AGRONEGÓCIO

Cebri e Insper produzem documento de sugestões de políticas públicas para o agribusiness brasileiro, com destaque para inserção internacional, novas tecnologias e meio ambiente.

Por Fernando Dantas

Em ano eleitoral, o que não falta é a elaboração de propostas e programas para o governo em geral, abordando políticas públicas e econômicas relativas aos mais diversos setores.

É comum se tomar com um grão de sal essa profusão de ideias e boas intenções, em contraste com o descalabro na gestão do País que insiste em se manter por longo período de crise econômica, política e social.

Mas é um erro descartar a priori a produção de propostas da temporada eleitoral. Já houve casos em que boas ideias acabaram sendo postas em prática. O mais emblemático foi o da “Agenda Perdida”, pré-programa econômico coordenado por José Alexandre Scheinkman e Marcos Lisboa e adotado no primeiro mandato de Lula – apesar de o documento ter sido encomendado por Ciro Gomes.

Um documento atual oportuno, ao qual os candidatos de 2022 deveriam prestar atenção, tem o título de “Políticas Públicas para a Inserção Competitiva e Sustentável do Agronegócio Brasileiro no Mundo”, elaborado pelos pesquisadores Amanda Araújo, Camila Dias Sá, Claudia Cheron König e Marcos Sawaia Jank, numa iniciativa conjunta do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri) e do Insper.

O documento nota que o protecionismo e o nacionalismo vêm afetando o comércio agrícola internacional, com acesso crescentemente seletivo a mercados.

Nesse contexto, o Brasil aparece como grande player global no setor, com exportações agrícolas que sextuplicaram de US\$ 20 bilhões para US\$ 120 bilhões em 20 anos, abrangendo hoje mais de 200 países. Nesse período, China e outros emergentes substituíram a Europa como principais clientes agrícolas do Brasil.

O documento do Cebri e Insper identifica cinco desafios principais para a agricultura brasileira: estratégia internacional, levando em conta que novos concorrentes vêm surgindo com a expansão da fronteira agrícola em outros países; governança, com ênfase na coordenação entre o setor público e privado; acesso a mercado e diversificação e diferenciação da pauta exportadora; inovação e competitividade, em que entram fragilidades como logística, custo energético, mão de



obra insuficientemente qualificada etc.; e agenda ambiental, no qual a rastreabilidade da produção é cada vez mais exigida nos mercados globais.

Os cinco grupos de proposições detalhadas do documento são elaborados a partir desse diagnóstico dos desafios.

Em termos de estratégia internacional, recomendam-se o foco em regiões como Sudeste e Sul Asiático e África Subsaariana – cujas parcelas na população humana já são ou se tornarão cada vez mais majoritárias – além de uma definição mais clara de prioridades nas negociações comerciais.

Na área de governança, algumas das pautas são os mecanismos de coordenação de atores públicos e privados; a reforma do arcabouço sanitário datado dos anos 50, com a introdução do “autocontrole” pelas indústrias da conformidade sanitária, acompanhado de duras punições ao descumprimento; a incorporação do princípio de “One Health”, que faz o amálgama entre saúde humana, animal e meio ambiente; e a criação de um banco de dados com respostas-padrão sobre o sistema de inspeção brasileiro.

Em termos de acesso a mercados, diversificação e diferenciação, os autores enfatizam que uma maior abertura no Brasil facilitaria a conclusão de novos acordos comerciais, e que o setor privado deve ser encorajado a tomar as rédeas em ações para defender seus interesses no mercado internacional.

Também se mencionam oportunidades trazidas por nichos de mercado, como produtos livres de transgênicos e insumos químicos no mercado europeu, ou nutricionalmente mais ricos, na Europa e em outras regiões.

No desafio da competitividade, entre diversos temas, mencionam-se avanços tecnológicos como geotecnologias, rastreabilidade, big data, gestão de informações e a chamada “agricultura de precisão”.

Além da sempre presente cobrança de melhoras e integração de rodovias, ferrovias, portos e setor marítimo, o documento trata também da redução da “dualidade da agricultura”, com a integração competitiva dos pequenos produtores e da agricultura familiar.

Na área de meio ambiente, finalmente, a proposta é a “construção da imagem (marca) do Brasil como potência agroambiental”. Os autores notam que o código florestal é uma “legislação moderna e das mais rigorosas do mundo”, mas tem problemas de implementação ligados a lacunas como a validação de dados declarados no Cadastro Ambiental Rural (que só chegou a 1,6% do objetivo) e a implantação dos Programas de Regularização Ambiental (CAR).

O documento também observa que a desburocratização da governança de terras é bem-vinda, mas com cuidado para não “induzir a continuidade da ocupação de terras públicas e, por consequência, o desmatamento”.

Outros temas tratados são a expansão dos sistemas de Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILFP) e o plantio direto, “aliados à baixa pegada hídrica e à matriz energética limpa e renovável do país, [que] certamente facilitam a construção da imagem do Brasil como um país com potencialidades agrícolas e em descarbonização”.

Na conclusão do conjunto de propostas, é mencionada também a questão da segurança alimentar, que ganhou destaque com o recente avanço da fome na esteira da crise econômica.

QUEREMOS ATRAIR MAIS RECURSOS DO SETOR PRIVADO', DIZ PRESIDENTE DO BID

Mauricio Claver-Carone, do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pretende mobilizar capital para transferir produção da Ásia para o Brasil

Entrevista com

Mauricio Claver-Carone, presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)
Por Filipe Serrano, O Estado de S. Paulo

Presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) desde outubro de 2020, o americano Mauricio Claver-Carone acredita que o Brasil e demais países da América Latina têm uma oportunidade única de se reposicionar no comércio global e de atrair investimentos. Na visão dele, existe uma tendência de as grandes multinacionais realocarem parte da produção para países mais próximos do Ocidente, como uma forma de evitar problemas no fornecimento de peças e insumos vindos da Ásia – um obstáculo que se agravou depois da guerra na Ucrânia.

Em entrevista ao Estadão, Claver-Carone diz que pretende trabalhar para financiar projetos que buscam substituir parte da produção que é feita hoje na Ásia. Para isso, ele tem liderado uma reforma no BID Invest – braço de investimentos do BID voltado para o setor privado. O objetivo é estimular a participação de bancos e investidores privados em projetos estruturados pelo BID, que atuaria como um facilitador, oferecendo garantias. Isso seria feito por meio de um aumento de capital no BID Invest, a ser avaliado pelos países membros do banco de desenvolvimento. Em meio à turbulência global, diz o presidente do BID, “o mundo está vendo a América Latina e Caribe como um certo mar de tranquilidade”. Leia a seguir os principais trechos da entrevista:

Qual o objetivo do aumento de capital do BID Invest, anunciado recentemente?

Uma das minhas críticas antes de entrar no BID era de que, para cada dólar que o BID Invest investia, só eram mobilizados 40 centavos do setor privado. Um dos meus objetivos era chegar, pelo menos, a uma razão de um para um. A mobilização do setor privado nos permitiu atingir o valor de US\$ 23,5 bilhões investidos pelo grupo como um todo em 2021. Batemos o recorde. Nunca tínhamos feito mais de US\$ 20 bilhões, e o crescimento veio do setor privado. O que apresentamos para os nossos governadores (como são chamados os representantes dos governos da região no conselho do BID) é um novo modelo de fazer negócios, que é o BID Invest 2.0. É tornar o BID Invest em um banco puramente de mobilização.

Como isso funcionaria?

Nós originamos (os financiamentos), reduzimos o risco, oferecendo garantias – o que é essencial, especialmente para um país como o Brasil – e distribuímos os portfólios de investimento. Somos uma das únicas instituições no mundo com classificação de risco AAA, que têm status de credor preferencial. Podemos usar nosso status de credor preferencial para mobilizar ainda mais recursos. Em vez de alocar um dólar do setor privado para cada dólar que investimos, por que não 2 dólares? Ou 3 dólares? Eventualmente, 4 dólares ou 5 dólares. É aí que se consegue o efeito multiplicador. A ideia teve um amplo apoio e foi aprovada. E não só pelos nossos governadores em março, na reunião anual. Mas levamos a ideia para investidores privados.

Pretendem trabalhar com bancos locais também?

Sim, absolutamente. Obviamente, queremos trazer investidores institucionais. Precisamos trabalhar com todos eles (os bancos privados locais). Esses investidores têm uma proximidade maior com todos os negócios. Eles sabem onde estão as lacunas. O Brasil, diferentemente de outros países da região, tem a vantagem de ter um mercado de capitais profundo. Mas, à medida que entramos em áreas como investimentos ESG (sigla para os aspectos ambientais, sociais e de governança) e em áreas que gostaríamos de ver e que poderiam ter os maiores impactos no desenvolvimento – seja para regiões rurais ou na Amazônia –, isso vai exigir que instituições como a nossa entrem e façam a mitigação dos riscos para os investidores nesses tipos de projetos.



Mauricio Claver-Carone, presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Foto: Felipe Rau/Estadão

Qual será a quantia do aumento de capital do BID?

O objetivo é igualar a participação do capital público e do capital privado no nosso balanço. Do lado do capital público, fazemos entre US\$ 14 bilhões e US\$ 15 bilhões (em investimentos), dependendo do ano e das taxas de juros. No ano passado foram US\$ 14 bilhões. Se conseguirmos atrair outros US\$ 14 bilhões do setor privado,

poderíamos nos tornar instituições de US\$ 30 bilhões ou US\$ 40 bilhões.

Quais são as áreas prioritárias dos investimentos?

Infraestrutura digital, energia renovável e infraestrutura de saúde são as principais. O presidente Joe Biden mencionou essas áreas durante a Cúpula das Américas quando ele falou sobre o tema. Acrescentaria ainda mais uma, que é o nearshoring (a terceirização da produção para países vizinhos ou próximos). Nós nunca vamos ver outra oportunidade como estamos vendo hoje. Os fechamentos de indústrias de base na China e, agora, os desafios de fornecimento de energia e comida depois da invasão da Rússia à Ucrânia de repente provocaram uma reavaliação dos riscos. Nós fizemos US\$ 4 bilhões em investimentos em projetos de nearshoring no ano passado.

Quais projetos são esses?

De todo tipo. Dos US\$ 4 bilhões, US\$ 2 bilhões foram para projetos no lado governamental. Em apoio à melhoria da logística, para adaptar a infraestrutura e tornar os países mais atraentes a investidores. Outros US\$ 2 bilhões foram para projetos de empresas, no lado do setor privado. Isso vai desde empresas no setor farmacêutico, uma área que tem uma grande oportunidade, a investimentos para energias renováveis. Uma das minhas obsessões é na área de energia renovável é fazer com que a cadeia de fornecimento seja um comércio entre o Norte e o Sul. No momento é da América do Sul para a China. E da China para os EUA. Para isso, o Brasil é essencial, porque é o país mais bem posicionado para produzir baterias elétricas, painéis solares, turbinas eólicas, etc. O único país que pode competir com a China nesse sentido é o Brasil.

Existe demanda para esses projetos e investimentos?

Em meio à turbulência que está ocorrendo, por causa do fechamento de cadeias de suprimento na China, na Ásia, e por causa da invasão da Rússia à Ucrânia, na Europa, o mundo está vendo a América Latina e Caribe como um certo mar de tranquilidade. Obviamente, há eleições e riscos políticos, que sempre existiram, mas os investidores estão reavaliando esse risco. Qualquer risco político agora na América Latina e no Caribe é visto como algo menor, comparado ao fechamento de cadeias de suprimento, comparado à guerra. Vemos isso refletido seja em índices de ações, como o MSCI, de mercados emergentes, ou na emissão de títulos da dívida privada.

O Brasil sempre teve dificuldade de se integrar nas cadeias de suprimento globais, por diversas razões. Infraestrutura é uma delas. Como superar esses desafios?

Já estão sendo superados O Brasil é o país que originou todo o conceito de substituição de importações. Essa percepção cultural foi superada. Não podemos subestimar as reformas que foram feitas, da perspectiva econômica, com a abertura do seu mercado. O governo merece o crédito de ter feito as reformas, seja a reforma da Previdência, a independência do Banco Central. A confiança que o BC tem hoje na comunidade internacional é maior do que jamais se viu. Tem havido uma mudança estrutural no Brasil. E tem havido uma mudança cultural em como se olha para as cadeias de valor.

O sr. falou sobre investimentos ESG. O desmatamento na Amazônia cresceu nos últimos anos no Brasil. Isso pode ser uma barreira para atrair esse tipo de investimento?

O que nós tentamos fazer, como instituição, é tentar construir um argumento econômico para a proteção das florestas. Uma vez que seja possível criar um mercado para a conservação das florestas, aplicando um valor de mercado às florestas, aí vamos ver uma mudança real. Estamos fazendo um trabalho em parceria com empresas privadas, para criar uma nova categoria de empresas na Bolsa de Valores, chamada de "companhias de ativos naturais" (natural asset companies). Procuramos uma forma de incentivar as empresas a conservar (o meio ambiente) e serem capazes de monetizar essa conservação. No Brasil, o que pode ser feito é desenvolver a cadeia de fornecimento de produtos da Amazônia, e inserir a Amazônia e a sua natureza nas cadeias de valor em si. Uma vez que esse argumento econômico for construído, vamos ver as oportunidades se abrindo. Existem US\$ 25 trilhões no mercado hoje destinados a investimentos ESG. O Brasil tem todas as condições de capturar 10% desse valor. São US\$ 2,5 trilhões. É metade do PIB do Japão. Mudaria o jogo. Mesmo se fosse 5%, 1%. Seria enorme.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

TRIUNFO TENTA 'ARRUMAR A CASA' E VOLTAR A CRESCER

Grupo de infraestrutura ainda terá que vencer desafio de renegociar dívidas e vencer brigas judiciais para obter indenizações

Por Taís Hirata — De São Paulo

Em busca da retomada

Raio-x da Triunfo Participações e Investimentos (TPI)

Principais ativos hoje

Ativo	Situação atual	Em R\$ milhões	
		Receita operacional líquida (2021)	Lucro líquido (2021)
Aeroporto de Viracopos - Participação indireta de 35,01%	Em processo de devolução	1008,97*	276,24*
Tijóá Energia - Participação de 50,1%	Concessão vigente até 2044	244,96*	70,69*
Concebra (BR-060, BR-153 e BR-262- DF/MG/GO)	Em processo de devolução	245	-76,34
Concer (BR-040- MG/RJ)	Concessão venceria em fev.21, mas prazo foi prorrogado por liminar por mais 717 dias	250,21	-30,26
Transbrasiliana (BR-153 MG/SP/PR)	Concessão vigente até 2033	205,263	20,14

Resultados consolidados, em R\$ milhões**



Fonte: TPI. *Resultado total da companhia, e não apenas referente à participação da TPI nos ativos. **Resultados de Viracopos e Tijóá não consolidados

adiante.

Há cerca de dez anos, a Triunfo Participações e Investimentos (TPI) conquistava a concessão do aeroporto de Viracopos (SP), e se preparava para fazer novos investimentos no setor de infraestrutura. De lá para cá, o grupo viu seus planos de expansão darem lugar a imbróglios judiciais intermináveis e reestruturações de dívidas conturbadas. Entre ativos vendidos, concessões que chegaram ao fim e contratos em processo de devolução, o portfólio da companhia vem minguando. Por outro lado, o grupo tem conseguido firmar acordos com credores, obtido decisões judiciais favoráveis e começa a falar novamente sobre novos negócios.

O caminho para tentar voltar a crescer já está definido. O plano seria investir em terminais no Porto de Santos, segundo fontes próximas ao grupo. A TPI tem dois projetos de Terminais de Uso Privado (TUPs) na margem esquerda porto. Um deles, o TPL (Terminal Portuário Logístico), recebeu autorização do governo federal em maio deste ano. O segundo, o Terminal Brites, que tem aval desde 2015, ficou anos travado por uma ação civil pública, que apontava danos ambientais. Em 2021, o projeto conseguiu a liberação para seguir



No entanto, para além das dificuldades de tirar do papel os terminais, o grupo ainda tem o desafio de “arrumar a casa” antes de voltar a falar em crescimento. Isso significa concluir a reestruturação de suas dívidas e obter vitórias judiciais que garantam o recebimento de indenizações - necessárias para reabastecer o caixa da companhia. A avaliação de uma fonte é que a empresa passará ao menos mais um ano “olhando apenas internamente”.

A reestruturação das dívidas está encaminhada, segundo uma pessoa próxima à empresa. Em 2020, a TPI sofreu um duro revés, quando a Justiça anulou a homologação de sua recuperação extrajudicial. O grupo ainda recorre da decisão, mas desde então tem conseguido firmar acordos bilaterais com seus credores.

A maior pendência ainda é o BNDES. Como a TPI aceitou devolver duas concessões (Concebra e Viracopos) que têm o banco de fomento como credor de peso, uma parte da discussão está encaminhada. Mas resta fechar o acordo para os créditos referentes a outra concessão rodoviária, a Concer. Além disso, o grupo quer aproveitar o bom momento de Viracopos para antecipar pagamentos da dívida. Para isso, também negocia retirar a obrigação de compensação financeira em caso de quitação antecipada.

Procurado, o presidente da TPI, Carlo Alberto Bottarelli, afirmou que a empresa tem quitado todos os compromissos. “Nós não demos um centavo de calote. Pagamos todas as nossas dívidas”, disse. O BNDES não quis comentar.

Mesmo com os acordos, o grupo ainda terá o desafio de reconquistar a confiança das instituições de crédito. A percepção no mercado é que, apesar do desgaste com bancos, há financiadores dispostos a emprestar à TPI - evidentemente, a um custo mais alto e com uma estrutura de garantias mais robusta.

Em março deste ano, o grupo (por meio da concessionária Transbrasiliana) voltou a acessar o mercado de capitais, com uma emissão de debêntures no valor de R\$ 275,4 milhões, com remuneração de IPCA + 9,6% e vencimento em 2033 - mesmo prazo da concessionária. Em garantia, foram dadas as ações e recebíveis dos dois ativos mais “saudáveis” do grupo: a Transbrasiliana e a fatia de 50,1% detida na Tijoá (usina hidrelétrica de Três Irmãos).

A TPI tem outras três concessões: a Concer (Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio de Janeiro); a Concebra (Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil); e Viracopos. A Concer está em fase final - o contrato teria se encerrado em fevereiro de 2021, mas foi prorrogado por mais 717 dias por decisão liminar. Os dois últimos ativos estão em processo de devolução ao governo, para relicitação.

Outro grande desafio da TPI é a resolução dos muitos imbróglis jurídicos. Quase todas as concessões do grupo travam duras batalhas com órgãos reguladores por reequilíbrios econômico-financeiros. O tema é essencial, já que a empresa conta com os recursos pleiteados para voltar a investir.

No último ano, a companhia obteve algumas decisões liminares favoráveis e bastante importantes, como a prorrogação da Concer até 2023 e o aumento da tarifa de pedágio da Concebra.

A maior briga, porém, é a do aeroporto de Viracopos. A TPI detém uma participação indireta de 35% na concessão, junto à UTC, à francesa Egis e à estatal Infraero. A concessionária passou por uma recuperação judicial turbulenta, iniciada em maio de 2018 e encerrada no fim de 2021, quando a empresa aceitou devolver o ativo.

Hoje, no entanto, o acordo está ameaçado. A companhia, que só concordou com a devolução após forte pressão do governo federal, estuda interromper o processo.

A briga é em torno da indenização (pelos investimentos feitos e não amortizados). O governo quer leiloar o aeroporto o quanto antes e jogar parte do pagamento para depois da transferência do ativo ao novo operador. Já a empresa diz que só concordou com a devolução sob condição de receber o ressarcimento antes da transferência. A companhia calcula ter R\$ 4,6 bilhões a receber. A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) ainda não apresentou sua conta. A discussão está em arbitragem, sem prazo para acabar.

Em paralelo a todos os imbróglios, a TPI começa a se movimentar para viabilizar novos projetos - os dois terminais em Santos. Estima-se que cada um deles demandaria investimento de ao menos US\$ 600 milhões. A vocação do projeto está em aberto. Há a ideia de fazer usos múltiplos, com granéis sólidos, líquidos e fertilizantes. Porém, tudo dependerá de parceiros - idealmente, um grupo "dono da carga", disposto a firmar acordo de take-or-pay [em que o pagamento se dá independentemente do volume].

Entre fontes do mercado, a percepção é que sem um sócio capitalizado os planos são inviáveis. Além disso, há a complexidade de tirar do papel empreendimentos "greenfield" [construídos do zero], sem licenças ambientais definitivas e com incertezas quanto à viabilidade. Um ator do setor portuário observa que, diante dos investimentos que têm sido feitos em Santos, é difícil enxergar, neste momento, demanda que justifique uma obra tão cara.

Questionado sobre os diversos desafios do grupo, o presidente da TPI se diz confiante na retomada. "[Durante a crise,] a gente se fechou. Abaixamos a vela, nos agarramos ao mastro e passamos a tempestade. Foram cinco anos difíceis. Hoje estamos voltando mais fortes", afirmou Bottarelli.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2022

MENOR CRESCIMENTO CHINÊS PESA MAIS SOBRE O BRASIL, DIZ BIS

Uma declínio de 1 ponto percentual no PIB da China está associado com uma baixa de cerca de 0,7 ponto no crescimento do Brasil após um ano, segundo estimativa da instituição

Por Assis Moreira, Valor — Genebra



— Foto: Nelson Ching/Bloomberg

O Banco de Compensações Internacionais (BIS), espécie de banco central dos bancos centrais, aponta o Brasil como um dos países emergentes mais vulneráveis à desaceleração do crescimento da China, em seu relatório anual publicado neste domingo (26).

Um declínio de 1 ponto percentual no Produto Interno Bruto (PIB) da China está associado com uma baixa de cerca de 0,7 ponto no crescimento do Brasil após um ano, segundo estimativa do BIS. A pesquisa usou como base o período 1996-2019.

"Vários emergentes estão altamente expostos a menor crescimento chinês, especialmente países na Ásia e alguns exportadores de commodities", diz o banco sediado em Basileia (Suíça).

Em comparação, o México pode sofrer redução de 0,45 ponto de seu PIB na mesma situação. A dependência em relação à China é maior no caso da Coreia do Sul, com diminuição de 1,01 ponto de seu PIB para cada baixa de 1 ponto no PIB chinês. Já a baixa do crescimento nos EUA, Japão e zona do euro ficaria entre 0,28 ponto e 0,36 ponto.



A China cresceu 8,1% em 2021. Para este ano, a previsão da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) é de queda quase para a metade, ou 4,4%, e para o ano que vem, de 4,9%.

Para o BIS, os desenvolvimentos na China podem ser um fator adicional de pressão para um estagflação global. De um lado, o país tem sido responsável por uma parte considerável do crescimento mundial - cerca de um quarto - ao longo das duas últimas décadas. Além disso, tem sido uma importante fonte de demanda externa para o resto do mundo, sobretudo para as matérias-primas.

De outro lado, diz o BIS, a entrada da China no sistema comercial global exerceu persistentemente pressões desinflacionárias, particularmente nas economias desenvolvidas, mesmo quando sua demanda doméstica elevou os preços de commodities. “Há sinais, no entanto, de que algumas dessas influências poderia estar agora diminuindo”, acrescenta o banco.

Para o BIS, alguns dos fatores que contribuem para a desaceleração do crescimento da China são estruturais, e, portanto, com probabilidade de ser duradouros. Cita que a população em idade de trabalho da China, que atingiu o auge no início dos anos 2010, diminuirá ainda mais nos próximos anos. Enquanto isso, o potencial para maiores ganhos de produtividade pela incorporação de tecnologia pré-existente e realocação de mão-de-obra para atividades de maior produtividade tem diminuído.

A instituição diz que a desaceleração na produtividade do trabalho cresce à medida que a China se aproxima da fronteira tecnológica, comparável com o que aconteceu no Japão e na Coreia nas décadas anteriores. Isso indica que um retorno a taxas de crescimento de produtividade muito altas é improvável, avalia o BIS.

Para o banco, uma prolongada desaceleração do ciclo financeiro exerceria um maior entrave ao crescimento da segunda maior economia do mundo. Em cenário de altos níveis de endividamento, a influência de fatores financeiros já era evidente no ano passado.

Desenvolvimentos relacionados à pandemia exacerbam os ventos contrários no curto prazo. Confinamentos e outras medidas para fazer cumprir a rígida política anti-covid poderiam perturbar ainda mais as cadeias de produção, tanto dentro da China como no comércio com parceiros. A luta contra o vírus está longe de ter terminado, diz o banco.

Para os emergentes em geral, a combinação de elevada inflação, altos e voláteis preços de commodities, tensões geopolíticas importantes e perspectivas econômicas incertas na China reforçam os riscos.

Para o BIS, mesmo se o crescimento não declinar, a alta inflação tende a ser mais disruptiva em economias emergentes. Já que as expectativas de inflação estão menos ancoradas em alguns países, altas nominais de juros são necessários para controlar a inflação. Porto em Xangai, China

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2022

COMO ALIMENTAR A INFLAÇÃO

Biden erra ao usar setores específicos como bodes expiatórios

Por Anne Krueger

A inflação transformou-se em uma questão política quente no mundo todo. Nos Estados Unidos, o índice de preços ao consumidor aumentou 8,6% em maio, em uma taxa anualizada, e a inflação na União Europeia (UE) não está muito atrás. A origem do problema é que há dinheiro demais em busca de poucos bens.



Os consumidores pouparam mais que o usual ao cortarem seus gastos durante a pandemia de covid-19 e então aumentaram suas compras depois que os “lockdowns” foram suspensos. Mas a oferta aumentou mais lentamente porque levou tempo para aumentar novamente a produção, e porque muitos trabalhadores ainda estavam ficando doentes. Enquanto os gargalos no transporte e a falta de mão-de-obra restringiram ainda mais os níveis de produção, o aumento dos déficits fiscais e a continuidade de políticas frouxas demais pressionaram ainda mais os preços até 2022.

Agora, o presidente dos EUA, Joe Biden, afirma que sua maior prioridade é “reduzir a inflação”. Mesmo assim, em um pronunciamento recente sobre o assunto, “The Washington Post” observa que ele “atacou empresas de petróleo e conglomerados de transporte marítimo”, acusando-os de “buscar lucros excessivos, em vez de reduzir os preços para os consumidores”. As companhias de petróleo não só falharam em aumentar a produção, como “o cartel de transporte marítimo”, afirma Biden, operou como um oligopólio, “aumentando seus preços em até 1.000%”.

O governo Biden não só identificou erradamente as fontes da inflação, como também está contribuindo para a pressão inflacionária. E como se isso não bastasse, muitas de suas ações recentes são prejudiciais aos seus declarados objetivos climáticos e ambientais

A guerra contra a inflação precisa ser travada em grande parte por meio das políticas monetária e fiscal, mas há muito que o governo poderia fazer para ajudar a reduzir as pressões inflacionárias. Mas usar alguns setores específicos como bodes expiatórios não é a resposta. Na verdade, o governo corre o risco de acrescentar ainda mais pressão inflacionária na mistura.

Dada a expectativa disseminada de que o mundo está se afastando dos combustíveis fósseis, dificilmente se pode esperar que as companhias de petróleo invistam em capacidade adicional. E mesmo que elas aumentassem rapidamente os investimentos, levaria muito tempo até que a produção pudesse ser aumentada. Mais investimentos, com a produção aparecendo apenas anos mais tarde, é algo que intensificaria as pressões inflacionárias do momento.

Outros esforços para reduzir os preços nas bombas de gasolina foram igualmente equivocados. Por exemplo, o governo Biden renunciou às regras ambientais para permitir que mais etanol fosse acrescentado à gasolina, alegando que isso vai reduzir os preços dos combustíveis no verão americano [terceiro trimestre]. Mas uma proporção maior de etanol reduz a economia de combustível dos veículos. Os motoristas que percorrem as mesmas distâncias terão custos maiores. Para piorar as coisas, a maior demanda por milho (o grão usado na produção de etanol) aumentará os preços do milho, levando os agricultores a plantar menos trigo e mais milho, aumentando ainda mais os preços dos alimentos em geral.

No lado do transporte marítimo, uma maior competição certamente reduziria os preços no longo prazo. Mas o verdadeiro problema é que a centenária Lei Jones impede navios estrangeiros de competir com os navios nacionais pelo transporte marítimo entre portos dos EUA. Os navios estrangeiros que chegam aos portos americanos são obrigados por lei a descarregar suas cargas e então caminhões devem ser carregados com contêineres. Esses processos desnecessários criaram congestionamentos nos portos e provocaram atrasos. E esses atrasos aumentaram ainda mais os custos para as empresas cujas operações foram interrompidas pela indisponibilidade de insumos importantes.

Estima-se que os navios construídos nos EUA sejam entre seis e oito vezes mais caros que os construídos na Ásia. Além disso, as tripulações americanas recebem salários de três a quatro vezes maiores que os colegas de embarcações estrangeiras.

Mas as companhias de navegação dos EUA não tiveram que se preocupar com essa falta de competitividade porque estão protegidas da concorrência estrangeira. O custo dessa proteção é, em última análise, arcado pelos consumidores americanos. Navios de maior custo tripulados por equipes mais caras tendem a elevar os custos de transporte entre os portos, além de forçar mais



carga a ser transportada até o seu destino final por caminhões ou trens, que são mais caros que o transporte marítimo.

Obviamente, relaxar ou repelir a Lei Jones aumentaria a competição e reduziria os custos. E esta não é a única opção disponível para o governo Biden. Por exemplo, se eliminasse as tarifas impostas pelo ex-presidente Donald Trump, Biden poderia aumentar o poder de compra anual médio das famílias americanas em estimados US\$ 797.

Da mesma forma, aumentar o teto do número de trabalhadores estrangeiros com permissão legal para entrar nos EUA é algo que poderia amenizar os principais gargalos. Ao longo da recuperação da pandemia, os empregadores reclamaram que não estavam conseguindo encontrar trabalhadores suficientes com as habilidades apropriadas.

Se a população dos EUA nascida no exterior tivesse crescido à mesma taxa anual nos últimos três anos, como a registrada entre 2010 e 2018, a força de trabalho dos EUA teria hoje 1,6 milhão de trabalhadores a mais, o que permitiria às empresas preencher vagas mais rapidamente, reduzindo também a escassez induzida pelos atrasos nas entregas.

O governo Biden também poderia ter removido tarifas sobre os painéis solares. Mas em vez disso, as tarifas foram apenas suspensas (depois de muita discussão) por dois anos, causando uma perda estimada de 100 mil empregos e uma redução no número de painéis solares que deverão ser instalados. Até mesmo a desastrosa escassez de fórmulas infantis nos EUA poderia ter sido significativamente amenizada se mais importações tivessem sido permitidas e se os Estados não tivessem concedido direitos de produção monopolista dentro de suas divisas.

O governo Biden não só identificou erroneamente as fontes da inflação, como também está contribuindo para a pressão inflacionária. E como se isso não bastasse, muitas de suas ações recentes - as exigências de etanol, o aumento da produção de petróleo (se isso acontecer), as tarifas sobre os painéis solares, o transporte por caminhões e trens, que produz mais carbono - são prejudiciais aos seus declarados objetivos climáticos e ambientais.

A redução da inflação e as melhorias ambientais são objetivos que valem a pena. Mas alcançá-los exigirá um reconhecimento sincero dos fatores contribuintes, e realismo na busca de meios para melhorá-los. Infelizmente, essa não tem sido a fórmula do governo Biden até agora. (**Tradução de Mário Zamarian**)

Anne O. Krueger, ex-economista-chefe do Banco Mundial e ex-primeira diretora gerente é do Fundo Monetário Internacional, é Professora Pesquisadora Sênior de Economia Internacional na Escola de Estudos Internacionais Avançados da Universidade Johns Hopkins e membro sênior do Centro de Desenvolvimento Internacional da Universidade Stanford.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2022

ELEIÇÕES 2022: QUEM SÃO OS POSSÍVEIS CANDIDATOS AO GOVERNO DO PARANÁ

Veja quem são os pré-candidatos ao governo do Paraná até agora
Por Fabiana Novello, Para o Valor — São Paulo

A disputa pelo governo do Paraná tem até agora cinco pré-candidatos. O primeiro turno das eleições 2022 será em 2 de outubro e o segundo, se houver, no dia 30.

Até as convenções, que definem oficialmente as candidaturas, outras indicações podem surgir, já que os partidos ainda tentam costurar alianças. Segundo o Tribunal Superior Eleitoral (TSE), as convenções devem ser feitas de 20 de julho a 5 de agosto.

Veja abaixo quem são os pré-candidatos ao governo do Paraná até agora:

Ratinho Junior (PSD)

Atual governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior, o Ratinho Junior, tentará a reeleição neste ano. Aliado do presidente Jair Bolsonaro, ele o apoiou nas eleições de 2018 e tem indicado apoio também agora em 2022.



Carlos Roberto Massa Junior, o Ratinho Jr — Foto: Silvia Costanti / Valor

Ratinho Junior nasceu em Jandaia do Sul, tem 42 anos, é empresário, comunicador e filho do apresentador de TV Ratinho, dono do Grupo Massa, um dos maiores do setor de comunicação na região sul do país, com presença em 399 municípios paranaenses. O grupo é formado pela Rede Massa, que é afiliada do SBT e tem cinco emissoras de televisão; Massa FM, composta por 60 emissoras de rádio espalhadas pelo Brasil; Massa News, que é um portal de notícias do Paraná e a Massa Fun, dedicada à produção de eventos no estado.

Na política, Ratinho Junior começou em 2002, quando foi eleito deputado estadual. Também foi deputado federal e secretário estadual de Desenvolvimento Urbano do Paraná. Já foi filiado a outros partidos, como o PSB, o antigo PPS e o PSC.

Para sua reeleição ele conta com o apoio do PP e negocia com outras legendas, como o Podemos e União Brasil.

Roberto Requião (PT)

Em março, o ex-governador do Paraná Roberto Requião se filiou ao PT e anunciou sua pré-candidatura ao Palácio Iguazu. O evento de filiação contou com a presença do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, pré-candidato à presidente.



Roberto Requião, ex-senador da Republica — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Roberto Requião é um político tradicional do Paraná e foi filiado ao MDB por mais de 40 anos. Deixou o partido após perder a presidência do diretório estadual do partido.

Nascido em Curitiba, ele tem 81 anos, é advogado e urbanista. Em 1985, se elegeu prefeito da capital paranaense, na primeira eleição para prefeito após o fim da ditadura militar. No município, implantou a

Ouvidoria Geral e as subprefeituras.

Roberto Requião foi também o primeiro político a governar o Paraná por três mandatos. A primeira vez que assumiu o cargo foi em 1991. Em 2002 foi eleito novamente. Nesse segundo mandato, comprou briga com plantadores de soja transgênica e proibiu o embarque do produto pelo porto de Paranaguá. Em 2006, foi reeleito para o cargo em uma eleição apertada no segundo turno: Requião venceu Osmar Dias com 50,1% dos votos válidos, derrotando Osmar Dias.

Além de governador do Paraná e prefeito de Curitiba, também foi deputado estadual, secretário de Desenvolvimento Urbano do estado e senador.



Cesar Silvestri Filho (PSDB)

O ex-prefeito de Guarapuava Cesar Silvestri Filho é o pré-candidato do PSDB ao governo do Paraná. Ele se filiou ao partido em janeiro deste ano. Antes, ele estava no Podemos, partido do qual foi presidente do diretório regional. Também já foi filiado ao antigo PPS, hoje Cidadania.

Cesar Silvestri Filho (PSDB), candidato ao governo do Paraná — Foto: Reprodução/Facebook

Cesar Silvestri Filho foi prefeito de Guarapuava por dois mandatos e deputado estadual. Em 2018, chegou a lançar sua pré-candidatura ao governo do Paraná, mas acabou desistindo.



Angela Machado (Psol)

O PSOL confirmou em junho a pré-candidatura da professora Angela Machado para o governo do Paraná. O vice em sua chapa ainda não está definido, mas deve ser alguém da Rede. Os dois partidos compõem uma federação partidária.

Angela Machado, pré-candidata do Psol ao governo do Paraná — Foto: Reprodução/Facebook

Feminista, Angela faz parte do coletivo Juntas Paraná e é professora de História na rede pública do Estado.

Solange Ferreira Bueno (PMN)



A professora de música Solange Ferreira Bueno é a pré-candidata ao governo do Paraná. Essa será a primeira vez que ela disputará uma eleição se o seu nome for confirmado na convenção do partido.

Solange Ferreira Bueno (PMN), pré-candidata ao governo do Paraná — Foto: Reprodução/Facebook

Nascida em Maringá, Solange tem 55 anos, é apoiadora do presidente Jair Bolsonaro e se apresenta em suas redes sociais como conservadora.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2022

PRODUTORES DE CELULOSE ANUNCIAM 7º AUMENTO DE PREÇOS NO ANO

Suzano e Klabin comunicam a seus clientes reajustes de US\$ 20 a US\$ 40 por tonelada de fibra curta, de acordo com a região, válidos para o mês que vem

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Liderados pela Suzano, produtores de celulose de fibra curta (eucalipto) na América do Sul iniciaram uma rodada de reajustes para julho, a sétima deste ano, empurrando cada vez mais para frente a correção de preços que deve ser deflagrada pela entrada em operação de novas fábricas.

Na sexta-feira, conforme o Valor informou, a Suzano comunicou a seus clientes aumentos de US\$ 20 a US\$ 40 por tonelada de fibra curta, de acordo com a região, válidos para o mês que vem. Segundo fontes de mercado, a Klabin também elevará preços em julho e vai anunciar os reajustes nesta segunda-feira.



Preços da celulose seguem em alta com estoques baixos, gargalos logísticos e atraso em novas fábricas — Foto: Anna Carolina Negri/Valor/Foto: Anna Carolina Negri

Estoques baixos, paradas não programadas em fábricas no Hemisfério Norte, gargalos logísticos e, mais recentemente, demanda firme dão suporte aos sucessivos aumentos, que começaram já no fim de 2021.

As estatísticas de maio divulgadas pelo PPPC (Pulp and Paper Products Council), que reúne informações da indústria em todo o mundo, mostraram expansão de 5,2% nos embarques globais da fibra, na comparação anual, para 4,38 milhões de toneladas, puxados pela fibra curta.

Na Ásia, o aumento anunciado para julho é de US\$ 20. Considerando-se o valor que havia sido anunciado pelos produtores para a fibra curta em junho, de US\$ 840 por tonelada, o novo preço na China chega a US\$ 860 por tonelada, o maior da história em termos nominais.

Segundo a Fastmarkets Foex, o preço líquido da fibra curta chegou a US\$ 843,40 por tonelada na última semana, alta de US\$ 31,20 em um mês e queda de US\$ 0,70 em uma semana, numa indicação de que o reajuste de junho foi integralmente implementando.

O preço de revenda da matéria-prima na China, por sua vez, avançou US\$ 6,60 na semana, para US\$ 852,28 por tonelada, de acordo com o BTG Pactual, novamente acima do valor de importação. As margens da indústria papeleira chinesa estão mais pressionadas do que em outras regiões.

Na Europa, o reajuste será de US\$ 30, elevando a US\$ 1.380 por tonelada o preço de referência da celulose de eucalipto no próximo mês. Já na América do Norte, o aumento chega a US\$ 40, levando o preço lista a US\$ 1.610 por tonelada.

Ao mesmo tempo, sinais cada vez mais evidentes de que as grandes economias enfrentarão turbulências econômicas mais perto do fim do ano e o início de operação do Projeto Mapa da Arauco, no Chile, impuseram tom mais cauteloso às análises sobre preços no segundo semestre, em particular no quarto trimestre.

Entre os próprios produtores, embora os receios em relação à demanda no terceiro trimestre tenham se dissipado, há dúvidas quanto ao comportamento do mercado nos três últimos meses de 2022, e à intensidade da potencial correção das cotações.

Em um trabalho de análise dos termos usados por 25 companhias de celulose e papel em conferências neste segundo trimestre — usando a ferramenta UBS Evidence Lab Transcriptlytics —, o UBS apontou que o sentimento piorou na comparação trimestral, embora ainda esteja melhor do que o verificado no mesmo período de 2021.

Conforme o banco, custos e preço seguem como as palavras mais citadas, porém com frequência menor. Ao mesmo tempo, demanda e volume foram termos mais mencionados do que anteriormente, “provavelmente refletindo preocupações relacionadas às perspectivas gerais de crescimento econômico no segundo semestre”, apontam os analistas, em relatório de 14 de junho.

Por região, aponta o UBS, a percepção é que o sentimento entre as companhias teve leve piora na Europa e na América Latina, enquanto na América do Norte houve alguma melhora.

Em relatório do dia 14, a Fitch Ratings destacou que, embora a demanda na China tenha se enfraquecido, a dos fabricantes de papel europeus e americanos ainda é forte, devido à crescente demanda por papel, levando à escassez de oferta de celulose e preços recorde do papel. “A nova capacidade de celulose de fibra curta na América Latina (cerca de 6,3 milhões de toneladas entrarão em produção até 2024) levará a uma maior pressão de preços em 2023 e 2024, e achatará a curva de custo de produção”, observou.

Em relação à nova fábrica da Arauco, no Brasil, os analistas do Bank of America escreveram que o projeto eleva as preocupações em relação à oferta — serão mais de 6 milhões de toneladas em dois ou três anos —, mas seu impacto ainda está distante, uma vez que o início de operação está previsto para 2028.

“Muito distante para exercer qualquer impacto significativo na dinâmica de preços de celulose no momento. Os mercados de celulose continuam muito apertados com restrições logísticas e gargalos na cadeia de suprimentos ainda aparentes, prazos de entrega estendidos, estoques de celulose baixos e um nível recorde de interrupções no fornecimento suportando preços muito altos”, escreveram os analistas George Staphos, Caio Ribeiro, Leonardo Neratika e Guilheme Rosito.

Consultadas, Suzano e Klabin confirmaram as informações de reajuste em julho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDICADOR IPEA REGISTRA ALTA DE 0,9% NA DEMANDA POR BENS INDUSTRIAIS EM ABRIL

Da Redação ECONOMIA 27 Junho 2022



No acumulado em doze meses, o crescimento foi de 1,7%

O Indicador de Consumo Aparente de Bens Industriais divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) nesta segunda-feira (27) registrou alta de 0,9% no mês de abril, na comparação com março. Entre os componentes do consumo aparente, a produção interna destinada ao mercado nacional (bens nacionais) cresceu 0,2%, enquanto as importações de bens industriais avançaram 3,3% no mesmo mês. No trimestre móvel, o indicador avançou 0,2% na

margem, com queda de 0,3% na produção de bens nacionais e redução de 0,4% nas importações de bens industriais.

Na comparação com o mesmo mês de 2021, a demanda interna por bens industriais retrocedeu 3,7% em abril deste ano. Com isso, o trimestre móvel registrou uma queda de 5% em relação ao verificado no mesmo período de 2021. No acumulado em doze meses encerrados em abril, a demanda interna cresceu 1,7% e as importações de bens industriais avançaram 18,7%, enquanto a produção industrial, medida pela Pesquisa Industrial Mensal de Produção Física (PIM-PF), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acumulou queda de 0,3%.

Na análise das grandes categorias econômicas, o crescimento em abril foi disseminado. Com exceção da demanda por bens de capital, que recuou 3,3% na margem, todos os demais registraram crescimento e os destaques positivos foram os segmentos de bens de consumo duráveis e semi e não duráveis, que avançaram 3,5% e 1,2% sobre março, respectivamente. O



trimestre móvel encerrado em abril teve desempenho heterogêneo, com destaque também para a demanda por bens de consumo semi e não duráveis, com alta de 2,1%.

Com relação às classes de produção, a demanda interna por bens da indústria de transformação avançou 0,9% sobre março. A indústria extrativa mineral, por sua vez, caiu 1,6% na margem e 8,2% no trimestre móvel. No acumulado em doze meses, as indústrias extrativas subiram 19,6%.

Na análise setorial, 15 dos 22 segmentos tiveram variação positiva. Os segmentos de aparelhos elétricos e de petróleo e derivados foram os que apresentaram os melhores resultados, com altas de 13,4% e 5,7% na margem, respectivamente. Já em relação ao trimestre móvel, 14 segmentos apresentaram crescimento na comparação dessazonalizada, com destaque para o consumo aparente de outros equipamentos de transporte, com alta de 9,1%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2022

PPSA ARRECADADA R\$ 1,23 BILHÃO COM A COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DA UNIÃO NO 1º SEMESTRE

Da Redação OFFSHORE 27 Junho 2022

Resultado superou montante total do último ano

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou R\$ 1,23 bilhão no primeiro semestre deste ano com a comercialização da parcela de petróleo e gás de direito da União em contratos de partilha de produção. O montante é recorde desde a criação da empresa e supera em 1% o valor total arrecadado no ano passado, que foi de R\$ 1,22 bilhão.

No primeiro semestre, foi comercializado o petróleo dos contratos de Mero, Tupi e Sapinhoá para a Petrobras, que arrematou as cargas em leilão realizado na B3. Até o final do ano estão previstas a comercialização de 19 cargas de 500 mil barris cada. Destas, sete já foram entregues. Entre janeiro e junho também foram comercializados o gás natural dos contratos de Búzios, Sapinhoá e Tupi.

O resultado do primeiro semestre confirma o crescimento esperado para a receita da União com a comercialização de sua parcela de produção nos contratos de partilha de produção. Até dezembro, a expectativa é de arrecadação de aproximadamente R\$ 4 bilhões. Os recursos são destinados ao Tesouro Nacional.

Desde sua criação, a PPSA arrecadou R\$ 5,21 bilhões para a União, sendo R\$ 3,9 bilhões com a comercialização e R\$ 1,3 bilhão com a Equalização de Gastos e Volumes (EGV), acerto financeiro decorrente dos Acordos de Individualização da Produção de Sapinhoá, Tupi e Tartaruga Verde.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2022

COM RECORDE PARA O MÊS DE MAIO, EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PASSAM DE US\$ 15 BILHÕES

Da Redação ECONOMIA 27 Junho 2022

Nos cinco primeiros meses de 2022, as exportações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 63,62 bilhões

As exportações do agronegócio brasileiro somaram US\$ 15,11 bilhões em maio, uma alta de 14,2% em relação ao mesmo mês do ano passado. O aumento do valor foi causado pela elevação nos preços médios de exportação dos produtos agropecuários brasileiros.

De acordo com levantamento elaborado pela Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, o volume de produtos exportados teve uma queda de 12,6% em maio, na comparação com maio de 2021. A redução de volume exportado pode



ser explicada em função, principalmente, da diminuição das exportações de soja em grão, que apresentaram queda de 4,3 milhões de toneladas em maio de 2022 frente a maio de 2021.

A participação relativa do setor nas exportações totais brasileiras alcançou 51% em maio.

Nos cinco primeiros meses de 2022, as exportações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 63,62 bilhões (+29,0%), valor histórico para o período. O recorde anterior para o período (de janeiro a maio) foi em 2021, quando as exportações registraram US\$ 49,33 bilhões.

Setores

Os cinco maiores setores exportadores do agronegócio foram: complexo soja (53,9% de participação); carnes (14,8% de participação); produtos florestais (10,4% de participação); complexo sucroalcooleiro (4,4% de participação); e café (4,2% de participação).

O principal setor exportador do agronegócio brasileiro é o complexo soja, que registrou um valor recorde em maio de 2022, atingindo US\$ 8,15 bilhões. O valor foi 6,2% superior na comparação com o exportado em maio de 2021. O principal fator responsável por esse valor recorde foi o aumento dos preços médios de exportação dos produtos do setor, que subiram, em média, 39%.

As exportações de carnes chegaram ao montante recorde de US\$ 2,23 bilhões (+34,3%). Esse valor ocorreu em função do incremento das vendas externas de carne bovina e de carne de frango. As vendas externas de carne bovina subiram 49,7% e alcançaram US\$ 1,08 bilhão.

O complexo sucroalcooleiro foi o único entre os cinco principais setores exportadores do agronegócio que apresentou redução nas vendas externas. O valor exportado caiu de US\$ 848,23 milhões em maio de 2021 para US\$ 659,28 milhões em maio de 2022 (-22,3%). A queda ocorre em função, principalmente, da redução do volume exportado de açúcar (-36,4%).

Importações

As importações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 1,53 bilhão em maio de 2022 (+25,3%). As importações de fertilizantes somaram US\$ 3,11 bilhões, com alta de 277,8% em relação a maio de 2021. O volume importado aumentou 56,7%, passando de 2,6 milhões de toneladas para 4,07 milhões de toneladas em 2022.

O principal fator responsável pelo incremento das importações de fertilizantes foi a elevação do preço médio de aquisição da tonelada, que subiu 141,2%, chegando a US\$ 763,9 por tonelada.

Em maio de 2022, os cinco principais países fornecedores de fertilizantes para o Brasil foram: Rússia (US\$ 881,10 milhões; 28,4% de participação); Canadá (US\$ 373,09 milhões; 12,0% de participação); Marrocos (US\$ 3646,60 milhões; 11,7% de participação); Estados Unidos (US\$ 152,02 milhões; 4,9% de participação); e Omã (US\$ 141,30 milhões; 4,5% de participação).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2022

LOCKDOWNS DA CHINA, SAZONALIDADE DA SOJA E TURBULÊNCIA NO SETOR DE PETRÓLEO IMPACTAM BALANÇA COMERCIAL

*Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 27 Junho 2022*

Em volume e preços, houve crescimento das importações ao contrário das exportações, resultando em queda do superávit em maio, sobre igual período de 2021, conforme o relatório Icomex da FGV Ibre.

A queda das exportações brasileiras para a China decorrente dos lockdowns no país asiático, a sazonalidade da produção agrícola e, conseqüentemente, dos embarques da soja e as turbulências no mercado brasileiro de petróleo e derivados são os principais responsáveis pelo desempenho da balança comercial do país, que registrou um aumento das importações no mês de maio. É o que

apontou o relatório Indicador de Comércio Exterior (Icomex) do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre), vinculado à Fundação Getúlio Vargas (FGV).



Arquivo/Divulgação

Em volume e preços, houve um crescimento das importações ao contrário das exportações, resultando em queda do superávit em maio, sobre igual período de 2021. As vendas externas para o mercado chinês tiveram uma freada, mas o gigante asiático continua liderando o saldo positivo da balança comercial.

“As exportações cresceram, em termos de volume, no início deste ano e depois têm caído sucessivamente. Isso pode estar, em parte, relacionado a um maior embarque da soja, no início do ano, e porque ainda estamos fazendo revisões do crescimento do comércio mundial, que também reflete na demanda global das exportações brasileiras, ainda mais que a China, nosso principal parceiro, esperava crescer 5,5% e está crescendo menos”, analisou a economista Lia Valls, pesquisadora associada do FGV Ibre e responsável pelo Icomex, à Portos e Navios.

Conforme o relatório, o saldo da balança foi de US\$ 4,9 bilhões em maio, o que ocasionou uma redução de US\$ 3,6 bilhões em relação a igual mês de 2021. Nos cinco primeiros meses deste ano, o superávit passou de US\$ 26,6 bilhões, no ano passado, para os atuais US\$ 25,4 bilhões.

O levantamento também destacou que, apesar das oscilações, o superávit de 2022 pode encerrar com desempenho superior ao do ano anterior, desde que a variação no volume importado desacelere, em um cenário de elevação de preços das commodities.

Cenário mundial

O Icomex apontou que o aumento das exportações, no mês passado, foi um reflexo do crescimento dos preços (53,8%), considerando que o volume exportado caiu 19,4%. O mesmo comportamento envolve o acumulado do ano: as variações nos preços de importações foram de 92,8% e de 81,2%, na base de comparação mensal e do acumulado, respectivamente. O volume importado aumentou, mas com taxas bem menores: 6,8% (em maio) e 13,3% (acumulado do ano).

Ainda destacou que, no caso das exportações, a Organização Mundial do Comércio (OMC) revisou o crescimento do comércio mundial de 4,7% para 3%, em 2022, como reflexo da guerra entre Rússia e Ucrânia, da desaceleração do crescimento econômico na China e da aceleração da inflação, o que leva a políticas de aumento de juros e redução do aumento da demanda.

China e outros mercados

Segundo principal produto de exportação para o mercado chinês, atrás da soja, o minério de ferro registrou queda no volume e nos preços, assim como o grão e a carne suína. Destacaram-se as exportações de carne bovina para o país asiático, com expansão de 91%, em valor. A China, de acordo com o Icomex, continua registrando o maior superávit no comércio bilateral do Brasil, com US\$ 14,4 bilhões.

Em um compilado da FGV Ibre, de janeiro a maio de 2022, as exportações brasileiras aumentaram para todos os mercados, exceto China e Ásia (exclusive China). A queda para o gigante asiático foi de 13,1% e de 2,4% para os demais países do mesmo continente.

O maior crescimento foi registrado para a América do Sul (exclusive Argentina), seguido da União Europeia e da Argentina. As importações caíram em todos os mercados, exceto as originárias da China.

Petróleo e derivados



O destaque do relatório da FGV Ibre ficou para o desempenho comercial da conta de petróleo e derivados, que diminuiu seu superávit de US\$ 2,8 bilhões, em fevereiro de 2022, foi declinando nos meses de março e abril, chegando ao menor patamar (de US\$ 88 milhões), em maio.

De acordo com o relatório, a participação de petróleo e derivados nas exportações totais foi de 13% e nas importações, 15%. As vendas externas desse grupo cresceram 23,9% e as importações tiveram alta de 109%, na comparação entre maio de 2021 e igual mês de 2022.

“A queda do superávit do petróleo e derivados se deve muito mais ao aumento de preços das importações do que das exportações dessas commodities e isso, naturalmente, se reflete em termos de valor. Por outro lado, o volume importado aumentou e o exportado caiu. Parte disso pode ser atribuído ao receio de mais turbulências do mercado interno, o que pode ter causado uma compra antecipada desses produtos, por parte dos importadores, como forma de garantia de seus estoques”, comentou a economista Lia Valls.

Agropecuária e outras indústrias

A FGV Ibre também apontou que, no mês de maio, o volume exportado da agropecuária sofreu uma queda significativa de 25,7%, sobre igual período de 2021; da indústria extrativa recuou 6,4%; e da indústria de transformação aumentou em 1,4%. No acumulado de janeiro a maio, o mesmo comportamento se repetiu e apenas a indústria de transformação registrou variação positiva de 7,7%. Os preços aumentaram para todas as atividades, mas foi a agropecuária que experimentou a maior elevação.

Conforme o Icomex, a queda nas exportações foi liderada, portanto, pela agropecuária, sendo atribuída à sazonalidade, principalmente da soja – um cenário recorrente no setor de agronegócios.

“A agropecuária caiu em maio, pelo fato de as exportações de soja terem ocorrido, em maior número, no início do ano. E isso se deve à questão sazonal. No entanto, nossa agropecuária é muito influenciada pelo comportamento da China, principal demandante dos produtos do agro brasileiro. A China tem reduzido seus níveis de atividade por causa dos lockdowns, que se acentuaram e agora trouxe seus reflexos em maio”, afirmou a economista Lia Valls.

Na análise mensal, a indústria extrativa se destacou pelo aumento de preços (149,4%), sendo a única a registrar queda nas importações (0,3%). No comparativo interanual do acumulado do ano até maio, a indústria extrativa alcançou o maior aumento de preços (113,9%) e de volume (19,5%). Tanto em volume importado como em aumento de preços, a agropecuária e a indústria de transformação desaceleraram.

“O setor extrativo é muito influenciado pelo minério de ferro, que também teve um recuo de sua demanda. O volume da indústria de transformação teve um desempenho de volume maior, influenciada pela maior exportação de óleo combustível, levando em conta que o diesel (que está com preços em alta no Brasil) é usado por ela”, avaliou a pesquisadora do FGV Ibre. Para ter acesso ao estudo completo do Icomex/FGV Ibre, clique aqui.

*Com informações do relatório Indicador de Comércio Exterior (Icomex) da FGV Ibre

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2022

TRANSPORTE POR CABOTAGEM TEM ALTA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Junho 2022

O Porto do Rio de Janeiro, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), movimentou 1,163 milhão de toneladas no transporte por cabotagem, no 1º quadrimestre deste ano, o que representa 745 mil toneladas a mais que o volume registrado no mesmo período do ano passado. O percentual de crescimento é de 178,4% na comparação de 2022 x 2021. Os dados são

do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados recentemente.



O painel da agência reguladora aponta ainda que os contêineres tiveram destaque na movimentação do transporte por cabotagem no Porto do Rio de Janeiro. Essa tendência de alta na movimentação de contêiner, segundo a Autoridade Portuária, deve-se ao aumento do volume de transbordo de carga. Neste caso, o transbordo é a transferência da mercadoria que chega do exterior ao Porto do Rio de Janeiro, pela navegação de longo curso, e segue até o destino final, em outro porto brasileiro, por meio da navegação de cabotagem. Vale lembrar que a cabotagem refere-se à

navegação entre portos marítimos do mesmo país, diferente da navegação de longo curso, que é realizada entre portos de países distintos.

O Estatístico Aquaviário da Antaq é uma ferramenta online de utilidade pública para consulta de dados atualizados do setor aquaviário, com informações sobre movimentação portuária, navegações de longo curso e cabotagem, atracações de navios, tarifas, indicadores e tempos operacionais de navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2022

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL OBTÉM ISO 9001 E ISO 14001

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Junho 2022



Após quase dois anos de preparação, o Porto de São Francisco do Sul receberá os certificados ISO 9001 (de Gestão da Qualidade) e o ISO 14001 (de Gestão Ambiental), ambos na última versão: 2015. A auditoria e recomendação é da empresa QMS do Brasil.

A norma ISO 9001 é um conjunto de diretrizes internas que buscam alcançar o gerenciamento de qualidade para atender eficientemente às demandas dos clientes.

Já a ISO 14001 especifica os requisitos do sistema de gestão ambiental, focando no comprometimento das empresas no gerenciamento e prevenção dos potenciais impactos ao meio ambiente.

A certificação definitiva deve ser emitida em até 60 dias, após os relatórios serem validados por uma comissão de certificação no Brasil e, posteriormente, na Austrália, onde está localizada a sede da empresa QMS.

Para o presidente do porto, Vladimir Fey, a conquista mostra que o Porto de São Francisco tem uma gestão inovadora e moderna, que visa ao aumento constante na competitividade dos serviços. “Esta certificação atesta o nosso constante compromisso em ser referência na gestão portuária no país e vetor do desenvolvimento de Santa Catarina”, comemorou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2022

ARTIGO - TEM INÍCIO A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR - PARTE III*

Por Paulo Octavio de Paiva Almeida ESTUDO E PESQUISA 26 Junho 2022

Este é o terceiro artigo da série sobre a Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar).



O presente artigo trata das modificações introduzidas na Lei 10.893/2004, que dispõe sobre o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). São destacados seus aspectos mais importantes, ou seja, a redução das alíquotas do AFRMM e as novas possibilidades de uso para os recursos financeiros provenientes de sua arrecadação.

O artigo trata também das modificações a serem feitas no marco regulatório brasileiro necessárias para adequá-lo aos novos dispositivos aprovados e apresenta uma relação com os regulamentos pendentes para a plena implementação da Lei.

Uma síntese compreendendo tudo aquilo que foi apresentado nos três artigos encerra esta série que tem como intuito oferecer ao leitor um panorama abrangente e esclarecedor das inovações introduzidas pela Lei 14.301/2022.



Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexpdf/Tem-inicio-o-BR-do-Mar-Parte-III-220626.pdf>

Paulo Octavio de Paiva Almeida Paulo Octavio de Paiva Almeida é engenheiro naval pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, com pós-graduação em Engenharia Naval do Programa de Engenharia Oceânica – COPPE – UFRJ. É sócio fundador da AQUAPAR. Foi subsecretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2022

DOCAS DE SANTANA COLOCA AMAPÁ NO ROL DO 'PORTOS + BRASIL'

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Junho 2022



Divulgação

Pelo terceiro ano consecutivo, Ministério da Infraestrutura premiou a gestão de terminais portuários. Primeiro lugar do porto amapaense, na categoria "Crescimento da movimentação de cargas dos portos públicos" foi uma das surpresas da premiação

Primeiro terminal privado de contêineres do Estado do Amapá – que passou a ser administrado, recentemente, pela empresa Terminal de Contêineres do Amapá (Teconap S/A) –, a Companhia Docas de Santana (CDSA) surpreendeu ao ficar em primeiro lugar na categoria "Crescimento da movimentação de cargas dos portos públicos", do prêmio "Portos + Brasil" do Ministério da Infraestrutura. Ao todo foram três edições, no entanto, é a primeira vez que a região do Norte do país figura entre os premiados.

Até pouco tempo, o Amapá era o único Estado brasileiro com um porto em zona primária, que não operava no mercado de contêineres. Com a chegada da nova administradora, a localidade volta ao circuito de operações dessa atividade portuária, que movimenta cerca de 10 milhões de contêineres por ano.



Em setembro de 2021, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) conferiu, à Teconap S/A, a concessão para construir e operar o novo terminal de contêiner alfandegado, dentro da poligonal organizada do Porto de Santana (AP), o que deve viabilizar novas rotas marítimas internacionais por esse modal.

A nova gestora é cadastrada como operadora portuária junto à CDSA e, enquanto autoridade portuária competente, tem cadastro no Comex. Como agente desconsolidador de empresa de navegação estrangeira (NVOCC) está em vias finais no processo de alfandegamento junto à Receita Federal.

Estrutura

A Teconap possui um pátio de 18 mil metros quadrados, com capacidade para armazenar 1,3 mil contêineres estáticos, além de um armazém para cargas fracionadas com 1,5 mil metros quadrados.

Com o terminal privado, novas oportunidades devem surgir para o Estado, levando em conta que o Amapá é um forte exportador de produtos não contêinerizados, recebendo cerca de 10 mil caminhões por mês, que transportam produtos destinados ao consumo interno e à exportação.

Atualmente, esses caminhões voltam vazios ao ponto de origem, considerando que ainda não há uma demanda para enviar produtos do Norte do país, ao Sul e Sudeste do Brasil. Agora, com o novo Terminal de Contêineres do Estado do Amapá, espera-se que esses veículos possam ser utilizados para escoar os produtos que vão chegar por meio do Porto de Santana, gerando novas oportunidades de negócios, empregos e renda para a região.

Conforme comunicado da Teconap, o novo empreendimento vai movimentar e armazenar contêineres com mercadorias manufaturadas, observados os termos e condições da legislação aplicável. “Em uma área total alfandegada corresponde a 23.924m², nela incluída, dentre outras edificações, pátio de contêineres, área para exame e verificação de mercadorias, armazém de mercadorias fracionadas, área gaiola, armazém de mercadorias sensíveis e área de pátio de manobras”, citou a empresa.

Outra característica do empreendimento é que devem ser movimentadas e armazenadas, exclusivamente, cargas gerais contêinerizadas, excetuadas graneis sólidos e líquidos, cargas refrigeradas e produtos de interesse agropecuário regulados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

Estão autorizadas, no entanto, operações aduaneiras e regimes aduaneiros especiais, como entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículo procedente do exterior, ou a ele destinado; carga, descarga, transbordo, baldeação, redesignação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior, ou a ele destinados; e ainda despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro, em regime de admissão temporária ou em regime de exportação temporária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2022



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: 15/06/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 079/2022
Página 56 de 56
Data: 27/06/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br