

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 121/2022
Data: 27/09/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS: POLIGONAL, DESESTATIZAÇÃO E GOVERNANÇA	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	5
DEFINIDO ADMINISTRADOR DO FUNDO PARA ESTRUTURAR PROJETOS DE CONCESSÕES E PPPS.....	5
TRECHO DE RODOVIA QUE LIGA BRASIL À BOLÍVIA TEM 11 QUILOMETROS RECUPERADOS	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	6
REUNIÕES DE APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ COMEÇAM EM OUTUBRO	6
SUPERÁVIT DA BALANÇA CHEGA A US\$ 3,59 BILHÕES EM SETEMBRO, ATÉ A QUARTA SEMANA	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT	8
EDITORIAL – CONTÊINERES E ABUSOS	8
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
Paranaguá 1	9
Paranaguá 2	9
Paranaguá 3	9
Hidrogênio.....	9
REGIÃO SUDESTE - ANTAQ APRESENTA METODOLOGIA PARA ABUSO NA COBRANÇA DE DEMURRAGE	9
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE ANUNCIA TERMINAL PARA MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIOS	11
PORTO TAMBÉM TERÁ DE SE ADEQUAR PARA RECEBER FERROVIA	12
REGIÃO SUDESTE - EDITAL DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS JÁ TRAMITA NO TCU, DIZ MINFRA	13
NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASILIA - DF	14
ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DO ACRE QUEREM CONCLUIR E AMPLIAR OBRAS DA BR-364	14
ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DE GO DESTACAM MALHAS RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA	23
ESPECIAL ELEIÇÕES - CONHEÇA AS PROPOSTAS DOS CANDIDATOS AO GOVERNO DO RN	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	33
SPA ATUALIZA NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS	33
SEST/SENAT OFERECE 414 VAGAS GRATUITAS PARA CURSOS DE CAPACITAÇÃO.....	34
INVESTIDORES SÃO CONVIDADOS PARA PARTICIPAR DE MARKET SOUNDING SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	35
SUPERÁVIT DA BALANÇA CHEGA A US\$ 3,59 BILHÕES EM SETEMBRO	35
BRASIL EXPORTA US\$14 BILHÕES EM AGOSTO E CAFÉ É UMA DE SUAS MAIORES FORÇAS.....	36
EXPORTAÇÃO DE MILHO VAI À 5,1 MILHÕES DE TONELADAS EM SET/22 E JÁ ULTRAPASSA O TOTAL DE SET/21 EM 78,99%	36
EXPORTAÇÃO DE AÇÚCARES E MELAÇOS TOTALIZA 2,37 MI DE T ATÉ 4ª SEMANA DE SETEMBRO E RECEITA JÁ SUPERA 2021	37
PORTO DE CORK INAUGURA NOVO TERMINAL DE CONTENTORES DE 90 MILHÕES DE EUROS	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	38
ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE NOVO RECORDE EM AGOSTO E SOMA R\$ 172,3 BILHÕES	38
GIBRALTAR VENDE IATE DE OLIGARCA RUSSO POR MAIS DE R\$ 200 MILHÕES; VEJA IMAGENS	39
AEGEA VENCE IGUÁ E LEVA A CONCESSÃO DE SANEAMENTO EM 24 CIDADES DO CEARÁ	40
'OS INVESTIDORES LOCAIS E ESTRANGEIROS NÃO ESTÃO VENDENDO A ELEIÇÃO NO BRASIL COMO UM RISCO BINÁRIO', AVALIA J.P.MORGAN	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
TETO DE GASTOS INVIABILIZA O CRESCIMENTO DO PAÍS, DIZ ANDRÉ LARA RESENDE EM EVENTO DE APOIO A LULA	45
ARRECADAÇÃO EM AGOSTO SOMA R\$ 172,3 BILHÕES, MAIOR VALOR PARA O MÊS EM 28 ANOS	46
VOLKSWAGEN INICIA TESTES COM CAMINHÃO AUTÔNOMO PARA COLHEITA DE CANA NO BRASIL	47
VALOR ECONÔMICO (SP).....	48
PAINÉIS SOLARES SE ACUMULAM EM MEIO À CRISE ENERGÉTICA NA EUROPA.....	48
VOLUME DE FRETES DO AGRO CRESCER 33% NO 1º SEMESTRE	50
GOVERNO PRETENDE LICITAR PORTO DE SANTOS NA SEGUNDA QUINZENA DE DEZEMBRO	51
BEMISA TERÁ TERMINAL EM SUAPE PARA PROJETO INTEGRADO COM MINA E FERROVIA	52
CHEFE DA MISSÃO DA OEA NO BRASIL DIZ QUE VAI APRESENTAR VISÃO 'IMPARCIAL' SOBRE ELEIÇÕES	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 121/2022
Página 3 de 63
Data: 27/09/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 53

BRASIL DEVE MIGRAR 22 MIL/T DE CARGAS DE RODOVIAS PARA CABOTAGEM, DIZ POVIA.....	53
SPA ATUALIZA NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS	55
PORTO DE IMBITUBA IMPLANTA SERVIÇO DE ATENDIMENTO DE URGÊNCIAS	56
REUNIÕES DE APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ COMEÇAM EM OUTUBRO	56
PETROBRAS INVESTIRÁ US\$ 2,8 BI EM REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CARBONO.....	57
MOL ENTRA EM PARCERIA PARA EFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEL DE NAVIOS.....	57
MSC ESTREIA COMO COMPANHIA AÉREA	58
CHINA ENTREGA PRIMEIRO VLCC EQUIPADO COM QUATRO VELAS RÍGIDAS.....	58
EXECUTIVOS VEEM ACELERAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM RENOVÁVEIS E OTIMIZAÇÃO DA CARTEIRA DE O&G	59
EQUINOR UTILIZARÁ BARCOS HÍBRIDOS EM SUA OPERAÇÃO NO BRASIL A PARTIR DE 2023.....	60
PORTOS BRASILEIROS DEVEM SE PREPARAR PARA RECEBER NAVIOS DE 12-15 MIL TEUS, ALERTA CONSULTOR.....	61

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 63

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	63
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS: POLIGONAL, DESESTATIZAÇÃO E GOVERNANÇA

A poligonal é uma fronteira bem definida entre dois universos muito diferentes entre si

Por: Frederico Bussinger



Foto: Alessander Ferraz/AT

Dessa vez, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e o Ministério da Infraestrutura foram formalmente mais cuidadosos que nas duas empreitadas anteriores, em junho de 2020 e em janeiro de 2022: ainda que por exíguos oito dias, submeteram a alteração da poligonal do Porto de Santos a uma consulta pública.

A alteração de 2020 fora anunciada como uma vitória “após 18 anos”. E justificada como para correção de oito disfuncionalidades.

Também exemplo de planejamento de longo prazo, segurança jurídica e base para vultosos investimentos e geração de milhares de postos de trabalho. Como decorrência, um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) teve que ser elaborado. Publicado um mês depois, visava “proporcionar visões estratégicas e táticas (...) focando no desenvolvimento (...) ao longo dos próximos anos, até 2060, e indicando as ações necessárias”.

O longo prazo, porém, durou um ano e meio; vez que nova poligonal foi definida pela Portaria 66/22, do Ministério da Infraestrutura. Com um detalhe: diferentemente de tendência das diversas revisões, desde 1993, e “visando agregar valor à desestatização”, esta incorporou extensas áreas à área do porto organizado (APO): os 8 km² passaram a ser 15,5 km²; praticamente o dobro. Essa poligonal, porém, durou menos ainda: sete meses. E, em sentido inverso, a alteração proposta em 23 de agosto deste ano reduziu quantitativamente a APO anterior a praticamente metade. Mas, qualitativamente, nem exatamente à poligonal de 2020 nem à apresentada na audiência pública de 2018.

Em síntese; volta-se a uma configuração similar à existente em 2002, depois de idas e vindas, de trabalhos, tensões e incertezas. Algo que poderia ter sido minimizado se consultas/audiências públicas tivessem sido realizadas. A se entender, pois, a razão da nota técnica, que instrui o processo, informar que “os critérios (da análise) seguem a linha das demais revisões das áreas dos portos organizados efetuadas a partir de 2015...” (item 4.8).

Dúvida: legal e formalmente, a modelagem da desestatização deve estar em sintonia com o PDZ. Este com a APO; está com a poligonal. Estariam na documentação entregue ao Tribunal de Contas da União (TCU) na última semana?

Recentemente, foi disponibilizado o resultado da análise das 21 “contribuições” apresentadas: oito aceitas e 13 recusadas. As aceitas, ou foram aquelas que apoiaram a alteração proposta, no máximo buscando esclarecimentos - Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Prefeitura de Santos e Evolve) - ou para correções aquiescidas como se “erros materiais” fossem (como Marinha, Hipercon, TEG e VLI). Muitas das recusadas demandavam aprofundamento de análises ou meramente levantaram alguma dúvida sobre o proposto. E, no mérito, várias por divergirem da “exclusão das ilhas de

Bagres e de Caneu” da Poligonal (item 4.97 da nota técnica); em geral com argumentos indicando comprometimento à desestatização.

O curioso é que a análise feita “se restringiu aos aspectos imobiliários” (item 4.8 da nota técnica), quando o indicado seria um critério básico funcional. Ou seja, ao se definir uma poligonal, em Santos ou em qualquer outro porto organizado brasileiro, o que está sendo decidido é: i) quem é outorgado via arrendamento (subconcessão) e quem o é por autorização; ii) quem precisa se submeter a uma licitação/leilão e quem não; iii) quem deve e quem não deve pagar outorga; iv) quem tem e quem não tem prazo (para exploração); v) quem tem os investimentos/bens implantados como reversíveis e quem não; vi) os que dependem e os que não dependem do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo); vii) os que devem pagar as “tarifas universais” das tabelas tarifárias e os que nem sempre.

Enfim, a poligonal é uma fronteira, bem definida, entre dois universos que, apesar de poderem ser contíguos geograficamente (como em Santos), são muito diferentes entre si em termos institucionais, comerciais, de governança e de regulação; como, aliás, já o constatou também o TCU. A questão imobiliária é, apenas, uma das dimensões. A ver!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/09/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

DEFINIDO ADMINISTRADOR DO FUNDO PARA ESTRUTURAR PROJETOS DE CONCESSÕES E PPPS

FDIRS tem pelo menos R\$ 838 milhões disponíveis para da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios

Está definido o nome da empresa administradora do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável (FDIRS). A BRL Trust, em parceria com Vinci Partners e a Ernest Young, foi a escolhida. O Ministério da Infraestrutura (MInfra) integra o Conselho do FDIRS, junto com o Ministério do Desenvolvimento Regional, a Casa Civil e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia.

O administrador será responsável pela criação da estrutura para administração e de tornar operacional o fundo e a gestão de patrimônio, além de submeter anualmente uma proposta de política de investimento aos cotistas, gerenciar ativos de acordo com a política de investimento e elaborar relatórios anuais de avaliação de resultados.

“Os vencedores do certame conhecem bem o mercado privado e acumulam operações e experiências que poderão agregar bastante valor aos nossos esforços de viabilizar a política pública”, destacou o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Furtado, que é conselheiro do fundo.

Inicialmente, mais de R\$ 838 milhões estarão disponíveis para a estruturação e desenvolvimento de projetos de concessões e PPPs da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios. Cidades das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste terão prioridade, sem prejuízo das demais regiões.

*Com informações do Ministério do Desenvolvimento Regional

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

Data: 27/09/2022

TRECHO DE RODOVIA QUE LIGA BRASIL À BOLÍVIA TEM 11 QUILOMETROS RECUPERADOS

Serviços de sinalização e microrrevestimento foram realizados entre as cidades de Seringueiras e Costa Marques, em Rondônia



Serviços de sinalização e microrrevestimento foram realizados entre as cidades de Seringueiras e Costa Marques, em Rondônia - Foto: DNIT

Motoristas que transitam pela BR-429/em Rondônia terão mais conforto e segurança em um trecho de 11 quilômetros que foram revitalizados e entregues pelo Ministério da Infraestrutura. Por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foram executados aplicação de microrrevestimento e sinalização rodoviária entre os kms 261 e 285 da rodovia.

O trecho abrange as cidades de Seringueiras, São Francisco do Guaporé e Costa Marques, cidade que faz fronteira com a Bolívia. As equipes do DNIT seguirão atuando nos trechos entre os km 198,30 e km 380,20 com o exercício de roçadas de faixa de domínio, tapa-buracos, remendos profundos, limpeza de dispositivos de drenagem e instalação de placas de sinalização.

Importância

Considerada uma rota de extrema relevância socioeconômica para o estado, a BR-429/RO tem extensão de 339 quilômetros e percorre os municípios de Presidente Médici, Alvorada do Oeste, São Miguel do Guaporé, Seringueiras, São Francisco do Guaporé e Costa Marques, além de contribuir diretamente para o crescimento da pecuária na região norte do país.

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

Data: 27/09/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

REUNIÕES DE APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ COMEÇAM EM OUTUBRO

Os encontros acontecerão nos dias 3, 5, 7, 10 e 14 e visam detalhar a proposta atualizada após sugestões colhidas em consulta pública

Para promover e ampliar o diálogo com as empresas e consórcios de empresas que têm interesse em participar do processo referente à concessão do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (Seppi), o Ministério da Infraestrutura (Minfra) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) realizarão reuniões de apresentação do projeto.

As reuniões acontecerão nos dias 3, 5, 7, 10 e 14 de outubro, em formato on-line. Serão pré-agendadas com os participantes inscritos e terão duração de até uma hora, podendo ser realizadas em português ou inglês. Os interessados devem preencher o formulário específico (português/inglês). As vagas são limitadas e as inscrições ficam abertas até 30 de setembro.



A concessão do Porto de Itajaí – qualificada na 13ª reunião do Conselho do PPI por meio da Resolução nº 121, de 10 de junho de 2020, convertida no Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020 – prevê a permissão da administração do porto somada à operação de contêineres, podendo o futuro concessionário realizar as operações diretamente.

O projeto visa não só modernizar o modelo de gestão portuária, mas também atrair novos investimentos em infraestrutura na ordem de R\$ 2,9 bilhões. Os principais investimentos têm como objetivo o desenvolvimento do terminal, a compra de equipamentos e a promoção de melhorias nos sistemas de acostagem e aquaviário.

O contrato tem o prazo de 35 anos, prorrogável sucessivas vezes até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura. O critério de julgamento do leilão será o maior valor de outorga.

Por meio da consulta pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foram recebidas diversas contribuições da sociedade civil. Após avaliação das necessidades e oportunidades de melhorias no empreendimento, o processo passou por aperfeiçoamentos.

Nesse sentido, as reuniões de apresentação do projeto têm a finalidade de detalhar a proposta atualizada, bem como oportunizar que as empresas interessadas coloquem seus questionamentos e eventuais sugestões.

Atualmente, a concessão do Porto de Itajaí está em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Após a aprovação pelo Tribunal, o edital será publicado, com o agendamento da data do leilão.

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

Data: 27/09/2022

SUPERÁVIT DA BALANÇA CHEGA A US\$ 3,59 BILHÕES EM SETEMBRO, ATÉ A QUARTA SEMANA

Corrente de comércio foi de US\$ 42,40 bilhões, com US\$ 22,99 bilhões em exportações e US\$ 19,41 bilhões em importações; no ano, superávit acumulado atingiu US\$ 47,46 bilhões

O superávit da balança comercial brasileira atingiu US\$ 3,59 bilhões neste mês, até a quarta semana, em alta de 6,9% na comparação com setembro do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio aumentou 25,5%, alcançando US\$ 42,40 bilhões, refletindo a soma das exportações, que cresceram 23,8% e chegaram a US\$ 22,99 bilhões, e das importações, que aumentaram 27,5% e totalizaram US\$ 19,41 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (26/9) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do ano, até a quarta semana de setembro, o superávit chegou a US\$ 47,46 bilhões, diminuindo 14,1% pela média diária, em relação ao período de janeiro a setembro de 2021. A corrente de comércio subiu 23,8%, atingindo US\$ 448,31 bilhões. Nesse período, as exportações cresceram 18,8% e somaram US\$ 247,88 bilhões, enquanto as importações cresceram 30,6% e totalizaram US\$ 200,42 bilhões.

Contando apenas as movimentações da quarta semana do mês, houve superávit de US\$ 113 milhões e corrente de comércio de US\$ 12,285 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,199 bilhões e importações de US\$ 6,086 bilhões.

Veja os principais resultados da balança comercial

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações mensais

Até a quarta semana de setembro, a Secex registrou crescimento de 48,9% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 4,50 bilhões. O resultado foi impulsionado principalmente pelo

aumento dos embarques de milho não moído, exceto milho doce (+254,9%), café não torrado (+43,9%) e soja (+11,7%).

Nas vendas da Indústria Extrativa, o crescimento foi de 3,7%, chegando a US\$ 5,57 bilhões. Os principais destaques foram os crescimentos das saídas de outros minerais em bruto (+54%), outros minérios e concentrados dos metais de base (+257,2%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+69,2%).

Já na Indústria de Transformação, as exportações aumentaram 26,7%, alcançando US\$ 12,73 bilhões. Açúcares e melaços (+44,9%), farelos de soja e outros alimentos para animais – excluídos cereais não moídos –, farinhas de carnes e outros animais (+81,7%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+65,8%) foram os produtos com destaque no aumento das vendas.

Importações mensais

Na ponta das importações, em setembro, houve crescimento de 5,3% nas compras da Agropecuária, que chegaram a US\$ 363,35 milhões até a quarta semana. Os principais aumentos foram dos desembarques de trigo e centeio, não moídos (+17,2%), cevada, não moída (+5.650,2%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+30,8%).

A Indústria Extrativa também importou mais (+11,9%), chegando a US\$ 1,11 bilhão. As principais altas foram registradas nas compras de pedra, areia e cascalho (+107,6%), outros minerais em bruto (+6,7%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+151%).

Já no lado da Indústria de Transformação, as importações já subiram 29,7% no mês, chegando a US\$ 17,78 bilhões até a quarta semana. Os aumentos mais significativos foram das entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+172,3%), compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucleicos e seus sais, e sulfonamidas (+68,8%) e inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (+88,6%).

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

Data: 27/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CONTÊINERES E ABUSOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prepara uma metodologia para identificar abusos na cobrança de sobre-estadia de contêineres, ou seja, no pagamento das multas cobradas quando o usuário do contêiner permanece com o recipiente além do período acordado. Esses valores são definidos em contrato firmado com o armador do navio, que é o proprietário do contêiner. A questão dos abusos será debatida pela diretoria do órgão federal nesta semana.

De acordo com relatos de contratantes, os atrasos na devolução dos contêineres ocorrem em consequência dos problemas nas rotas mundiais e aumento das chamadas omissões de escala – quando há cancelamentos dos acessos de navios a determinado terminal portuário. Os usuários ainda argumentam que sofrem represálias caso questionem as cobranças impostas pelos armadores.

Esses fatores serão debatidos pelos diretores da agência, que é o órgão regulador do setor e que tem, como um de seus objetivos, garantir que os serviços de transporte aquaviário tenham transparência e segurança jurídica, sem abusos ou irregularidades.

Supervisionar o mercado e impedir tais problema são as grandes missões da Antaq e, nessa missão, os abusos envolvendo a utilização de contêineres devem ser combatidos, de modo que o mercado de transporte aquaviário possa se desenvolver de forma segura e correta. Que tais abusos sejam combatidos e esses problemas, regulados, fortalecendo a economia brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANAGUÁ 1

O limite máximo do calado dos navios no canal principal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) e nos berços de atracação do seu Corredor de Exportação Leste passou de 12,5 para 12,8 metros. O aumento foi oficializado pela Capitania dos Portos do Paraná, ampliando a capacidade operacional do complexo marítimo. O limite máximo do calado é a maior profundidade que uma embarcação pode atingir com sua quilha, mantendo uma distância de segurança com o leito da via da navegação - se um cargueiro pode ter um maior calado, isso significa que ele pode atingir uma maior profundidade, que ele pode carregar um maior peso, ou seja, transportar mais cargas.

PARANAGUÁ 2

Segundo a Portos do Paraná, a autoridade portuária de Paranaguá, com o novo limite, um navio de grãos poderá levar mais 2.100 toneladas por escala. Considerando que o complexo marítimo recebe uma média de 285 embarcações graneleiras por ano, o aumento do calado leva a uma ampliação da capacidade operacional anual do porto de 600 mil toneladas.

PARANAGUÁ 3

O crescimento do limite máximo do calado foi possível a partir de obras de dragagem e derrocagem no canal de acesso marítimo do Porto de Paranaguá. E novas intervenções estão previstas. Uma delas é a retirada de um pico de rocha submersa, o que possibilitará levar o calado a 13,5 metros. Depois ainda está prevista uma dragagem de aprofundamento, ampliando essa medida em dois metros, a 15,5 metros.

HIDROGÊNIO

A Mercedes-Benz anunciou que iniciará a produção em série de caminhões movidos a hidrogênio em três anos, em 2025. O objetivo é reduzir as emissões de gases do efeito estufa (principalmente o dióxido de carbono, emitido por motores que utilizam combustíveis fósseis). A montadora começou a realizar testes com veículos com este tipo de motor em 2021. O modelo com que a multinacional trabalha hoje, o GenH2, tem autonomia para rodar mil quilômetros, pode transportar 25 toneladas e tem um peso bruto de 40 toneladas. Ele conta com dois tanques de hidrogênio, cada um capaz de armazenar 40 kg

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

REGIÃO SUDESTE - ANTAQ APRESENTA METODOLOGIA PARA ABUSO NA COBRANÇA DE DEMURRAGE

Cobrança de multa pela sobre-estadia de contêineres por parte dos armadores é questionada por embarcadores

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A cobrança de demurrage tem previsão legal no Código Comercial Brasileiro e precisa estar prevista no contrato



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentará um relatório com a metodologia a ser usada para determinar abuso na cobrança de sobre-estadia de contêineres. A análise está na pauta da reunião extraordinária da autarquia desta sexta-feira.

A demurrage nada mais é do que a sobre-estadia. A multa pela demurrage é estabelecida em contrato para ser paga quando o embarcador de um navio demora mais do que o acordado com o armador nos portos de embarque ou de

descarga. São taxas estabelecidas por dias de atraso.

Segundo os contratantes, os atrasos atuais vêm em consequência dos problemas nas rotas mundiais e aumento das chamadas omissões de escala – quando há cancelamentos dos acessos de navios a determinado terminal portuário. Os usuários dos terminais argumentam ainda que sofrem represálias caso questionem as cobranças impostas pelos armadores.

Porto de Santos

Na reunião os diretores deverão aprovar também as análises das contribuições recebidas na Audiência Pública Antaq nº 01/2022, que trata do procedimento de desestatização do Porto Organizado de Santos/SP.

O modelo de desestatização do cais santista já foi aprovado no início deste mês ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior).

Mercado feeder

Na mesma sessão os diretores analisarão o estudo feito pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq que busca quantificar o mercado feederna cabotagem brasileira.

O mercado feeder é um tipo de serviço prestado dentro da cabotagem que se utiliza de embarcações de pequeno porte para transportar cargas oriundas de navios que realizam o transporte internacional, e que não têm autorização - ou seja, a bandeira nacional - e nem o porte requerido para prestar serviços de cabotagem, até descarregá-las em um porto nacional e destiná-las a outros portos nacionais, se foro caso.

O feeder também pode se restringir ao serviço transshipment, que consiste no embarque da carga de um navio de transporte internacional não diretamente para o porto onde a carga será distribuída, mas para um porto intermediário, onde os serviços alfandegários são realizados para, em seguida, a carga ser transferida para outro navio de cabotagem por meio do qual será levada até o destino final.

Desempenho dos portos

Também durante a reunião de diretoria, os diretores analisarão quatro relatórios de acompanhamentos de desempenho de administração portuária. Os monitoramentos são referentes às Docas da Paraíba e do Rio de Janeiro (CDRJ), além dos portos de São Francisco do Sul (SC) e de Imbituba (SC).

ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou ontem a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Destaque para a análise da proposta de estabelecimento das metas anuais de produção da Ferrovia Tereza Cristina SA para o quinquênio 2023-2027.

Os diretores também deliberarão sobre Prorrogação de vigência do Primeiro Termo Aditivo ao contrato relativo à infraestrutura rodoviária da BR-163/MS com a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A(MSVIA).

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza amanhã a sua sessão plenária. O ministro Bruno Dantas analisa um acompanhamento de atos relacionados à proposta apresentada pela Concessionária Rota do Oeste SA à ANTT com o intuito de transferência do controle acionário e de celebração de Termo de AjustamentodeCondutanoâmbitodaConcessãodaBR-163/MT.

Dantas apresenta ainda duas tomadas de contas especiais na Ferrovia Norte-Sul (FNS). A primeira acontece por indícios de superfaturamento identificados no Contrato 11/ 2000, referente ao Lote 1 da ferrovia. A segunda é em razão de sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado e superfaturamento por serviços medidos identificados no Contrato 10/2001 da FNS.

Já o ministro Benjamin Zymler relata uma tomada de contas instaurada por indícios de irregularidade na execução de contrato, cujo objeto era restauração rodoviária de segmento da BR-262 em Mato Grosso do Sul (MS).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/09/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE ANUNCIA TERMINAL PARA MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIOS

TUP será operado pela Planalto Piauí Participações e Empreendimentos SA, num investimento de R\$ 1,5 bilhão

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O terminal está localizado na Ilha de Cocaia e terá capacidade de recebimento e embarque de 50 mil toneladas de minério por dia

O MINÉRIO QUE SERÁ EXPORTADO PELO NOVO TERMINAL É EXPLORADO EM CURRAL NOVO (PI), PELA BEMISA BRASIL OPERAÇÃO MINERAL SA, GRUPO DO QUAL A PLANALTO PIAUÍ TAMBÉM FAZ PARTE, E PARA QUE ESSA CARGA CHEGUE A PERNAMBUCO, SERÁ NECESSÁRIA UMA FERROVIA

O Governo de Pernambuco anunciou ontem a instalação de um terminal de granéis sólidos minerais no Porto de Suape. Ele será operado na modalidade de Terminal de Uso Privado (TUP) pela empresa Planalto Piauí Participações e Empreendimentos SA, num investimento de R\$ 1,5 bilhão e arrendamento de 30 anos. A esmava é de uma movimentação anual de 13,5 milhões de toneladas de minério de ferro.

A área do empreendimento tem 51,8 hectares e a obra, que tem previsão de início para o ano de 2025, vai gerar mais de 3 mil empregos, entre diretos e indiretos. Durante a operação, serão 400 empregos.

O terminal está localizado dentro dos limites da Zona Industrial Portuária (ZIP), na Ilha de Cocaia, e terá capacidade de recebimento e embarque de 50 mil toneladas de minério por dia e volume máximo de 780 mil toneladas para estocagem no pátio. A operação tem previsão de arrecadar R\$ 617,2 milhões em tarifas portuárias e um total de R\$184,5 milhões pelo arrendamento da área.

O minério que será exportado pelo novo terminal é explorado em Curral Novo (PI) pela Bemisa Brasil Operação Mineral SA, grupo do qual a Planalto Piauí também faz parte. Para que essa carga chegue a Pernambuco será necessária uma ferrovia.

Se a Transnordestina estivesse pronta, seria ela a responsável por este transporte, já que consta em seu traçado inicial uma ligação saindo do Piauí até o complexo pernambucano. Mas, como as obras desse trecho não se completaram e foram paralisadas em 2006, a mineradora Bemisa conseguiu, no fim do ano passado, uma autorização do Governo Federal para construir e explorar a 'Ferrovia do Sertão' (EF 233), que completará os 717 quilômetros entre Curral Novo e o porto pernambucano, com custo esmado em R\$ 5,7 bilhões.

A jazida que a Bemisa explora no Piauí tem 800 milhões de toneladas de ferro, sendo a maior reserva mineral daquele Estado e uma das maiores do País.

Desenvolvimento

O governador de Pernambuco, Paulo Câmara, celebrou os futuros projetos para o estado. "Será mais uma opção logística fundamental, que vai baratear custos e dar uma condição de desenvolvimento para vários setores da economia de Pernambuco. Esse novo terminal também vai potencializar ainda mais a utilização de Suape, ou seja, outros estados e até países terão no porto um novo escoamento de produção, agora através da logística ferroviária", destacou.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, enfatizou que a instalação do terminal de minérios em Suape é um marco importante para a economia do Estado, e que a nova ferrovia pode atrair também os grãos de Matopiba.

"Somos o principal porto do Nordeste e concentrador de cargas, atualmente distribuídas pelo modal rodoviário e por cabotagem. Com a malha ferroviária, o porto poderá movimentar desde os grãos de soja de Matopiba, na região entre os Estados do Tocantins, Bahia, Piauí e Maranhão, até as frutas do São Francisco e a gipsita do Sertão do Araripe, além de interiorizar cargas como combustíveis, gás de cozinha, cargas containerizadas, veículos, entre outras mercadorias, consolidando sua integração à rede logística da região", ressaltou.

Já o CEO da Bemisa, Augusto Lopes, destacou as conversas que precederam o anúncio do novo negócio. "Pernambuco foi um Estado que sempre nos recebeu muito bem, e o governador Paulo Câmara foi essencial para isso. A gente já vem discutindo há alguns anos sobre essa possibilidade, que hoje culminou na assinatura do contrato de arrendamento".

Participaram da solenidade os diretores-presidentes da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Adepe), Roberto Abreu; da Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH), Djalma Paes; da Federação das Indústrias de Pernambuco (Fiepe), Ricardo Essinger; e José Luiz Vidal, conselheiro da Bemisa.

Bemisa

O grupo Bemisa, um dos maiores do País no ramo de exploração e exportação de minérios, é o investidor privado que vem tratando sobre o terminal com o Governo de Pernambuco desde 2019, para escoar o minério por Suape. Sediada em Minas Gerais, a empresa está presente em sete estados brasileiros e tem um portfólio de nove projetos, que englobam minério de ferro, ouro, níquel, fosfato e calcário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

PORTO TAMBÉM TERÁ DE SE ADEQUAR PARA RECEBER FERROVIA

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Suape também terá de se adequar para receber a Ferrovia do Sertão. Para isso contratou este ano, via licitação, o consórcio formado pelas empresas TPF Engenharia e B&C Engenheiros Consultores Ltda.

São elas as responsáveis pela realização dos estudos que visam adequar e atualizar o projeto executivo do acesso ferroviário do atracadouro pernambucano, permitindo ao acesso à nova ferrovia.

O projeto envolve um trecho de trilho de 9,7 quilômetros entre o entroncamento da BR101 com a Rota do Atlântico (PE09) e a porção leste da Ilha de Tatuoca, que será construído pelo Porto de Suape. O estudo será entregue em prazo de 300 dias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

REGIÃO SUDESTE - EDITAL DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS JÁ TRAMITA NO TCU, DIZ MINFRA

Governo espera que novo concessionário traga R\$ 20,3 bilhões em investimentos

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



A expectativa do governo é de receber mais R\$ 4,2 bilhões para a construção de um túnel submerso que ligará Santos a Guarujá

O processo de desestatização e concessão do Porto de Santos já começou a tramitar oficialmente no Tribunal de Contas da União (TCU). Foi o que informou o Ministério da Infraestrutura (Minfra).

A expectativa do governo é de que o empreendimento receba cerca de R\$ 20,3 bilhões em investimentos e outros R\$4,2 bilhões para a construção de um túnel submerso que ligará Santos a Guarujá.

Esta é a segunda desestatização de um ativo portuário da União, qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND). O primeiro foi o da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), responsável pela administração dos portos de Vitória e de Barrado Riacho.

Conforme adiantou o BE News, os documentos enviados pelo Minfra confirmam a determinação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de que o período de concessão seja estipulado em 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco para fins de equilíbrio econômico financeiro.

Vale lembrar que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, queria que o prazo de concessão fosse de 50 anos. Contudo, ele concordou com os argumentos dos servidores do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de que a Santos Port Authority (SPA) já é atrativa por si só.

Também estão as duas propostas de participação acionária de terminais e operadores na concessão do cais paulista. A primeira proposta é de que terminais e operadores possam participar do leilão para a desestatização formando consórcios com até 5% de controle acionário. Assim, coletivamente, esses agentes poderão chegar a 100% da renda.

Ou seja, será possível que um mínimo de 20 operadores se una e forme um consórcio para disputar o leilão e, vencendo, assumam a administração.

A outra proposta, que é a original do Minfra, estipula que os operadores possam ter uma participação individual de 15% e em conjunto, 40%.

Prazo exíguo

O governo segue contando que o leilão acontecerá em dezembro deste ano, mas matéria do BE News publicada na semana passada demonstra que esse plano está ameaçado. Isso porque caso a tramitação da desestatização do cais santista no TCU aconteça de forma natural, a aprovação por parte da corte de contas aconteceria a partir de fevereiro de 2023.

No início deste mês, Sampaio afirmou que já havia entregado informalmente todos os documentos para a desestatização e privatização da SPA para o relator do processo no TCU, ministro Bruno Dantas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASÍLIA - DF

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



19 e 20 de outubro
Brasília - DF

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Em destaque:

- III ENAPH - Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (parceria com a ABEPH)
- Prêmios Rodovias+Brasil e Ferrovias+Brasil (parceria com a SNTT - Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)

TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DO ACRE QUEREM CONCLUIR E AMPLIAR OBRAS DA BR-364

Dos sete planos de governo, quatro tratam de propostas diretas para a rodovia

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

ELEIÇÕES
2022



A BR-364/AC liga todo o Acre e sua vocação é o escoamento agrícola da região para os portos do Norte. Expectava-se que obras estejam prontas em 2023

A conclusão e ampliação da BR-364/AC é o principal destaque dos planos de governo dos candidatos a governador do Acre. É o que constatou o levantamento feito pelo BE News nos planos de todos os postulantes a governador do Distrito Federal publicados no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

A BR-364/AC liga todo o Estado e sua vocação é o escoamento agrícola da região para os portos do Norte. Atualmente a rodovia sofre com problemas estruturais de malha desde 2016.

A recuperação da malha federal vem sendo feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que afirmou que está em processo licitatório para a finalização dos trechos da reconstrução da BR. A tendência é que as obras comecem no primeiro semestre de 2023.

Menções à rodovia

Dos sete planos de governo, quatro tratam de propostas diretas para a BR-364/AC. São eles o candidato à reeleição e líder das pesquisas de intenção de voto no Estado, o governador Gladson Cameli (PP), o senador licenciado e candidato, Sérgio Petecão (PSD), e os professores Nilson Euclides (PSOL) e David Hall (AGIR).

O plano de governo do também senador licenciado e candidato ao governo do Acre Marcio Biar faz somente críticas aos governos anteriores, afirmando que "Não se pode mais admitir governos de estilo antigo", que nunca terminam obras "como a BR-364".

Já os outros candidatos tratam das rodovias do Estado de maneira geral, sem mencionar diretamente a rodovia.

Confira todos os planos de governo com todos os detalhes relativos ao setor de infraestrutura citados por todos os candidatos do Acre no quadro a seguir.

GLADSON CAMELI

Divulgação/TSE



Número: 11
Partido: PP

PROPOSTAS

Preocupado com esses dados, a maior obra da gestão do governador Gladson Cameli, será o Anel Viário Brasileira e Epitaciolândia na BR-317.

Já em fase avançada de construção, o empreendimento terá um papel estratégico para o tráfego na Rodovia Interoceânica, no acesso ao Peru. A integração feita pelo anel viário trará ao comércio acreano novas oportunidades de expansão e exportação por meio dos portos peruanos, além de preservar as vias urbanas e melhorar a qualidade de vida na região.

Ainda na rota para o Peru, será priorizado o diálogo com o Governo Federal a fim de viabilizar os recursos necessários, políticos e financeiros, para interligar os

municípios de Cruzeiro do Sul e Pucallpa, por meio da expansão da BR-364, criando assim, uma nova rota de comércio e de desenvolvimento principalmente para a região do Juruá.

Outra obra de fundamental importância do governo foi a duplicação da AC-405. A melhoria na rodovia além de aumentar a capacidade do tráfego no município de Cruzeiro do Sul, é essencial na prevenção de acidentes e incentiva o turismo local;

Revitalizar e manter em boas condições de trafegabilidade todas as rodovias estaduais que contribuem para o escoamento da produção;

Planejar as obras de infraestrutura de forma racional, com a elaboração de projetos que avaliem a relação custo-benefício, o interesse público, estabeleça prioridades, elimine sobreposições e assegure o crescimento econômico, social e sustentável do Estado;

Construir novos aeródromos nos municípios de Brasileia/Epitaciolândia e Sena Madureira;

Promover parcerias público-privadas;

Construir novos aeródromos nos municípios de Brasileia/ Epitaciolândia e Sena Madureira;

Iniciar o estudo da abertura da estrada entre o município de Santa Rosa do Purus e a BR-364;

Firmar convênio junto ao Governo Federal para captação de recursos para execução da estrada Cruzeiro do Sul-Pucallpa (BR-364);

Construir o novo arco metropolitano de Rio Branco, ligando a AC40 à BR 364 com uma nova ponte para melhorar trafegabilidade;

Construir o Complexo Viário (viaduto) na Avenida Ceará com a Getúlio Vargas;

JORGE VIANA



Número: 13

Partido: PT

PROPOSTAS

Retomar o Programa de Investimentos em infraestrutura e outras obras Públicas com calendário anual organizado e que valorize as empresas locais;

Implantar base logística em locais estratégicos do Estado com Central de Informação em parceria com o setor privado;

Garantir recursos anuais para a manutenção, conservação e melhoria das rodovias, estradas vicinais, ramais e hidrovias, para

a manutenção permanente dos Aeródromos de responsabilidade do Estado nos municípios de: Manuel Urbano, Feijó, Tarauacá, Jordão, Santa Rosa, Porto Walter, Marechal Thaumaturgo e Xapuri;

Garantir a modernização e ampliação da infraestrutura viária e hidroviária, de armazenagem, de comunicação, energia, de logística para a produção, através de um grande programa de investimentos públicos e parcerias público privadas.

MARA ROCHA



Número: 15

Partido: MDB

PROPOSTAS

Projeto – Desburocratização e modernização na emissão de licenças ambientais – Liberação de licenças ambientais através da internet em sites e aplicativos dos órgãos fiscalizadores do estado, adequando as regras e dando agilidade nos licenciamentos ambientais;

Expandir a acessibilidade nos ramais dos principais polos produtivos do Estado do Acre, principalmente no período invernos;

Criar parcerias com os municípios, objetivando criar melhores condições de trafegabilidade nos ramais e estradas do Acre;

Acionar a bancada federal para a criação do maior pacote de conservação e manutenção das estradas acreana;

Garantir a conclusão das obras já em andamento;

Construção de viadutos na capital, e pontes em municípios que necessitam, visando melhorar a trafegabilidade; Manutenção das rodovias estaduais com pavimentação e drenagem.

PETECÃO

Divulgação/TSE



Número: 55

Partido: PSD

PROPOSTAS

Revisar e readequar os Projetos de Infraestrutura (pontes, viadutos, anéis viários, dentre outras) em elaboração e execução, garantindo qualidade e correta alocação de recursos;

Articular a garantia de recursos, da bancada acreana e do orçamento geral da união, para Reconstrução e Manutenção da BR-364, principalmente nos trechos de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, e Manutenção e Recuperação das Rodovias Estaduais;

Garantir a Interligação entre a BR-317 e a BR-364, entre o trecho do Ramal Novo Progresso e Ramal do Bigode, inclusive com a construção da ponte sobre o rio Iquiri;

Garantir a Recuperação e Manutenção de Ramais, em parceria com as todas prefeituras e Incra, com repasse de recursos e cessão de máquinas e equipamentos para o piçarramento de pontos críticos, recuperação de pontes, galerias e bueiros;

Implantar o Programa de Melhoria de Pontes em Ramais, substituindo as pontes de madeiras por galerias e outras tecnologias;

Estabelecer parcerias, com as prefeituras, para a Execução de Obras de Recuperação, Ampliação, Duplicação, Sinalização de vias, Calçadas e Ciclovias; Garantir a Manutenção da Frota Hidroviária estadual e fomentar o Transporte Hidroviário de Pessoas e de Cargas;

Implementar um setor de Gestão do Transporte Estadual de Cargas;

Garantir a Participação de Representantes do Setor de Cargas nos Conselhos da Sefaz e Detran.

Garantir a Reforma e Manutenção de Aeródromos nos municípios de difícil acesso;

MARCIO BITTAR



Número: 44

Partido: Unidade Brasil

PROPOSTAS

Estabelecer uma perspectiva de abertura de novas possibilidades de financiamento do desenvolvimento, de remoção de inibidores à exploração da terra, de dotação de infraestrutura que guie os investimentos e responda às necessidades da economia, de alocação de recursos combinada com o monitoramento e mensuração de resultados;

Enfrentar sem temor ou resignação a questão da integração macrorregional, inclusive a ligação com o país vizinho, o Peru, via Cruzeiro do Sul/Pucallpa;

Criar programas especiais para áreas deprimidas como no caso da Transaccreana. "Obras que nunca terminam, como a BR 364"

PROFESSOR NILSON



Número: 20

Partido: PSOL

PROPOSTAS

Executar estudos sobre infraestrutura instalada de rodovias;

Fazer projetos de obras estruturantes de alto impacto econômico e social;

Concluir obras paralisadas;

Ampliar a malha viária do Estado;

Ampliar a disponibilidade de voos diretos;

Melhorar a qualidade das rodovias mantendo um programa anual de manutenção das principais vias;

Tem grande parte de sua infraestrutura concentrada em uma rodovia federal, a BR 364, que precisa ser ampliada, repensada e diversificada buscando construir uma personalidade econômica forte frente aos demais estados da região amazônica.

DAVID HALL

Divulgação/TSE



Número: 36

Partido: AGIR

PROPOSTAS

Articular junto ao governo federal a recuperação da BR 364, Rio Branco Cruzeiro, nos dois primeiros anos de governo. Abrir um debate com a população para propor junto ao Governo Federal a possibilidade de concessão da estrada para o setor privado;

Ampliação da duplicação da BR-364. Acesso a Rio Branco vindo de Rondônia. 15km;

Recuperação de 6 mil km de ramais ao ano. Garantir acesso e escoamento de produção;

Abertura de uma estrada parque Juruá/Pucalpa-Peru (integração regional);

Elaborar projeto e iniciar abertura de uma Ferrovia visando conectar Cruzeiro do Sul aos portos de Rondônia. Será fundamental para acelerar o escoamento da nossa crescente produção e, em um futuro breve, conectá-la a ferrovia transoceânica Brasil/Peru.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - Candidatos do RJ priorizam atração de investimentos para rodovias e ferrovias

Parte dos postulantes a governador propõe ações de reestruturação e integração entre os modais

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

ELEIÇÕES
2022



A construção de uma ligação ferroviária para o Porto do Açu está entre as propostas do candidato Marcelo Freixo, do PSOL

Atrair investimentos para infraestrutura de transportes por meio de concessões à iniciativa privada é uma pauta prioritária para parte dos candidatos ao Governo do Estado do Rio de Janeiro, na Região Sudeste.

Ao todo, o Estado tem nove nomes concorrendo ao Executivo estadual,

mas dois deles, Luiz Eugênio Honorato (PCO) e Wilson José Witzel (PMB), estão com suas candidaturas indeferidas com recurso. Isso quer dizer que a situação ainda poderá ser rever-
antes do primeiro turno das eleições, em 2 de outubro. O segundo turno, se houver, no Rio de Janeiro, ocorrerá no dia 30 do mesmo mês.

Nesta série especial Eleições 2022, o jornal BE News publica reportagens sobre as propostas dos candidatos ao cargo majoritário dos 26 estados brasileiros e Distrito Federal para os setores de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior

CLÁUDIO
CASTRO

Divulgação/TSE



Número: 22

Sigla: PL

PROPOSTAS

Plano de governo não consta no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE)

CYRO
GARCIA

Divulgação/TSE



Número: 16

Partido: PSTU

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de Transportes:

Não especificado.

Comércio Exterior: Não Especificado.

JULIETE

Divulgação/TSE



Número: 80

Partido: UP

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de Transportes:

Não especificado.

Comércio Exterior: Não Especificado.

PAULO GANIME

Divulgação/TSE



Número: 30

Partido: Novo

PROPOSTAS

Logística:

Melhoria da governança e da regulação sobre os contratos de concessão vigentes;

Regularização dos serviços públicos atualmente prestados de forma precária, por meio de abertura do mercado e realização de licitações;

Amplo diagnóstico de novas expansões possíveis na rede de logística do Estado e de mobilidade urbana na Região Metropolitana e execução do plano de préviabilidade econômica da sua concessão;

Para fins de celeridade, será preferencial a contratação integral das soluções, ou seja, contratar, sempre que possível, conjuntamente a construção e operação (por parceria público privada ou concessão comum);

Para os investimentos em infraestrutura, objeto de contratos existentes, a agência reguladora deve ser fortalecida e profissionalizada, tendo em vista a necessidade de contemplar os investimentos dentro do arcabouço institucional e contratual já estabelecido.

Infraestrutura de Transportes:

O transporte sob trilhos será fortalecido, inclusive com a avaliação de oportunidade de concessões de transporte ferroviário de passageiros entre municípios do Estado, aproveitando a malha ferroviária existente e atualmente em grande parte abandonada. As principais ligações troncais das "RJs" (rodovias) serão recuperadas, de forma a favorecer a logística de escoamento de produtos e acesso a importantes polos industriais e turísticos, assim como para aumentar a segurança das vias;

Programa de obras públicas técnico e com reserva orçamentária suficiente para manutenção adequada de rodovias, pontes, e demais equipamentos de transportes públicos.

Comércio Exterior

Não especificado

MARCELO FREIXO



Número: 40

Sigla: PSB

PROPOSTAS

Logística:

Fortalecimento, integração e ampliação da infraestrutura logística. O Governo do Estado deve acompanhar, junto às agências reguladoras federais e concessionárias de serviço público, a execução dos investimentos previstos, em especial, a construção da nova descida da Serra das Araras, as duplicações da BR-101 (Itaguaí-Mangaraba e São Gonçalo-Itaboraí), a relicitação do Aeroporto do Galeão e a construção da ligação ferroviária para o Porto do Açu. A nova postura

do Governo do Estado será de monitorar e cobrar, mas também de retirar entraves locais para investimentos eficientes e essenciais ao desenvolvimento do estado;

Infraestrutura de Transportes:

Fortalecer a Agência Reguladora dos Serviços Públicos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e Rodovias do Estado Rio de Janeiro (Agetransp) e a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin) visando à ampliação da capacidade de atração de investimentos.

Comércio Exterior:

Programa Estruturante Desenvolve Rio: o Governo do Rio de Janeiro deverá fortalecer sua área de cooperação, integrando suas atividades à estratégia de retomada do desenvolvimento econômico do Estado e possibilitando o aumento e a diversificação do comércio exterior, além da retomada de sua vocação pela cooperação internacional.

RODRIGO NEVES

INEVES

Divisão/TSE



Número: 12

Partido: PDT

PROPOSTAS

Logística:
Não especificado.

Infraestrutura de Transportes:
Não especificado.

Comércio Exterior:
Não Especificado.

LUIZ EUGÊNIO

Divisão/TSE



Número: 29

Pardo: PCO

PROPOSTAS

Logística:
Não especificado.

Infraestrutura de Transportes:
Não especificado.

Comércio Exterior:
Não Especificado.

WILSON WITZEL

Divisão/TSE



Número: 36

Pardo: PMB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de Transportes:
Investimento na infraestrutura de escoamento de produção agrícola, principalmente através de obras e reformas, de meios de transporte, portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias;

Cobrar do Governo Federal e da concessionária a construção da "nova subida da serra", na BR-040;

Realizar estudos de viabilidade na construção do aeroporto de cargas de Seropédica, assim como articular com o Governo Federal a realização do projeto;

Implantar o Arco Rodoviário do Norte Fluminense com o objetivo de melhorar o tráfego da região e facilitar o acesso ao Porto do Açu;

Realizar um amplo programa de concessão das estradas estaduais, garantido a duplicação das principais vias, como a Amaral Peixoto até Macaé.

Comércio Exterior:

Ampliar a promoção das exportações de empresas sediadas no Estado, através da participação em feiras e eventos internacionais e através da prospecção e divulgação de inteligência de mercado;

Incentivar a instalação de empresas do agronegócio no estado, permitindo o processamento de produtos primários e aproveitando a estrutura portuária do estado para sua exportação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DE GO DESTACAM MALHAS RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA

Planos de governo dos três principais postulantes ao cargo de governador tratam sobre desenvolvimento de rodovias e ferrovias do Estado

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



A malha da Ferrovia Norte-Sul (FNS) seria usada para consolidar Goiás como polo logístico, como propõem alguns candidatos

Os três principais candidatos ao cargo de governador do Goiás apresentaram, em seus planos de governo, diretrizes para melhorar os corredores logísticos do Estado. A constatação vem do levantamento feito pelo BE News nos planos de governo publicados no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) de todos os postulantes.

Os principais destaques ficam para o aprimoramento da malha rodoviária estadual e desenvolvimentos a partir da implementação da Ferrovia Norte Sul (FNS).

De acordo com o plano de governo do candidato à reeleição e líder nas pesquisas de intenções de voto, Ronaldo Caiado (UNIÃO), o objetivo nos próximos quatro anos é restaurar cerca de 3 mil km de eixos rodoviários. Além disso, duplicar rodovias estratégicas no Estado. No entanto, não é especificado se as ações partirão de Parcerias Públicas Privadas ou com recursos do próprio governo.

Sobre a FNS, Caiado menciona a intenção de consolidar Goiás como polo logístico nacional, capitalizando sobre sua posição logística central no País e no aproveitamento das malhas da FNS da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (Fiol). Também fomentar o desenvolvimento econômico do Estado, a partir do corredor logístico gerado pela Ferrovia Norte-Sul.

Já o segundo nas pesquisas, Gustavo Mendanha (Patriota) fala que retomará o projeto transformar Goiás em um hub por meio de recuperação da malha viária estadual, conclusão de trechos com asfaltamento inacabado e pavimentação de novas vias, qualificando mais de 3 mil km de rodovias. Para que essas ações aconteçam, o candidato buscará estabelecer parcerias com o setor privado para manutenção e aprimoramento da malha rodoviária estadual.

Mendanha não menciona diretamente como pretende desenvolver o estado a partir do modal ferroviário. Somente menciona que irá promover a integração de modais.

O terceiro nas pesquisas, o deputado Major Vitor Hugo (PL), afirma que buscará parcerias estratégicas com o setor privado para buscar oportunidades de participação das empresas privadas na construção da infraestrutura. Para atingir o esperado, o parlamentar desenvolverá um conjunto de ações para ampliação das PPPs, mapeando possíveis projetos de parcerias por meio de diagnóstico da malha rodoviária. A ideia é encontrar soluções que abarquem também estradas federais, municipais e vias vicinais indispensáveis para movimentação de carga.

Segundo o deputado, a mesma estratégia seguirá para o modal ferroviário. Aqui será feito um diagnóstico da malha com foco na FNS e em suas interligações com outras ferrovias e demais modais de transporte. O objetivo é concluir projetos como o do trecho de Anápolis (GO) à Santa Fé do Sul (SP), os ramais previstos para a ligação com a cidade e o porto de Ilhéus (BA) e com o estado de Rondônia, “garantindo o aumento da eficiência operacional e a redução de custos de transporte de cargas”.

CINTIA DIAS



Número: 50

Partido: PSOL

PROPOSTAS

Sem propostas publicadas em seu plano de governo no Tribunal Superior Eleitoral (TSE)

RONALDO CAIADO



Número: 44

Partido: União

PROPOSTAS

Pavimentação de cerca de 2 mil km de rodovias goianas em todas as regiões de Goiás para fomentar a economia em áreas ainda não assistidas por rodovias pavimentadas. Serão cerca de 450 km na região Nordeste, 270 km no Centro, 250 km no Leste, 390 km no Norte e 640 km no sul goiano. A pavimentação de estradas irá facilitar o deslocamento da população local e de turistas, bem como o escoamento da produção agrícola, pecuária e mineral, além de auxiliar o abastecimento para grandes eixos rodoviários e ferroviários. Restauração de 3 mil km de eixos rodoviários - a restauração de um dos maiores patrimônios do estado, que são as rodovias goianas, impacta a vida e a economia goiana, de modo que melhorar a segurança viária e o conforto a motoristas e passageiros nas rodovias goianas;

Duplicação de rodovias estratégicas -Visando melhorar e ampliar a capacidade de tráfego e escoamento da produção em várias regiões do estado;

Sinalização da malha rodoviária pavimentada de toda a malha rodoviária estadual, proporcionando maior segurança rodoviária aos usuários;

Apoio aos municípios para ações de recapeamento, proporcionando apoio aos municípios que requerem recuperação nas ruas e avenidas, aprimorando a segurança dos pedestres e segurança das vias urbanas;

Recuperação de estradas vicinais, visando a recuperação de estradas vicinais ou municipais, fundamentais para o escoamento da produção agrícola. O Estado entrará com patrulhas mecânicas para melhorar e dotar essas rodovias não pavimentadas de melhores condições;

Consolidação de Goiás como polo logístico nacional, capitalizando sobre sua posição logística central no país e as extensas malhas ferroviária (a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Centro-Atlântica e a Ferrovia de Integração Oeste – Leste) e rodoviária existentes no Estado, além da infraestrutura aeroportuária da região Fomentar o desenvolvimento econômico do Estado, a partir do corredor logístico gerado pela Ferrovia Norte-Sul.

Criar plano, em parceria com entidades do setor privado, para aumentar a exportação de produtos manufaturados de Goiás, identificando áreas de maior potencial, desburocratizando e agilizando procedimentos relacionados ao comércio exterior e fomentando um ambiente de incentivo às exportações;

Avaliar a criação de Terminais Alfandegados ou de Zona de Processamento de Exportações (ZPE), associada ao Porto Seco, com vistas a captar investimentos estrangeiros para instalação de indústrias e prestadores de serviços, com o objetivo de gerar emprego e renda para a população goiana.

Divulgação/TSE

MAJOR VITOR HUGO

Número: 22

Pardo: PL

PROPOSTAS

Parcerias estratégicas com o setor privado

– Potencializaremos a melhoria dos serviços públicos. O estado buscará oportunidades de participação das empresas privadas na construção da infraestrutura indispensável e no gerenciamento de organizações prestadoras de serviços essenciais.

Intensificação de Parcerias Público-Privadas (PPP)

– Desenvolveremos um conjunto de ações para ampliação das parcerias público-privadas no estado, a partir do mapeamento dos possíveis projetos de parcerias, adequação e aperfeiçoamento da legislação vigente, fortalecimento da ação política para a implementação de uma sistemática eficaz de aperfeiçoamento e monitoramento dos marcos regulatórios. Expansão da Capacidade de Armazenamento

– Elaboraremos diagnóstico para identificação das condições atuais de armazenamento no Estado e de demandas e localização dos armazéns. Implementaremos ações para garantir a ampliação da capacidade de armazenamento de grãos e álcool, de forma a atender às necessidades dos setores agrícola e industrial.

Modais terrestres (Rodoviário)

– Elaboraremos um diagnóstico da malha rodoviária de Goiás e um amplo programa de implantação, pavimentação, recuperação e/ou duplicação das rodovias estaduais goianas, trabalhando em conjunto com governo federal e municípios para encontrar soluções que abarquem também estradas federais, municipais e vias vicinais indispensáveis para a eficiente movimentação das matérias-primas e dos produtos transportados no estado.

Modais terrestres (Ferroviário)

– Elaboraremos um diagnóstico da malha com foco na Ferrovia Norte-Sul e em suas interligações com outras ferrovias e demais modais de transporte, com vistas à implementação de medidas para a conclusão total do projeto, incluindo o trecho de Anápolis a Santa Fé do Sul (SP), os ramais previstos para a ligação com a cidade e o porto de Ilhéus (BA) e com o estado de Rondônia, garantindo o aumento da eficiência operacional e a redução de custos de transporte de cargas. Apoio ao desenvolvimento do Hub Logístico de Anápolis – Atuaremos para que haja condições de aperfeiçoarmos o Porto Seco e o Distrito Agroindustrial de Anápolis, em setores como automobilístico, farmacêutico e outros.

Trabalharemos incessantemente para que o aeroporto de cargas de Anápolis finalmente esteja 100% operacional e que consigamos dar vida útil ao centro de convenções da cidade. Aproveitaremos todas as facilidades logísticas decorrentes da presença das três BRs em Anápolis (414, 060 e 153) e das duas ferrovias (Norte-Sul e Centro-Atlântica) para ajudar a iniciativa privada a desenvolver a região ainda mais. Modal aéreo

– Pretendemos também fortalecer a base de aeroportos regionais em Goiás, com foco especial na promoção de ações para a manutenção de voos diários para grandes centros do país. Modal Aquaviário

– Fomentaremos ações que resultem, direta ou complementarmente, no aumento da competitividade e na ampliação da capacidade da movimentação portuária em Goiás. Atuaremos para garantir a execução do projeto de extensão da Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná até a cidade de Três Ranchos.

VINÍCIUS
PAIXÃO

Divulgação/TSE



Número: 29
Partido: PCO
PROPOSTAS

Unificar os trabalhadores das estatais para barrar com greves e ocupações as privatizações dos Correios, Eletrobrás, Petrobras, CEF, portos, etc.; Cancelamento de todas as privatizações realizadas (Vale, cias. energéticas, bancos, telefonia etc.).

PROFESSOR
PANTALEÃO

Divulgação/TSE



Número: 80
Partido: UP
PROPOSTAS

Investir na ampliação e qualificação da rede ferroviária e hidroviária para a maior integração do território estadual e nacional (Proposta oriunda da Carta aos Candidatos do CAU Brasil).

WOLMIR
AMADO

Divulgação/TSE



Número: 13
Partido: PT
PROPOSTAS

Fortalecer infraestrutura de ferrovias e rodovias; Implantar novas matrizes energéticas, especialmente, energia solar, eólica e os biocombustíveis.

EDIGAR DINIZ



Número: 30

Partido: NOVO

PROPOSTAS

Foco especial será dado na atração de investimento privado, seja através de Parcerias Público-Privadas (PPP) ou de concessão. Estabelecer as regras para priorização dos investimentos em rodovias, seja manutenção, seja obra de pavimentação ou de duplicação;

Elevar a capacitação da “Goiás Parcerias”, para que esteja mais capacitada a desenvolver projetos de Parcerias Público Privadas (PPPs) ou de concessão de rodovias;

Criação de um Fundo Garantidor para projetos Parcerias Público Privadas (PPPs);

Atuar junto ao governo federal para ampliação dos recursos destinados ao Programa de Construção de Armazéns – PCA;

Formar técnicos que possam orientar produtores sobre vantagens dos armazenamentos e dos meios de financiamento;

Buscar novas fontes de financiamento para construção de silos, principalmente os localizados em propriedades de menor porte e localizados em regiões sem presença de grandes silos regionais.

GUSTAVO MENDANHA



Número: 51

Partido: PATRIOTA

PROPOSTAS

Estabelecer parcerias com o setor privado para manutenção e aprimoramento da malha rodoviária estadual;

Promover a integração de modais;

Reestruturar o aeroporto de cargas de Anápolis e colocá-lo em operação;

Retomar o projeto de transformar Goiás em um hub;

Implantar o Goiás Pavimentado, que vai recuperar a malha viária estadual, concluir trechos com asfaltamento inacabado e pavimentar novas vias, qualificando mais de 3

mil km de rodovias;

Elaborar o Plano Diretor de ESG;

Implementar o Plano de Gestão das Bacias Hidrográficas e fortalecer os Comitês de Bacias Hidrográficas.

PROFESSORA HELGA

Número: 21

HELGA

Divulgação/TSE

Partido: PCB

PROPOSTAS



A expansão de sistemas viários e de engenharia artificial, associada à infraestrutura previamente construída, visa acelerar a capacidade de fluidez na mobilização dos fatores de produção e do transporte de mercadorias produzidas, objetivando assegurar o fluxo exigido pelo reordenamento da inserção subordinada da economia e sociedade goiana ao mercado nacional/ internacional.

Promover política agrícola e agrária voltada para a produção de alimentos para o mercado interno, com garantia de financiamento e preços mínimos, oferta de infraestrutura de armazenagem e escoamento da produção, apoio técnico e incentivo à

cooperativização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CONHEÇA AS PROPOSTAS DOS CANDIDATOS AO GOVERNO DO RN

Série traz as sugestões dos postulantes para logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Na série especial de matérias das Eleições 2022, o BE News traz hoje as propostas dos candidatos ao Governo do Estado do Rio Grande do Norte relacionadas aos segmentos de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior, registradas no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O estado tem nove candidatos na disputa eleitoral: Antonio Bento (PRTB), Capitão Styvenson (Podemos), Clorisa Linhares (PMB), Dannel Morais (PSOL), Fábio Dantas (Solidariedade), Fátima Bezerra (PT) - reeleição, Nazareno Neris (PMN), Rodrigo Vieira (DC), Rosália Fernandes (PSTU).

De acordo com dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em julho do ano passado, o RN tem 3,560 milhões de habitantes, o que corresponde a cerca de 1,7% da população brasileira.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), possui o décimo menor PIB do Brasil, com R\$ 63,9 bilhões, e o PIB industrial de R\$ 11,8 bilhões, equivalente a 0,8% da indústria nacional. Emprega 94.168 trabalhadores no segmento.

O Estado conta com o Porto de Natal, utilizado para cargas gerais, mas principalmente para a exportação de frutas, rochas (quartzitos) e cabotagem de cargas em contêiner. Tem também um terminal de passageiros capaz de receber navios com até 3mil pessoas.

Há, ainda, o Porto-ilha de Areia Branca, com infra-estrutura offshore especializada no escoamento do sal marítimo produzido no noroeste do Estado, o que corresponde a 95% da produção nacional.

Existem também projetos de novos complexos na região. Um deles é o “Porto Potengi”, que prevê a instalação de um terminal na margem esquerda do Rio Potengi, lado oposto ao Porto de Natal. O outro é a construção do Porto Indústria Multipropósito Offshore, que deve ser instalado em uma área no litoral dos municípios de Caiçara do Norte e São Bento do Norte, acerca de 160km de Natal.

DANNIEL
MORAIS

Divulgação/TSE



Número: 50

Partido: PSOL

PROPOSTAS

Propostas indisponíveis para consulta no site do TSE

NAZARENO
NENIS

Divulgação/TSE



Número: 33

Partido: PMN

PROPOSTAS

Logística: Não especificado

Infraestrutura de transportes:

Não especificado

Comércio exterior: Não

especificado

ANTONIO
BENTO

Divulgação/TSE



Número: 28

Partido: PRTB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado

Infraestrutura de transportes:

Construir uma via de acesso

ligando São Gonçalo do

Amarante ao novo aeroporto

via bairro Felipe Camarão e do

novo aeroporto à BR que liga

Natal a Ceará-Mirim; Construir via

de acesso do Uruaçu a Santo

Antônio, passando por Coqueiros;

Construir a RN-203, ligando São

Tomé a Cerra Corá.

Comércio exterior: Não

especificado

CAPITÃO STYVENSON

Divulgação/TSE



Número: 19

Pardo: Podemos

PROPOSTAS

Logística:

Estimular os parques industriais secundários, que se caracterizam como cadeia de suprimentos demandados pelo atual parque industrial e pela implementação de parques tecnológicos;

Viabilizar a expansão do potencial agropecuário, por meio de apresentação de soluções existentes no mercado, bem como do estímulo

à utilização e promoção do acesso a recursos financeiros reembolsáveis para sua aquisição, de maneira a induzir o aprimoramento das práticas relativas à produção, transporte, armazenamento,

irrigação, beneficiamento, transformação da produção, logística e outras etapas da produção agropecuária.

Infraestrutura de transportes:

Promover políticas públicas no sentido de ampliar a utilização dos equipamentos aeroportuários do Estado como ferramenta de desenvolvimento socioeconômico regional;

Articular ações que visem a desburocratização e a redução de custos da operação dos aeroportos como forma de estimular pousos e decolagens;

Portos:

articular ações que visem a atração de investimentos privados para a ampliação da capacidade portuária, seja no transporte de cargas, seja relativamente ao transporte de passageiros;

Ferrovias:

articular junto à esfera federal a ampliação dos investimentos no setor ferroviário, ampliando a atual malha de transporte de passageiros urbano e intermunicipal.

Infraestrutura Rodoviária:

recuperar, ampliar e melhorar paulatinamente a malha rodoviária, bem como sua interligação aos demais modais de transporte, com intuito de melhorar a logística de transporte de cargas no Rio Grande do Norte.

Comércio exterior:

Não especificado.

CLORISA LINHARES



Divulgação/TSE

Número: 35

Pardo: PMB

PROPOSTAS

Logística:

Não especificado Infraestrutura de transportes:

Para um ambiente favorável à criação de novos negócios, o Estado precisa investir em políticas públicas que garantam infraestrutura (água tratada, rede de esgoto, estradas, energia elétrica e mobilidade), logística (estradas e rodovias que interligam os estados, portos e aeroportos), escolas profissionalizantes (para gerar mão-de-obra qualificada), rede de apoio (hotéis, hospitais, escolas, área de lazer), benefícios fiscais, revisão de alíquotas e comunicação (divulgação sobre potencialidades do Estado);

Promover melhorias emergenciais para recuperação das rodovias de péssima qualidade;

Atrair investimentos da União para a pavimentação de 100% das estradas federais em trecho no RN;

Duplicação da BR-304 entre Natal e Mossoró;

Construir/ampliar uma RN litorânea que ligue Natal a Tibau do Norte;

Criar um conselho de gestão para gerenciar as demandas da malha rodoviária apresentando possíveis soluções;

Ampliar a capacidade aeroportuária;

Atrair unidades produtivas e negócios para empresas no entorno do novo aeroporto;

Reativar e ampliar a malha ferroviária, conectando as novas ferrovias à Nova Transnordestina, favorecendo a escoação da produção potiguar de forma mais econômica, garantindo maior competitividade;

Integração ferroviária;

Ampliar a capacidade portuária;

Conclusão do terminal pesqueiro.

Comércio exterior:

Ampliar a comercialização para outros estados e países;

Criar polos logísticos e industriais a partir da criação de polos (agropecuários) Polo exportador e turístico do grande Natal – Área de livre comércio (lado do aeroporto);

No Brasil só existe (sem implantação) uma área de livre comércio no Brasil, em Roraima. Sabemos que depende de lei federal.

A proposta será mobilizar bancada federal e sociedade civil, criando lei estadual:

(a) Regulando a preservação de empresas e investimentos locais para evitar concorrência predatória com o advento da área de livre comércio;

(b) Criação de estímulos e incentivos à formação de “núcleos regionais” (agreste, sertão, oeste etc.) no Estado do RN para dar suporte às exportações da área de livre comércio (Agroindústria, artesanato, joint ventures (associações) etc.

FABIO DANTAS



Divulgação/TSE

Número: 77

Pardo: SOLIDARIEDADE

PROPOSTAS

Logística:

Não especificado. Infraestrutura de transportes:

Em estreito diálogo com o setor produtivo e seguindo as premissas dos programas “Mais RN da Fiem”, este programa realizará a concessão de obras estruturantes, como o novo Porto do Litoral, da Ferrovia do Sal (Mossoró/Açu e Afonso Bezerra/Natal), as ferrovias Jucurutu/Porto do Mangue) e Mossoró/Quixadá (CE), e a ampliação da rede de gás natural do RN.

“Aeroporto sustentável” - O aeroporto Aluizio Alves está ocioso, contando com tráfego de 5.890 aeronaves e 758.026 passageiros em junho de 2022, número bastante reduzido se comparado com o mesmo mês no ano de 2018, quando recebia 18.812 aeronaves e 2.429.389 passageiros (dados do Aeroporto).

A ausência de políticas públicas do Estado e da união da classe política causou essa situação. O Ceará conquistou os hubs da Gol e da Air France;

Pernambuco conquistou o hub da Azul. E nossa principal conquista será, com todos os esforços possíveis, trazer o hub da Latam e de outras empresas para nosso aeroporto.

A gestão #MUDARN atuará de forma agressiva para trazer esses hubs para o RN, pois somos a esquina do continente, temos um potencial turístico gigantesco, e através da captação de voos charter (dando autonomia para a Emprotur atuar nessa missão), de isenções tributárias, zonas de livre comércio, fornecimento de infraestrutura, dentre outras estratégias, vamos atuar de forma intensa e continuada para atingir essa meta.

Comércio exterior: Não especificado

FATIMA BEZERRA

Divulgação/TSE



Número: 13

Pardo: PT

PROPOSTAS

Logística:

Concretizar R\$ 1 bilhão de investimentos a mais com recursos próprios na infraestrutura da cadeia logística do Rio Grande do Norte;

Fomentar, em parceria com o Governo Federal, os municípios e a iniciativa privada, os programas de desenvolvimento da exploração e produção de petróleo e gás natural em águas profundas e ultraprofundas na costa

potiguar.

Infraestrutura de transportes:

Ampliar os investimentos na construção, melhoria e reestruturação das rodovias urbanas do Rio Grande do Norte;

Fomentar projeto de construção de estradas e rodovias vicinais, para possibilitar interligação de municípios, conectar as estradas e proporcionar uma função coletora;

Promover gestão cooperativa com o Governo Federal para viabilizar a obra de duplicação da BR-304, que liga Natal a Mossoró;

Dotar o Fundo de Investimentos em Infraestrutura do Estado do Rio Grande do Norte, para viabilizar a ampliação, manutenção e reformada infraestrutura estadual;

Comércio exterior:

Investir na infraestrutura portuária, para o desenvolvimento tecnológico do Setor Eólico Offshore e Multiuso do Estado do Rio Grande do Norte, através do Porto Multiuso Indústria Verde, via parceria público-privada;

Estimular projetos que viabilizem a ampliação da produção de energias limpas, das atividades de refino de petróleo e processamento de gás no Estado;

Apoiar a diversificação da matriz energética do Estado, com foco no desenvolvimento dos setores energéticos (petróleo, gás natural, eólica, solar, hidrogênio, biomassa, hídrica, biogás e biocombustíveis);

Estimular os projetos de desenvolvimento da infraestrutura de energia elétrica, do mercado de hidrogênio verde, da geração e fonte de energia renovável e armazenamento de energia no estado do Rio Grande do Norte.

RODRIGO VIEIRA

Divulgação/TSE



Número: 27

Pardo: DEMOCRACIA CRISTÃ

PROPOSTAS

Logística:
Não especificado

Infraestrutura de transportes:

Não especificado

Comércio exterior:
Não especificado

ROSÁLIA FERNANDES

Divulgação/TSE



Número: 16

Pardo: PSTU

PROPOSTAS

Logística:
Não especificado

Infraestrutura de transportes:
Não especificado

Comércio exterior:
Não especificado

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/09/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SPA ATUALIZA NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS

Informações: Santos Port Authority (27 de setembro de 2022)

A Santos Port Authority (SPA) alterará o período de chegada de caminhões destinados ao Porto de Santos transportando contêineres e carga solta a partir de 1º de outubro. A nova norma reduzirá de 5 para 3 horas o período de tolerância para chegada desses veículos, com intuito de proporcionar um fluxo mais fluído ao reduzir a permanência desse tipo de veículo nas cercanias do Porto, com benefício de disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros. A redução será feita de forma escalonada. A regra para os caminhões graneleiros não muda.

Atualmente, os terminais do Porto marcam um horário no agendamento com a SPA e têm limite de até cinco horas para receber veículos rodoviários com carga solta ou containerizada. Com a nova

Norma da Autoridade Portuária (NAP), a tolerância para recebimento de contêineres e carga solta cairá para quatro e depois para três horas.

A norma entra em vigor no dia 1º de outubro com uma regra transitória para adequação dos transportadores, que terão um período de adaptação de seis meses. O cronograma é o seguinte:

De 1º de outubro a 31 de dezembro de 2022: tolerância de quatro horas após a janela de agendamento (uma mais quatro = cinco horas);

De 1º de janeiro a 1º de abril de 2023: tolerância de três horas após a janela de agendamento (uma mais três = quatro horas);

A partir de 02 de abril de 2023: tolerância de duas horas após a janela de agendamento (uma mais duas = três horas).

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem. O ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do Porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o setor de Sistemas Logísticos da SPA, pelo telefone (13) 3202-6565, ramal 2731, ou email portolog@brssz.com.

A íntegra da nova Norma da Autoridade Portuária pode ser acessada no site do Porto de Santos.

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

Data: 27/09/2022

SEST/SENAT OFERECE 414 VAGAS GRATUITAS PARA CURSOS DE CAPACITAÇÃO

informações: Santa Portal (27 de setembro de 2022)



Foto por: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

O Serviço Social do Transporte e Serviço de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat) de Guarujá está com novas inscrições abertas para 414 vagas para os cursos de ajudante de carga e descarga (novo), auxiliar administrativo, almoxarife e logística, por meio do Programa Via Rápida, em parceria com o Governo do Estado de São Paulo.

A qualificação profissional é gratuita, com aulas presenciais, que serão ministradas na unidade do Sest/Senat no Município, instalada na Avenida Lydio Martins Correa, 1.600 – Vila Zilda. O local conta com toda infraestrutura e corpo docente especializado e os cursos são certificados.

São oferecidas 214 vagas para as aulas de ajudante de carga e descarga, 50 para auxiliar administrativo, 60 para almoxarife e 90 para logística. As inscrições acontecem até o término das vagas e devem ser feitas por meio do site. Na página, o interessado deve selecionar Guarujá e escolher o curso de seu interesse.

Além da capacitação profissional gratuita, o programa oferece uma bolsa auxílio de R\$ 210,00 para os alunos que concluírem o curso com mais de 75% de frequência. A convocação dos selecionados para participação no curso será realizada pelos responsáveis do Programa Via Rápida. Outras informações podem ser obtidas pelo telefone (13) 3308-3250 ou WhatsApp (61) 2017-0073.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/09/2022

INVESTIDORES SÃO CONVIDADOS PARA PARTICIPAR DE MARKET SOUNDING SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Informações: Agência Porto (27 de setembro de 2022)

O Ministério da Infraestrutura, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI/ME) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, convidam os investidores interessados em participar do processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos para o Market Sounding, com o objetivo de discutir a estruturação do projeto e a modelagem da privatização, ocasião em que serão esclarecidas dúvidas sobre o projeto.

O evento acontecerá nos dias 28 e 29 de setembro, das 9h às 19h, em formato de reuniões presenciais e/ou virtuais, com duração de 30 minutos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/09/2022

SUPERÁVIT DA BALANÇA CHEGA A US\$ 3,59 BILHÕES EM SETEMBRO

Informações: Agência Porto (27 de setembro de 2022)

O superávit da balança comercial brasileira atingiu US\$ 3,59 bilhões neste mês, até a quarta semana, em alta de 6,9% na comparação com setembro de 2021, pela média diária. A corrente de comércio aumentou 25,5%, alcançando US\$ 42,40 bilhões, refletindo a soma das exportações, que cresceram 23,8% e chegaram a US\$ 22,99 bilhões, e das importações, que aumentaram 27,5% e totalizaram US\$ 19,41 bilhões. Os dados foram divulgados, nesta segunda-feira (26/09), pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado de 2022, até a quarta semana de setembro, o superávit chegou a US\$ 47,46 bilhões, diminuindo 14,1% pela média diária, em relação ao período de janeiro a setembro de 2021. A corrente de comércio subiu 23,8%, atingindo US\$ 448,31 bilhões. Nesse período, as exportações cresceram 18,8% e somaram US\$ 247,88 bilhões, enquanto as importações cresceram 30,6% e totalizaram US\$ 200,42 bilhões.

Contando apenas as movimentações da quarta semana do mês, houve superávit de US\$ 113 milhões e corrente de comércio de US\$ 12,285 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,199 bilhões e importações de US\$ 6,086 bilhões.

Exportações mensais

Até a quarta semana de setembro, a Secex registrou crescimento de 48,9% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 4,50 bilhões. O resultado foi impulsionado principalmente pelo aumento dos embarques de milho não moído, exceto milho doce (+254,9%), café não torrado (+43,9%) e soja (+11,7%).

Nas vendas da Indústria Extrativa, o crescimento foi de 3,7%, chegando a US\$ 5,57 bilhões. Os principais destaques foram os crescimentos das saídas de outros minerais em bruto (+54%), outros minérios e concentrados dos metais de base (+257,2%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+69,2%).

Já na Indústria de Transformação, as exportações aumentaram 26,7%, alcançando US\$ 12,73 bilhões. Açúcares e melaços (+44,9%), farelos de soja e outros alimentos para animais – excluídos cereais não moídos –, farinhas de carnes e outros animais (+81,7%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+65,8%) foram os produtos com destaque no aumento das vendas.

Importações mensais

Na ponta das importações, em setembro, houve crescimento de 5,3% nas compras da Agropecuária, que chegaram a US\$ 363,35 milhões até a quarta semana. Os principais aumentos foram dos desembarques de trigo e centeio, não moídos (+17,2%), cevada, não moída (+5.650,2%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+30,8%).

A Indústria Extrativa também importou mais (+11,9%), chegando a US\$ 1,11 bilhão. As principais altas foram registradas nas compras de pedra, areia e cascalho (+107,6%), outros minerais em bruto (+6,7%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+151%).

Já no lado da Indústria de Transformação, as importações já subiram 29,7% no mês, chegando a US\$ 17,78 bilhões até a quarta semana. Os aumentos mais significativos foram das entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+172,3%), compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucléicos e seus sais, e sulfonamidas (+68,8%) e inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (+88,6%).

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

Data: 27/09/2022

BRASIL EXPORTA US\$14 BILHÕES EM AGOSTO E CAFÉ É UMA DE SUAS MAIORES FORÇAS

Informações: Notícias agrícolas (27 de setembro de 2022)

As exportações do agronegócio brasileiro estão em alta nos últimos meses. De acordo com dados do Ministério da Economia, o Brasil exportou US\$ 14 bilhões de dólares em agosto, atingindo uma alta de 36,4% em comparação ao mesmo mês de 2021.

Um dos destaques do agro brasileiro tem sido o café, que teve 2,672 milhões de sacas do produto exportadas no último mês. Além disso, de acordo com o relatório estatístico mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), a receita com os embarques brasileiros do produto alcançou o recorde histórico de US\$ 5,904 bilhões de janeiro ao fim de agosto deste ano, um crescimento de 61,4% em relação aos primeiros oito meses de 2021.

Para comentar sobre o assunto, gostaria de sugerir como fonte o Larry Carvalho, advogado especialista em logística, direito marítimo e agronegócios.

Ele também é fonte para falar sobre diversos temas relacionados ao agronegócio, privatizações dos portos brasileiros, comércio exterior, embarques por contêiner, BR do mar, cota do trigo, cabotagem, portos e o crescimento e impactos do setor na economia.

Além disso ele também pode abordar:

- Impactos sobre o agronegócio brasileiro com a invasão russa à Ucrânia
- Conflito Rússia x Ucrânia: os impactos no mercado de frete marítimo e agronegócio;
- Custos de transporte marítimo subiram quase 60% desde o início da guerra na Ucrânia;
- Volume de fretes rodoviários do agro cresceu 35% no primeiro trimestre;
- Fertilizantes, grãos, comércio, agro 4.0;
- Commodities. importação, exportação.

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

Data: 27/09/2022

EXPORTAÇÃO DE MILHO VAI À 5,1 MILHÕES DE TONELADAS EM SET/22 E JÁ ULTRAPASSA O TOTAL DE SET/21 EM 78,99%

Informações: Notícias agrícolas (27 de setembro de 2022)



O Brasil exportou 5.101.740,9 toneladas de milho não moído (exceto milho doce) até aqui no mês de setembro, de acordo com o relatório divulgado pelo Ministério da Economia, por meio da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Sendo assim, o volume acumulado nos 16 primeiros dias úteis do mês já ultrapassa em 78,99% o total de 2.850.171,7 toneladas que foram exportadas durante todo o mês de setembro de 2021.

Com isso, a média diária de embarques ficou em 318.858,8 toneladas, o que na comparação ao mesmo período do ano passado, representa elevação de 134,9% com relação as 135.236,3 do mês de setembro de 2021.

O analista de mercado da Grão Direto, Ruan Sene, acredita que o volume embarcado em setembro deva superar as 6.161.341,9 toneladas registradas em agosto e fechar o ciclo com recordes de exportação brasileira diante da demanda europeia e a possibilidade da China importar milho nacional ainda em 2022.

Em termos financeiros, o Brasil arrecadou um total de US\$ 1,444 bilhão no período, contra US\$ 534,134 milhões de todo setembro do ano passado. O que na média diária, deixa o atual mês com aumento de 254,9% ficando com US\$ 90,269 milhões por dia útil contra US\$ 25,435 milhões no último mês de setembro.

Outra elevação apareceu no preço por tonelada obtido, que subiu 51,1% no período, saindo dos US\$ 187,40 no ano passado para US\$ 283,10 neste mês de setembro.

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

Data: 27/09/2022

EXPORTAÇÃO DE AÇÚCARES E MELAÇOS TOTALIZA 2,37 MI DE T ATÉ 4ª SEMANA DE SETEMBRO E RECEITA JÁ SUPERA 2021

Informações: Notícias agrícolas (27 de setembro de 2022)

O Brasil exportou 2,37 milhões de toneladas de açúcares e melaços até a 4ª semana de setembro (16 dias úteis), com média diária acima do mesmo período de 2021, e receita superior ao ano passado, de US\$ 946,19 milhões, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia, nesta segunda-feira (16).

Apenas na última semana, o Brasil exportou mais de 560 mil t.

Em todo mês passado, o Brasil exportou 3,04 milhões de t dos produtos relacionados ao setor. Já em todo o mês de setembro de 2021 (21 dias úteis), as exportações dos produtos totalizaram 2,54 milhões de t e uma receita de US\$ 857,32 milhões.

Nas análises de toneladas por média diária da Secex, as exportações de açúcares e melaços do Brasil totalizaram 147,97 mil t/dia, volume que ficou mais de 22% maior do que o registrado em setembro de 2021 (121,35 mil t/dia). Os preços dos embarques estão mais de 18% maiores, em US\$ 399,60/t.

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

Data: 27/09/2022

PORTO DE CORK INAUGURA NOVO TERMINAL DE CONTENTORES DE 90 MILHÕES DE EUROS

Informações: Port Technology (27 de setembro de 2022)

O Porto de Cork abriu oficialmente o seu novo terminal de contentores. Imagem: Port Technology

Localizado em Ringaskiddy em Cork Harbour, República da Irlanda, o Cork Container Terminal (CCT) de € 89 milhões (US\$ 86 milhões) tem 360 metros de comprimento e oferece uma profundidade de 13 metros.

O CCT de 13,5 hectares abriga dois guindastes Liebherr de 50 metros e oito straddle carriers.

O terminal está em desenvolvimento há quatro anos.

O novo terminal significa que a Cork agora pode atender navios maiores do que em qualquer outro lugar do país.

Quando estiver totalmente operacional, com a conclusão da rede rodoviária M28, o CCT terá capacidade para movimentar 330.000 TEU.

“Parabéns a toda equipe envolvida. Este novo terminal estratégico oferecerá maior eficiência, na verdade a mais alta de qualquer porto europeu, demonstrando assim a natureza global da nossa região quando se trata de comércio internacional, conectividade e inovação”, disse Ronan Murray, presidente da Cork Chamber.

“Este terminal de última geração é um investimento significativo em infraestrutura marinha posicionam a região de Cork no centro do comércio global e do investimento no futuro”, disse ele.

O transporte marítimo é responsável por mais de 90% do comércio internacional da Irlanda.

O Porto de Cork e Dublin são os únicos portos na Irlanda capazes de atender a todos os seis modos de transporte – lift-on/lift-off (contêineres), roll-on/roll-off, graneis líquidos, graneis sólidos, graneis fracionados e cruzeiros.

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

Data: 27/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE NOVO RECORDE EM AGOSTO E SOMA R\$ 172,3 BILHÕES

Valor é o maior desde o início da série histórica, de 1995. Receita com impostos sobe 8,21% em relação a igual mês de 2021, puxada por tributo sobre lucro de empresas

Por Gabriel Shinohara — Brasília

A arrecadação federal somou R\$ 172,3 bilhões em agosto, uma alta de 8,21% na comparação ajustada pela inflação com o mesmo mês de 2021. O registro é o maior para o mês desde o início da série histórica da Receita Federal em 1995.

As informações foram divulgadas pela Receita Federal nesta terça-feira. No acumulado do ano, o resultado de R\$ 1,4 trilhão em 2022 é 10,17% maior do que o R\$ 1,2 trilhão registrado até agosto de 2021.

Assim como nos meses anteriores, o principal elemento que contribuiu para uma arrecadação mais forte foi a alta na arrecadação do IRPJ e do CSLL, que ficou em 27,16% e aponta uma lucratividade maior das empresas no período.

Rafaela Vitória, economista-chefe do banco Inter, destaca que o crescimento no imposto de renda das empresas é beneficiado pela alta das cotações de commodities, principalmente o petróleo. Ela destaca também que houve melhora no mercado de trabalho, que impacta nas altas de receitas previdenciárias.

“A arrecadação mais robusta acontece mesmo em meio às desonerações, como as reduções de impostos federais sobre importação e PIS/Cofins sobre combustíveis, indicando que o impacto nas receitas totais não foi relevante e não representa risco fiscal significativo”, apontou.

O coordenador-geral de Previsão e Análise da Receita Federal, Marcelo Gomide, disse que as arrecadações elevadas desses impostos são principalmente nos setores de mineração e refino e extração de combustível.

— Grande parte desse crescimento da arrecadação desses setores a gente acredita que seja influenciada pelo que tá acontecendo externamente ao Brasil e que esses patamares de preço externos é que tem influenciado essas arrecadações — disse.

O economista da CM Capital, Matheus Pizzani, também destaca que o crescimento da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) é relacionado ao aumento da alíquota cobrada sobre as instituições financeiras neste ano.

— O governo editou medida que aumenta cobrança da CSLL sobre instituições financeiras, como bancos e corretoras. Isso também tem gerado uma arrecadação super significativa, muito acima da média que normalmente é arrecadada por esse imposto — destacou.

Analistas alertam para efeito da inflação

Houve também um crescimento de 52,% na arrecadação do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) sobre capital, que reflete o impacto da alta na Selic, que atualmente está em 13,75%, nos rendimentos de fundos e títulos de renda fixa.

Segundo a Receita, dois fatores diminuiram a arrecadação. A redução de alíquotas de Imposto de Importação de alguns produtos do setor automotivo, de bens de informática e alimentos, além da redução de IPI, PIS/Cofins e Cide sobre combustíveis.

Os números registrados pela arrecadação estão atingindo níveis históricos desde o ano passado. O governo vê essa elevação como estrutural, mas analistas alertam para o efeito da inflação que costumam inflar a arrecadação de impostos.

Pizzani, da CM Capital, ressalta que o impacto da inflação na alta da arrecadação ainda é bem relevante, principalmente nos serviços. Esse setor da economia tem puxado o crescimento nos últimos e os preços vêm se inflacionando.

— Especialmente os serviços têm sido inflacionados, tem sofrido bastante por conta dessa inflação. A arrecadação é feita com base numa alíquota que incide sobre determinado preço. No momento que inflação aumenta os preços, consequentemente a alíquota vai render uma arrecadação maior — explicou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/09/2022

GIBRALTAR VENDE IATE DE OLIGARCA RUSSO POR MAIS DE R\$ 200 MILHÕES; VEJA IMAGENS

Valor será entregue ao JP Morgan, a quem o dono da embarcação, o bilionário Dmitry Pumpyansky, que sofreu sanções por causa da guerra da Ucrânia, deve mais de R\$ 107 milhões

Por O Globo — Gibraltar



Superiate Axioma é avaliado em US\$ 75 milhões – Foto: Divulgação

O iate do oligarca russo Dimitri Pumpianski foi vendido por R\$ 200 milhões por Gibraltar, onde o veículo foi apreendido, em março. O anúncio foi feito nesta terça-feira pela autoridade judicial marítima do enclave britânico, Admiralty Marshal, que afirmou, em comunicado, que não revelaria o nome do comprador.

O valor arrecadado no leilão permitirá que as autoridades de Gibraltar devolvam o dinheiro a credores do oligarca. Um total de 63 ofertas de compra foram recebidas durante o leilão do iate. A instituição bancária afirma que o proprietário da embarcação, o bilionário Dmitry Pumpyansky, tem dívidas que somam mais de US\$ 20 milhões (R\$ 103,3 milhões).

A embarcação foi detida após atracar em Gibraltar, em março. As autoridades locais tomaram o superiate após uma reclamação legal feita pelo JP Morgan. As informações são do jornal britânico "The Guardian".

O Axioma tem 72,5 metros e conta com seis luxuosas cabines de hóspedes, uma piscina, uma sala de cinema 3D, academia, jacuzzi e um spa totalmente equipado.

Pumpyansky era um dos oligarcas mais próximos do presidente russo, Vladimir Putin, segundo o jornal inglês. Ele é proprietário e presidente do fabricante de tubos de aço OAO TMK, fornecedor da estatal russa de energia Gazprom.

Após a invasão da Ucrânia, Pumpyansky foi submetido a sanções pelo Reino Unido, União Europeia e Estados Unidos. De acordo com o "The Guardian", o oligarca tem fortuna estimada em 1,84 bilhão de libras esterlinas (equivalente a R\$ 11,2 bilhões).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/09/2022

AEGEA VENCE IGUÁ E LEVA A CONCESSÃO DE SANEAMENTO EM 24 CIDADES DO CEARÁ

Companhia ofereceu os maiores descontos no valor que receberá do governo para oferecer o serviço

Por João Sorima Neto — São Paulo



Aegea venceu o leilão de concessão de serviços de saneamento em 24 cidades do Ceará – Foto: Cagece

A Aegea Saneamento foi a vencedora do leilão de concessão dos serviços de saneamento em 24 cidades do Ceará, incluindo a capital Fortaleza e Juazeiro do norte, através de Parceria Público Privada (PPP). A companhia disputou com a Igua Saneamento, mas acabou vencendo em lances viva voz os dois blocos oferecidos pelo governo do

estado.

No total, serão contemplados com os serviços cerca de 4,3 milhões de pessoas atendidas pela Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece). O critério de escolha foi oferta com menor somatório das contraprestações (valor pago pelo estado à concessionária) ao longo dos 30 anos previstos da concessão. Nesse modelo, não há pagamento de outorga.

A governadora do Ceará, Izolda Cela, disse que os serviços privados vão atender quase a metade da população cearense e trazer dignidade para a vida das pessoas.

- Esses projetos são a sequência das ações em direção à universalização dos serviços em 2033 - disse ela.

O bloco 1 engloba a região metropolitana do Cariri, incluindo Juazeiro do norte e mais 16 cidades. A Aegea ofereceu um desconto de 27,92% no valor total das contraprestações máximo calculado em R\$ 10,6 bilhões. Com isso, a empresa vai receber R\$ 7,65 bilhões ao longo da concessão.

A Aegea foi para a disputa na viva voz com a Iguá, que havia oferecido deságio de 27,4%, totalizando R\$ 7,702 bilhões em contraprestações. Mas a Aegea acabou oferecendo deságio superior e a Iguá não fez lances.

Esse lote foi o mais concorrido e recebeu proposta de quatro grupos: Além da Iguá e da Aegea Saneamento, também fizeram lances o consórcio Saneamento do Ceará (Sanece) formado por Marquise, GS Inima e PB Construções e o consórcio Ceará Norte/Sul composto por Encalso, Terracom, Hidrosystem e CGD.

O lote prevê R\$ 2,68 bilhões de investimentos para a universalização dos serviços de esgoto, cuja cobertura atual é de cerca de 30%.

No Bloco 2, incluindo a capital Fortaleza e mais seis municípios da região metropolitana, a Aegea ofereceu desconto nas contraprestações de 37,86% e vai receber ao longo da concessão R\$ 11,37 bilhões. O valor máximo das contraprestações era de R\$ 18,3 bilhões. O lote também recebeu ofertas de Iguá e do consórcio Saneamento do Ceará (Sanece).

A Iguá havia oferecido deságio inicial de 37,59%, com valor total das contraprestações de R\$ 11,42 bilhões, mas não fez lances no viva voz. O contrato demanda investimento de R\$ 3,5 bilhões.

Em nota, a Aegea informou que os recursos para os investimentos na nova concessão serão provenientes do caixa da empresa e de fontes diversificadas de financiamento.

"A empresa tem uma sólida estrutura de capital, garantindo a capacidade de honrar dívidas e seguir realizando investimentos", diz a nota.

Luiz Felipe Pinto Lima Graziano, sócio de Giamundo Neto Advogados, avalia que maior desafio maior para as empresas de saneamento seja estruturar o time, e não viabilizar os recursos, pois já se percebe uma escassez de mão de obra com experiência em razão da ampliação no número de projetos no setor.

- Não vejo gargalos em relação aos construtores. Acho que ainda há certa ociosidade decorrente da queda no investimento público. Penso que o desafio esteja no preenchimento de funções chave - diz ele.

A Aegea também foi uma das grandes vencedoras da concessão da Companhia Estadual de Águas e Esgoto (Cedae), do Rio de Janeiro, no ano passado, ao arrematar os blocos 1 e 4, que contemplam as regiões Sul, Norte e Centro da capital e 26 cidades do estado do Rio, beneficiando mais de 10 milhões de pessoas. No Nordeste, o grupo já tem concessões em Teresina (PI) e Timon (MA), além do Crato, também no Ceará. A Aegea tem entre seus acionistas o grupo Equipav, o fundo soberano de Singapura (GIC) e a Itaúsa.

A empresa terá que ampliar e implantar o sistema de esgoto, incluindo redes coladoras, estações elevatórias e de tratamento e ligações domiciliares e prediais, segundo o edital. Também devem ser realizados serviços como substituição de hidrômetros, combate a fraude, atualização cadastral e telemetria de grandes clientes.

O bloco 1 inclui as cidades de Juazeiro do Norte, Barbalha, Farias Brito, Missão Velha, Nova Olinda, Santana do Cariri, Pacajus, Pacatuba, Aquiraz, Cascavel, Chorozinho, Eusébio, Guaiuba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú e Maranguape. O bloco 2 é formado pelos municípios de Fortaleza, Caucaia, Paracuru, Paraipaba, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu e Trairi.

Apenas 60% da população dessas cidades possui hoje acesso a serviços de esgotamento sanitário. A meta é atingir 95% da população, incorporando mais 1,6 milhão de pessoas ao sistema.

O leilão teve apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que tem expectativa de criação 10 mil empregos com esse projeto de concessão.

Com o leilão da Cagece, os investimentos contratados em concorrências realizadas nos últimos dois anos, com a vigência do novo marco do setor, atingiram R\$ 53,7 bilhões, segundo a Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon Sindcon). E as operadoras privadas de saneamento passam a atender 23,7% da população no Brasil.

O ministro do Desenvolvimento Regional, Daniel Ferreira, celebrou os investimentos que o estado do Ceará vai receber.

- Quem diria que às vésperas da eleição colocaríamos R\$ 6 bilhões de investimento privado no Nordeste? - disse.

Primeiro grande leilão de saneamento este ano

O leilão de PPPs no Ceará foi primeiro de grande porte desde ano, com investimentos previstos na casa dos bilhões, depois dos megaleilões de 2021, como o da Cedae, no Rio de Janeiro. E, segundo especialistas, deve ser o único grande a ser realizado este ano já que a eleição presidencial fez com que alguns governos estaduais esperassem um pouco mais para fazer as concessões temendo haver baixo interesse.

Os leilões da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan) e de Porto Alegre (tanto a concessão de água e esgoto como a concessão da coleta e destinação do lixo), além de uma PPP de esgoto realizada pela Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar), devem ficar para 2023.

Para universalizar os serviços de água e esgoto até 2033, conforme previsão do novo marco regulatório, serão necessários cerca de R\$ 700 bilhões em investimentos - ou R\$ 63 bilhões por ano.

Para a Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon Sindcon), entidade que reúne empresas privadas prestadoras de serviços públicos de água e esgoto, há chances do leilão da Corsan acontecer ainda no final deste ano. A entidade estima que os leilões do setor previstos para este ano e 2023 podem chegar a R\$ 24,45 bilhões em investimentos.

- Os leilões passaram a acontecer com maior frequência após o novo marco legal, uma vez que a lei incentiva a competição e traz maior segurança jurídica, além de fazer valer a comprovação da capacidade econômico-financeira das empresas para continuarem investindo nas concessões - diz o diretor executivo da entidade, Percy Soares Neto.

Para Vitor Ivanoff, da consultoria TerraFirma, responsável pela área de saneamento, o aumento do número de projetos de saneamento concedidos à iniciativa privada tem sido restrito a localidades em que a expansão dos serviços ainda possui alguma viabilidade econômica, seja pela arrecadação de tarifas ou pelo pagamento de contraprestações pelo Poder Público, por meio de PPPs.

- Grande parte da população vive em municípios que não possuem capacidade financeira para estruturar PPPs que garantam a viabilidade para o investidor privado - observa.

Para ele, esse cenário só será superado com participação do governo, aumentando significativamente a realização de investimentos não onerosos – o que passa por uma melhoria no quadro fiscal do país.

Para contornar esse problema, uma das novidades do novo marco foi a obrigatoriedade da criação de blocos dentro do estado. Com isso, municípios menos rentáveis à iniciativa privada ficam ao lado de cidades mais atrativas, em termos financeiros, fazendo com que o serviço chegue a uma população maior.

Atualmente, pelo menos 100 milhões de pessoas não possuem acesso ao serviços de saneamento no país e outros 35 milhões ainda não têm garantido o acesso à água de qualidade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/09/2022

'OS INVESTIDORES LOCAIS E ESTRANGEIROS NÃO ESTÃO VENDO A ELEIÇÃO NO BRASIL COMO UM RISCO BINÁRIO', AVALIA J.P.MORGAN

Para Pedro Martins, estrategista-chefe de mercados emergentes do banco para América Latina, mercado avalia que Lula e Bolsonaro não mudam visão para política econômica “de um extremo a outro”

Por Vitor da Costa — Rio



O estrategista-chefe de ações de mercados emergentes e chefe de pesquisa de ações da América Latina do J.P.Morgan, Pedro Martins. – Foto: Divulgação

Qualquer que seja o candidato que vença as eleições presidenciais vai precisar criar condições para que a situação fiscal do país seja sustentável a longo prazo. Mas, para os investidores – brasileiros e estrangeiros - não há diferença significativa de visão sobre Lula e Bolsonaro, líderes na pesquisa, avalia Pedro Martins, estrategista-chefe de mercados emergentes e chefe de pesquisa de ações da América Latina do J.P. Morgan: “Não estão vendo a eleição no Brasil como um risco binário”.

O cenário internacional, afirma o analista, será “desafiador”. Segundo o executivo, os clientes do banco acreditam que haverá recessão nos Estados Unidos no próximo ano, fator que tem pressionado as Bolsas nos últimos pregões e elevado a cotação do dólar no mundo, ainda que o J.P. Morgan trabalhe com a possibilidade de um “pouso suave” na economia americana

No entanto, a margem de segurança para evitar uma recessão é bem reduzida: “é como se estivesse patinando no gelo fino”, compara.

Como o J.P. Morgan avalia o cenário para os juros nos Estados Unidos?



Existe uma incerteza sobre a velocidade de queda da inflação nos Estados Unidos. Com isso, todo o mercado tem ajustado para cima o quanto mais o Fed (banco central americano) vai precisar subir os juros. As projeções do J.P. Morgan são de que a inflação americana no quarto trimestre chega a 6,5% e ela cai para algo próximo de 3,5% no meio do ano que vem, tudo isso alinhando com subida sequencial de juros nos EUA.

Estamos com uma visão que o Fed sobe os juros até 4,5% (hoje está entre 3% e 3,25%) e mantém os juros nesse patamar ao longo do ano que vem. Obviamente, quanto mais é necessário aumentar os juros, mais em risco fica a curva de crescimento no ano que vem. Outros subprodutos são o dólar mais forte e a queda das Bolsas americanas.

Há risco de recessão nos EUA em 2023?

Nas projeções do banco, o soft landing (pouso suave) é possível. Nós não estamos projetando recessão americana para o ano que vem, mas é como se estivesse patinando no gelo fino. A margem de segurança para isso é bem reduzida. O processo inflacionário americano teve, em um primeiro momento, o reflexo das rupturas das cadeias globais (por causa da Covid).

No segundo momento, o de preços de commodities mais altos e, no terceiro, o reflexo mais clássico do processo inflacionário, que é o mercado de trabalho apertado. Para que esse soft landing funcione, a gente tem que chegar no começo do ano que vem com o mercado de trabalho desacelerando. Mas quando fazemos pesquisas qualitativas com os nossos clientes e perguntamos se vai ter recessão nos EUA, a maior parte deles acredita que sim.

Após a decisão do BC brasileiro na semana passada (quando interrompeu o ciclo de alta de juros no Brasil), quando as taxas poderão começar a cair em 2023?

Nós achamos que o processo de corte de juros no Brasil começa só em junho do ano que vem. Enquanto o mercado ainda está tentando acertar o ponto máximo do Fed funds (taxa de juros do Fed), o Brasil já parou de subir juros. Isso gera um grande interesse do investidor estrangeiro. Acredito que o Brasil, por questões circunstanciais, saiu muito na frente e agora está em uma condição melhor para se desconectar do ciclo monetário americano.

Qual é a avaliação do J.P. Morgan para a Bolsa brasileira no momento?

Você tem o absoluto e o relativo. Estamos positivo no absoluto e mais positivos ainda no relativo. A relação preço/lucro (preço da ação e lucro esperado da empresa) do Brasil está baixa comparada com a média histórica, em um contexto de revisão positiva para o PIB. Vemos um prêmio de risco muito interessante e achamos que as expectativas de crescimento de lucro das empresas para o ano que vem são extremamente conservadoras.

De que forma as eleições ainda podem impactar os ativos locais?

Recentemente tivemos na região algumas eleições, como a do Chile, em que o Boric foi eleito, e na Colômbia, em que o Petro foi eleito (Gabriel Boric e Gustavo Petro, dois políticos de esquerda). Foram pleitos em serem eleitos novos presidentes, com uma orientação de governo maior, assistencialista e intervencionista. Por ser o primeiro mandato deles, existe um natural grau de incerteza.

No Brasil, os dois candidatos que estão liderando as pesquisas são conhecidos pelo mercado. A gente desconhece qual vai ser o ambiente para esses candidatos em 2023, mas todo mundo conhece o Lula e o Bolsonaro. Tanto os investidores locais quanto os estrangeiros não estão vendo a eleição com um risco binário, em que você vai de um extremo para o outro do ponto de vista de política macroeconômica ou de governo do país.

As demandas sobre as eleições são diferentes na comparação entre investidores estrangeiros e os locais?

A interação com nossos clientes estrangeiro tem aumentado bastante. Qualitativamente, o interesse está crescente, tanto de entender a eleição quanto de explorar oportunidades. É uma generalização

que não é 100% justa, mas eu diria que o passivo do investidor brasileiro é que ele tem um horizonte de investimento, geralmente, mais curto.

O investidor local, nesse momento, está mais focado em quão rápido os juros vão cair. Para o mercado vai ser importante ver nas curvas de juros a confiança subir. O estrangeiro tem um passivo mais de longo prazo. As perguntas são se o PIB potencial do país vai subir, como vai ficar a questão do equilíbrio fiscal, se teremos reformas no ano que vem.

A maior incerteza ainda se concentra na parte fiscal da política econômica dos candidatos?

A questão fiscal tem sido um problema para os investidores do mundo inteiro. Ela começou com a pandemia em 2020 e continuou com a Covid-19 e foi piorado pelo aumento de preços de commodities. A expansão fiscal que aconteceu no Brasil desde 2020, em um contexto global, não está fora de proporção.

Mas de qualquer forma, estamos projetando um déficit nominal fiscal de 6,6% para esse ano, como porcentagem do PIB. Independentemente de quem sente na cadeira ano que vem, será necessário criar uma condição de dívida em relação ao PIB que pareça sustentável no tempo.

Vai ter que gerar uma confiança, um horizonte que essa relação dívida/PIB está sustentada. Tem duas maneiras de fazer isso: ou você trabalha no denominador, que é o PIB, ou no numerador, que é o esforço fiscal versus taxa de juros real.

Acho que o próximo governo vai ter que trabalhar no numerador, com juro real e em performance fiscal. No âmbito fiscal, dá para pensar em reformas, mas acho que existe uma certa fadiga em relação em qual parte você consegue cortar custos.

O que temos visto no Chile, na Colômbia e em países que se elegeram novos governos, é uma discussão de imposto sobre pessoa física e sobre pessoa jurídica, se você vai taxar dividendos.

O que vai vir de fora para dentro, eu diria que é mais desafiador do que positivo. Estados Unidos crescendo próximo de 1%, Europa com PIB negativo projetado e juros subindo. Curiosamente, acho que a China no absoluto e no relativo vai nos ajudar.

Estamos projetando o PIB da China para 3% este ano e 4,6% no ano que vem, basicamente por reabertura da economia, já que eles estão defasados em relação ao resto do mundo e há algum suporte de política fiscal. A China é um motor de compensação importante para manter um PIB global não recessivo. Sobre as commodities, estamos vendo que o preço vai se manter elevado em relação à média histórica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TETO DE GASTOS INVIABILIZA O CRESCIMENTO DO PAÍS, DIZ ANDRÉ LARA RESENDE EM EVENTO DE APOIO A LULA

Um dos criadores do Plano Real confirmou apoio ao petista nesta terça-feira, mas desconversou sobre eventual contribuição para a campanha.

Por Beatriz Bulla e Guilherme Gerbelli

Um dos criadores do Plano Real, o economista André Lara Resende confirmou nesta terça-feira, 27, o seu apoio ao candidato Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Ex-presidente do BNDES no governo de Fernando Henrique Cardoso, Lara Resende participou de um evento em São Paulo com outras personalidades para endossar a campanha do petista.

Nos últimos anos, Lara Resende já havia se afastado dos tucanos. Na campanha de 2018, atuou como um dos assessores econômicos de Marina Silva (Rede). No debate público econômico, também se tornou crítico do teto de gasto, hoje a principal âncora fiscal do País.

“Acho o teto de gastos um equívoco”, disse o economista ao chegar para o ato em apoio de Lula. “O teto é uma camisa de força, que estrangula os investimentos e inviabiliza o crescimento do país.”, afirmou.

No evento, Lara Resende cumprimentou e conversou de forma amistosa com os economistas Luiz Carlos Bresser-Pereira e Luiz Gonzaga Belluzzo. A economista Claudia Costin também participou do encontro. O ex-ministro Delfim Neto não esteve presente, mas seu nome foi citado por Aloizio Mercadante, atual coordenador do programa de governo Lula-Alckmin.

Durante o evento no qual estavam presentes cinco ex-ministros de Fernando Henrique Cardoso e outros nomes ligados a governos tucanos no Estado de São Paulo, Lara Resende defendeu a eleição de Lula no primeiro turno. “Não é apenas importante a eleição do presidente Lula, é importante a eleição imediata do presidente Lula para começarmos imediatamente a pensar no futuro”, disse.

Na campanha deste ano, Lula já afirmou que deve acabar com o teto de gastos, mas ainda não deixou claro qual será a sua política fiscal num eventual governo. Nesta terça, o petista voltou a criticar a regra fiscal ao dizer que “quem tem responsabilidade não precisa de teto de gastos”.

“O teto de gastos foi aprisionamento que o sistema financeiro fez do governo. Quem tem responsabilidade não precisa de teto de gastos, e governar é ter responsabilidade”, disse Lula.

Lara Resende desconversou sobre uma eventual contribuição ao plano de governo do petista e disse que tem “conversado regularmente com todo mundo”. “Não tem aproximação com a campanha do Lula, tem a conversa que sempre tive com os economistas que conheço”, disse. Lula, no entanto, indicou que deve convidar Lara Resende e outros economistas para uma conversa em caso de vitória, para discutir suas propostas.

Ampla aliança

O ato organizado nesta terça-feira pela campanha de Lula é mais um dos eventos no qual a campanha do PT tenta mostrar que há uma aliança entre diferentes setores da sociedade em torno da candidatura do petista, contra o presidente Jair Bolsonaro (PL).

É também uma demonstração do poder de Geraldo Alckmin na campanha, candidato a vice com Lula, que articulou parte dos apoios anunciados nos últimos dias. Nomes próximos a Alckmin como Gabriel Chalita, Floriano Pesaro e Pedro Tobias estiveram presentes. O ex-ministro Aloysio Nunes, o primeiro tucano histórico a anunciar que votaria em Lula no primeiro turno, disse, ao chegar, ter sido convidado para Alckmin para o ato. O próprio Lara Resende manteve conversas com o candidato a vice na chapa de Lula durante a pré-campanha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/09/2022

ARRECADAÇÃO EM AGOSTO SOMA R\$ 172,3 BILHÕES, MAIOR VALOR PARA O MÊS EM 28 ANOS

Resultado representa um aumento real de 8,21% na comparação com o mesmo mês de 2021

Por Lorena Rodrigues

BRASÍLIA - A arrecadação de impostos e contribuições federais voltou a bater recorde e somou R\$ 172,314 bilhões em agosto. O valor arrecadado no mês passado foi o maior para meses de agosto de toda a série histórica da Receita Federal, que tem início em 1995 (ou seja, em 28 anos).

O resultado, divulgado pela Receita nesta terça-feira, 27, representa um aumento real (descontada a inflação) de 8,21% na comparação com o mesmo mês de 2021. Em relação a julho deste ano, houve queda real de 14,64% no recolhimento de impostos.

O desempenho das receitas veio dentro do intervalo de expectativas das instituições ouvidas pelo Estadão/Broadcast, que ia de 161,50 bilhões a R\$ 178,616 bilhões, com mediana de R\$ 171 bilhões.

No ano, a arrecadação federal somou R\$ 1,464 trilhão, o maior volume para o período da série (1995). O montante representa um avanço real de 10,7% na comparação com os primeiros oito meses do ano passado.

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, disse que o crescimento da arrecadação em agosto, quando foi recorde para o mês, foi puxado principalmente por tributos cobrados sobre a renda e o lucro das empresas.

No mês passado, houve uma arrecadação considerada atípica de R\$ 5 bilhões do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Por outro lado, agosto foi o primeiro mês que teve o efeito “cheio” da desoneração do pagamento de PIS e Cofins sobre combustíveis, medida adotada pelo governo para forçar a redução dos preços nas bombas. Com isso, houve uma renúncia de R\$ R\$ 3,750 bilhões no mês, quando houve redução também de R\$ 1,9 bilhões relativo ao corte do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) anunciado pela equipe econômica.

A estimativa de lucros maiores em 2022 tem levado as empresas, principalmente do setor de commodities, a pagarem mais tributos neste ano. Esse tem sido um dos principais motivos para o recorde no recolhimento de impostos federais registrado até agosto, avaliou Malaquias. Os resultados têm sido alcançados com preços elevados de petróleo e outros produtos registrados ao longo do ano.

De acordo com a Receita Federal, em 2022, foram arrecadados R\$ 35 bilhões de IRPJ e CSLL considerados atípicos, ou seja, valores que o órgão não espera que se repitam no médio prazo, que são ligados, principalmente ao setor de commodities.

“O ajuste final do resultado de 2022 será verificado no ano que vem, mas as empresas estão projetando um desempenho bastante positivo em relação ao ano anterior”, disse.

O auditor admitiu que o cenário externo, com países enfrentando inflação e alta de juros, sinaliza um período de recessão no futuro próximo e que isso pode influenciar nos preços e na demanda pelos produtos vendidos pelo Brasil ao exterior, o que teria também reflexo no montante arrecadado pelo governo em tributos. “Ainda não se sabe o impacto de recessão externa nas nossas commodities. O momento é de observar e analisar”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/09/2022

VOLKSWAGEN INICIA TESTES COM CAMINHÃO AUTÔNOMO PARA COLHEITA DE CANA NO BRASIL

Fabricantes Mercedes-Benz e Volvo já têm veículos com essa tecnologia à venda no País

Por Cleide Silva

A Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) iniciou testes com um caminhão autônomo na colheita de cana. A marca é a terceira a desenvolver veículos com essa tecnologia, depois de Volvo e Mercedes-Benz, que já têm modelos que funcionam sem motorista à venda no mercado, também para a mesma finalidade.

O caminhão autônomo da VWCO é um Constellation fabricado em Resende (RJ), mas ainda não tem data para comercialização. Por enquanto é um protótipo que passa por testes em uma empresa do setor de agronegócio, informa o presidente da companhia, Roberto Cortes.

Segundo ele, o desenvolvimento do autônomo está inserido no plano de investimento da marca no País, de R\$ 2 bilhões para o período de 2021 a 2025. Metade deste valor, informa Cortes, já foi gasta na reformulação de toda a linha de caminhões e ônibus da marca para atender as novas normas de emissões de poluentes para veículos a diesel, o Euro 6, ou Proconve 8.



Caminhão sem motorista é testado na colheita de cana

“O Euro 6 requer uma associação de tecnologias para reduzir emissões substancialmente”, informa o executivo. Segundo ele, o veículo atualizado vai emitir 98,36% menos material particulado em comparação a outro com tecnologia Euro 1. Em relação aos modelos atuais, que seguem as normas Euro 5 desde 2012, a redução de emissões de Óxido de Nitrogênio (NOX) será de 80%.

Cortes afirma que, além de melhores níveis de emissões, os veículos da marca com Euro 6 também terão mais potência, conforto, segurança, tecnologia e maior capacidade de carga e eficiência – com economia de até 5% no consumo de diesel. São cerca de 4,5 mil novas peças, informa.

Semicondutores

A produção dos novos veículos começou neste mês, mas as vendas só devem ter início em janeiro. Por dificuldades no abastecimento de semicondutores, não será possível antecipar as vendas, afirma o executivo. Os preços devem ser entre 15% e 20% superiores às versões atuais.

Cortes também afirma que o plano de investimento até 2015 contempla também novas versões de caminhões elétricos. Hoje a marca tem o e-Delivery, para entregas urbanas, com 350 unidades vendidas até o momento. A meta da VWCO também é exportar o modelo 100% elétrico e já tem versões em testes em países como Argentina, Chile, México, Paraguai e Uruguai.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/09/2022

Isso ocorre pois não há engenheiros suficientes para instalar os módulos em telhados com a rapidez necessária para atender aos pedidos

Por Bloomberg

Enquanto a Europa enfrenta uma crise energética, dezenas de milhares de painéis solares estão empilhados em depósitos na região.

O salto dos preços da eletricidade após a invasão da Ucrânia pela Rússia reforça o argumento para uma transição mais rápida rumo a fontes renováveis. A demanda por energia solar de residências e empresas está em alta, e a oferta de painéis aumenta para atendê-la. Mas falta uma peça-chave do quebra-cabeça: não há engenheiros suficientes para instalar os módulos em telhados com a rapidez necessária para atender aos pedidos.

“A energia solar é infraestrutura, e você não pode simplesmente estalar os dedos e fazer a infraestrutura acontecer”, disse Jenny Chase, analista de energia solar da BloombergNEF. Empresas de energia solar “começam a perceber que, na verdade, não estão instalando tão rápido quanto as pessoas estão comprando”.

O atraso se reflete nos dados de exportação do maior produtor mundial de painéis solares. As vendas da China para a Europa totalizaram US\$ 14,2 bilhões de janeiro a julho, ou cerca de 54 gigawatts, segundo a BloombergNEF. Esse volume é suficiente para abastecer mais de 16 milhões de residências na Alemanha, e acima da previsão da BNEF de 41 gigawatts instalados na região durante todo este ano.

A Europa ainda deve instalar uma quantidade recorde de capacidade solar em 2022, mas o número seria ainda maior se todas as pessoas em busca de painéis pudessem realmente obtê-los, de acordo com Dries Acke, diretor do grupo de lobby Solar Power Europe, com sede em Bruxelas.

“Instaladores em muitos países estão com a carteira de pedidos completa para as próximas semanas e meses”, disse Acke. Na Bélgica ou Alemanha, painéis encomendados agora só poderão ser instalados depois de março, afirmou.



— Foto: Pixabay

Instalação trabalhosa

O problema é que a instalação de painéis solares em telhados é trabalhosa. As interrupções causadas pela falta de instaladores são muito mais comuns no setor do que nas usinas construídas pelas concessionárias, segundo Daniel Tipping, analista da consultoria Wood

Mackenzie.

Um dos maiores instaladores de painéis em telhados da Espanha, a Holaluz-Clidom, iniciou um programa para treinar trabalhadores e tentar solucionar a falta de mão de obra. Há um ano, o prazo para se instalar um sistema em telhado levava cerca de 180 dias, mas, agora, a empresa reduziu o prazo para um máximo de 45 dias, disse a diretora-presidente, Carlota Pi Amoros.

“Há uma demanda insana por energia solar na Espanha”, disse Pi Amoros em entrevista. “Estamos entrando no outono e garantimos a nossos clientes que terão seus painéis solares antes do inverno. É um chamariz de venda muito forte.”

Cadeia de suprimentos

A falta de mão de obra é o principal gargalo para a indústria solar da Europa no momento. Mas o acúmulo de painéis estocados em Roterdã, o maior porto do continente, também tem a ver com

logística. Longos atrasos têm sido relatados na alfândega. Ao mesmo tempo, com a escassez global de chips de computador, alguns painéis estão sem os inversores usados para processar eletricidade.

“É um momento muito ruim para a cadeia de suprimentos”, disse Martin Schachinger, diretor-gerente da plataforma alemã de corretagem solar pvXchange Trading. “Não temos chance de atingir nossas metas climáticas nos próximos anos se essa escassez atrasar o crescimento da indústria.”

E há outra ameaça iminente, embora a longo prazo. Parlamentares da União Europeia propuseram levar a proibição do bloco contra mercadorias fabricadas com trabalho forçado a países terceiros. Para a indústria solar chinesa, é um efeito da repressão dos EUA a produtos fabricados em Xinjiang, um polo de matérias-primas para grande parte da produção solar do país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/09/2022

VOLUME DE FRETES DO AGRO CRESCER 33% NO 1º SEMESTRE

É o que apontam dados da plataforma Fretebras

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

27/09/2022 15h11 Atualizado há 6 horas O volume de fretes rodoviários do agronegócio aumentou em 33,2% no primeiro semestre de 2022 em relação ao mesmo período do ano passado, conforme dados da Fretebras que levam em consideração uma base de análise de 4,7 milhões de anúncios publicados na plataforma.



Transporte de grãos na BR-163 — Foto: Foto: Ruy Baron/Valor

De acordo com o 8º acompanhamento da Fretebras, o agronegócio representou 36% de todas as cargas, com um volume financeiro da ordem de R\$ 17,5 bilhões. No geral, os fretes publicados pela plataforma movimentaram R\$ 49 bilhões.

Cargas

Os produtos do agro mais transportados foram fertilizantes (25,6% do total do setor), soja (13%), milho (12,6%) e açúcar (4,2%).

Em função da quebra de safra no ciclo passado, os volumes transportados de milho cresceram este ano 64,7%. Outro destaque é o trigo, cujo transporte rodoviário aumentou 182,5% em razão da alta de

preços e das exportações após a invasão russa na Ucrânia, no fim de fevereiro.

Estados

O Rio Grande do Sul foi o Estado mais representativo nas movimentações do agronegócio, com 15,6% dos fretes, seguido por São Paulo (12,6%), Minas Gerais (11,9%) e Mato Grosso (11,5%).

Portos

Em relação aos portos do país, o relatório da Fretebras analisou a movimentação de fretes em Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e Santos (SP) - que, somados, representam cerca de 25% de todas as cargas do setor que entram e saem do Brasil.

Paranaguá

Em Paranaguá, houve queda nos fretes de fertilizantes. Na plataforma da Fretebras, a representatividade dos fretes desses produtos com origem no porto caiu 1,5 ponto percentual no primeiro semestre ante o mesmo período do ano passado.

De acordo com a Associação Brasileira de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o volume de todos os produtos importados caiu 3,9%. Quanto às exportações, houve queda de 1% no volume, com grande influência da estiagem que afetou a soja no sul do país. Na Fretebras, houve queda de 9,7 pontos percentuais na representatividade dos fretes do grão.

Rio Grande

No porto de Rio Grande, houve alta de 14,1% no caso dos fertilizantes desembarcados, de acordo com a ANTAQ. Na plataforma da Fretebras, os fretes do produto representaram 83,5% de todos os originados e a variação também foi positiva (+67,6%) na comparação entre os primeiros semestres.

No caso dos produtos embarcados, o porto gaúcho registrou queda no volume total do agro, mas o trigo se destacou positivamente, com aumento de 187%. O Estado exportou mais de 2,5 milhões de toneladas, volume recorde puxado pelos bons preços diante da guerra na Ucrânia.

Na plataforma da Fretebras, os fretes do cereal com destino a Rio Grande aumentaram 9.000% e representaram 37,1% das cargas com destino ao porto no primeiro semestre.

Santos

Em Santos, a comparação entre os primeiros semestres aponta alta de 43,5% no volume de fretes com origem no porto. De acordo com a ANTAQ, as importações no período aumentaram 3% em volume. E as exportações também aumentaram. O crescimento no volume geral foi de 6,5%, sendo que o principal produto exportado foi a soja, que apresentou avanço de 8,1%. Na plataforma da Fretebras, a oleaginosa registrou o dobro de fretes no período.

Os dados que compõem a 8ª edição do “Relatório Fretebras – O Transporte Rodoviário de Cargas” têm base no fluxo de dados da plataforma, que tem 740 mil caminhoneiros cadastrados e 18 mil empresas assinantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/09/2022

GOVERNO PRETENDE LICITAR PORTO DE SANTOS NA SEGUNDA QUINZENA DE DEZEMBRO

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Segundo Bruno Eustáquio, expectativa é de forte competição pelo Porto de Santos, um dos mais importantes do setor Ana Paula Paiva/Valor

O Ministério da Infraestrutura espera licitar o Porto de Santos na segunda metade de dezembro. A documentação para a licitação foi enviada na sexta-feira (23) para o Tribunal de Contas da União (TCU), disse o secretário-executivo do ministério, Bruno Eustáquio.

Segundo ele, a expectativa é de forte competição pelo ativo, um dos mais importantes do setor portuário. Eustáquio, que participou do segundo dia da Rio Oil & Gas, contou que terá nos próximos dias agenda com 23 potenciais interessados no porto, entre bancos, fundos de investimento, operadores e empresas que já atuam no porto.

Para ele, a concessão do porto entra numa nova fase a partir da análise do TCU. “Estamos sendo procurados por vários interessados, entre agentes nacionais e estrangeiros, e vamos começar a ter um termômetro [do interesse] a partir de agora”, disse o secretário.

Na semana passada, o governo aprovou o modelo e as condições para a privatização do Porto de Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/09/2022

BEMISA TERÁ TERMINAL EM SUAPE PARA PROJETO INTEGRADO COM MINA E FERROVIA

Infraestrutura para grânéis sólidos receberá investimento de R\$ 1,5 bilhão

Por Marina Falcão — Do Recife

A mineradora Bemisa, do grupo Opportunity, assinou na segunda-feira (26) contrato no valor de R\$ 184 milhões para arrendar uma área de no complexo portuário de Suape, onde pretende instalar terminal de grânéis sólidos com investimento estimado em R\$ 1,5 bilhão.

O empreendimento faz parte de um projeto integrado maior, que inclui ainda uma mina de minério de ferro no Piauí e uma ferrovia para substituir o que seria a Transnordestina no trecho pernambucano, com 717 km. Os três projetos somam mais de R\$ 10 bilhões em investimentos, sendo cerca de R\$ 5,7 bilhões referente apenas a parte ferroviária.

O contrato de arrendamento da área de 57,8 hectares é válido por 30 anos e foi assinado com o governo de Pernambuco. O terminal em Suape terá capacidade de recebimento e embarque de 50 mil toneladas de minério por dia, além de potencial para estocagem de 780 mil toneladas no pátio. Quando estiver em funcionamento, o terminal deve empregar diretamente 400 pessoas.

O projeto da Bemisa se apresenta como alternativa à parte da obra original da Transnordestina. Iniciada em 2006, a ferrovia ficou pronta apenas pela metade - o trecho que passa pelo Ceará - sob comando da CSN.

Luís Vidal, integrante do conselho da Bemisa, diz que a ideia é desfazer o nó regulatório, melhorando a segurança jurídica, e com isso, reduzir riscos do projeto para atrair mais investidores com interesse em usar o modal ferroviário para escoar produções via Suape.

A Bemisa e o governo de Pernambuco começaram a discutir alternativas para destravar a Transnordestina em 2019. Em dezembro, a empresa conseguiu permissão do Ministério da Infraestrutura para construir uma ferrovia partindo de Eliseu Martins (PI) e percorrendo interior de Pernambuco com traçado semelhante ao da Transnordestina.

Segundo Vidal, o projeto é vertical e as suas três partes (mina, ferrovia e terminal) são interdependentes. “A eleição é um passo importante para gente saber como vai ser o posicionamento do governo federal em relação a tudo isso. Os investidores também vão responder ao novo governo e a gente vai ser capaz de atrai-los mais rapidamente ou não”, afirma Vidal.

O governador Paulo Câmara (PSB) disse que o projeto da Bemisa pode ser uma solução estruturada para diversos arranjos produtivos na região Nordeste. O presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, destacou os grãos do Matopiba, as frutas do Vale do Rio São Francisco e o polo gesso do sertão pernambucano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/09/2022

CHEFE DA MISSÃO DA OEA NO BRASIL DIZ QUE VAI APRESENTAR VISÃO 'IMPARCIAL' SOBRE ELEIÇÕES

Esta é a terceira vez que a entidade vai observar as eleições no Brasil - a primeira foi em 2018, quando Jair Bolsonaro se elegeu presidente

Por Isadora Peron, Valor — Brasília



— Foto: Alejandro Zambrana/Secom/TSE

O ex-chanceler paraguaio Rubén Ramirez Lezcano, chefe da missão da Organização dos Estados Americanos (OEA) que vai observar as eleições no Brasil, disse que a entidade vai conversar, ao longo da semana, com diferentes atores e apresentar uma visão "imparcial" sobre o processo eleitoral do país.

"A responsabilidade mais significativa da missão de observação eleitoral é ser extremamente imparcial, objetiva, e dentro da proteção da

Constituição e das instituições", afirmou hoje.

A declaração aconteceu após encontro com o presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Alexandre de Moraes. Mais cedo, Ramirez esteve com o presidente Jair Bolsonaro (PL), que costuma questionar, sem apresentar provas, a segurança das urnas eletrônicas.

Segundo o ex-chanceler, a OEA vai apresentar dois relatórios, uma antes das eleições e outro depois. É a terceira vez que a entidade vai observar as eleições no Brasil, a primeira foi em 2018, quando Bolsonaro se elegeu presidente, e a segunda no pleito municipal de 2020.

Este ano, a missão reúne 55 especialistas de 17 nacionalidades e observará a votação em 15 Estados e no Distrito Federal, além de três cidades no exterior – Porto, Miami e Washington.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BRASIL DEVE MIGRAR 22 MIL/T DE CARGAS DE RODOVIAS PARA CABOTAGEM, DIZ POVIA

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 27/09/2022 - 21:04



Arquivo/Divulgação

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários disse que pasta está debruçada no desenvolvimento do programa 'BR dos Rios', que pretende fomentar rios navegáveis, de forma a criar verdadeiras hidrovias

A matriz de transporte de cargas e de passageiros vive um cenário – já bem conhecido – de desequilíbrio no Brasil, considerando que 58,3% de suas movimentações são feitas por

rodovias, 25,2% por ferrovias e apenas 12% pelas águas. O objetivo para os próximos anos é chegar a 29% — quase um terço dessa logística distribuída pelo modal aquaviário, conforme destacou o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia. Ele projetou boas perspectivas em torno do programa BR do Mar, que tem a ambição de dar um choque de oferta em termos de frotas, de embarcações com bandeira brasileira, que se dediquem a prover fretes na costa brasileira.

“Já nos primeiros anos, pretendemos migrar 22 mil toneladas de cargas – que hoje estão nas rodovias – para a navegação de cabotagem, uma modalidade de transporte que demanda duas vezes na origem e no destino dos nossos portos, daí a importância de um choque de provisão também na infraestrutura portuária”, durante “5º Seminário Brasil e Noruega: A transformação verde e os reflexos regulatórios nos setores de energia, marítimo e portuário”, promovido nesta terça-feira (27) pela Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getúlio Vargas (FGV Direito Rio), em parceria com a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) e o Real Consulado Geral da Noruega.

Na ocasião, ele destacou a região de São Paulo, que detém uma matriz 'menos desequilibrada', graças à hidrovía Tietê-Paraná, a um setor ferroviário que transporta cargas do interior e de estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás para o Porto de Santos, além de um setor rodoviário muito forte. Segundo ele, talvez por ser o estado mais rico do Brasil e com uma infraestrutura mais próxima do desejado para o país como um todo.

“Também temos investimentos de grande monta nas ferrovias brasileiras, de leste a oeste, de norte a sul do Brasil, a partir da renovação de concessões e uma nova legislação para o setor ferroviário, que permite o regime autorizativo. Os resultados disso serão colhidos em médio prazo, pois são obras de maturidade relativamente lenta, mas que seguramente já vamos poder colher os frutos nos próximos anos”, disse. O secretário também destacou o forte apelo dos rios navegáveis da região Norte do país. “Não temos hidrovias, efetivamente, mas nossa ideia é realmente fazer essa migração”, resumiu Povia.

Conforme o secretário, desde 2012 (MP-595), com o marco regulatório do setor portuário, o Brasil já está trilhando esse caminho por meio de um tripé de investimentos, também com um choque de oferta, especialmente após o decreto 8033/2013, que regulamentou a Lei dos Portos (12.815/2013). “Trazemos três vertentes de investimentos com um ousado programa de licitação de arrendamentos portuários, atualmente em curso. Nos últimos três anos, licitamos 36 áreas e ainda temos mais 50 áreas na carteira por licitar, que já estão em nosso pipeline”, exemplificou.

Ele acrescentou a prorrogação antecipada de contratos de arrendamentos existentes, o que propiciou um cenário de investimentos, quase que imediato, para os terminais portuários, que já estavam em plena operação e com licenciamento vigente, portanto, com investimentos de maturidade mais rápida. “Ainda tivemos uma potencialização do regime autorizativo dos chamados Terminais de Uso Privado (TUPs), que hoje já somam mais de duas centenas de instalações, com portos construídos em áreas próprias e que também têm produzido um choque de oferta. E tudo isso é fundamental para o transporte de cabotagem”.

Segundo Povia, esse recente conjunto de reformas, visando à modernização do setor portuário, é uma abertura para possíveis investimentos privados nos portos, seja por parte das operadoras em regime autorizativo, em regime privado ou em regime público. “Infelizmente, por causa das restrições fiscais, não temos verbas públicas para fazer frente aos investimentos necessários para o setor portuário”, ponderou o secretário, destacando a importância de “virar a página”, ao entender que a parceria público-privada é mais que fundamental para esse processo de desenvolvimento.

Agenda da sustentabilidade

Sobre a agenda da sustentabilidade, o secretário destacou a implementação do Índice de Desempenho Ambiental pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), há 10 anos

(resolução 2.650/2012). “O IDA talvez seja o precursor deste círculo virtuoso de induzir boas práticas ambientais no setor portuário. Da parte do Minfra [Ministério da Infraestrutura], temos uma agenda de sustentabilidade, por meio da Subsecretaria de Sustentabilidade (Sust), que tem dado suporte às políticas públicas, visando facilitar a viabilização de empreendimentos de maior vulto, de maior complexidade”, assegurou.

Ele voltou a ressaltar as vantagens da BR do Mar, que tem o propósito de retirar as cargas que trafegam em trechos superiores a 1,5 mil quilômetros das rodovias, materializando os esforços de reduzir as emissões de carbono por esse modal. “Mais recentemente, estamos debruçados na chamada 'BR dos Rios', que pretende transformar nossos rios navegáveis em verdadeiras hidrovias, permitindo a navegação diurna e noturna, a navegação na cheia e na seca, ou seja, o ano inteiro”, destacou Povia, reforçando que a viabilização de maciços investimentos nas principais concessões ferroviárias nacionais também vai permitir que muitas cargas rodoviárias migrem para os trilhos, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

SPA ATUALIZA NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/09/2022 - 15:20



Nova janela irá melhorar o fluxo de caminhões de contêineres

A Santos Port Authority (SPA) alterará o período de chegada de caminhões destinados ao Porto de Santos transportando contêineres e carga solta a partir de 1º de outubro. A nova norma reduzirá de 5 para 3 horas o período de tolerância para

chegada desses veículos, com intuito de proporcionar um fluxo mais fluído ao reduzir a permanência desse tipo de veículo nas cercanias do Porto, com benefício de disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros. A redução será feita de forma escalonada. A regra para os caminhões graneleiros não muda.

Atualmente, os terminais do Porto marcam um horário no agendamento com a SPA e têm limite de até cinco horas para receber veículos rodoviários com carga solta ou containerizada. Com a nova Norma da Autoridade Portuária (NAP), a tolerância para recebimento de contêineres e carga solta cairá para quatro e depois para três horas.

A norma entra em vigor no dia 1º de outubro com uma regra transitória para adequação dos transportadores, que terão um período de adaptação de seis meses.

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem. O ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do Porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

PORTO DE IMBITUBA IMPLANTA SERVIÇO DE ATENDIMENTO DE URGÊNCIAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/09/2022 - 15:17



O Porto de Imbituba conta agora com uma equipe disponível 24 horas para atendimento de primeiros socorros na área portuária. O serviço, contratado pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) de Imbituba, foi implantado no início do mês.

A estrutura conta com uma ambulância e um contêiner de apoio, localizado no Cais 1. Em todos os turnos de trabalho, a equipe de prontidão em saúde, formada por dois socorristas, realiza rondas em toda a área portuária. Em caso de urgências, a equipe faz a mobilização e o

encaminhamento do trabalhador para o hospital.

A nova base de atendimento é operada pela empresa Anjos da Vida Saúde e segue as exigências da Norma Regulamentadora 29 (NR-29) – Segurança no Trabalho Portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

REUNIÕES DE APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ COMEÇAM EM OUTUBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/09/2022 - 15:16



Os encontros acontecerão nos dias 3, 5, 7, 10 e 14 e visam detalhar a proposta atualizada após sugestões colhidas em consulta pública

Para promover e ampliar o diálogo com as empresas e consórcios de empresas que têm interesse em participar do processo referente à concessão do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (Seppi), o Ministério da Infraestrutura (Minfra) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

realizarão reuniões de apresentação do projeto.

As reuniões acontecerão nos dias 3, 5, 7, 10 e 14 de outubro, em formato on-line. Serão pré-agendadas com os participantes inscritos e terão duração de até uma hora, podendo ser realizadas em português ou inglês.

A concessão do Porto de Itajaí – qualificada na 13ª reunião do Conselho do PPI por meio da Resolução nº 121, de 10 de junho de 2020, convertida no Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020 – prevê a permissão da administração do porto somada à operação de contêineres, podendo o futuro concessionário realizar as operações diretamente.

O projeto visa não só modernizar o modelo de gestão portuária, mas também atrair novos investimentos em infraestrutura na ordem de R\$ 2,9 bilhões. Os principais investimentos têm como objetivo o desenvolvimento do terminal, a compra de equipamentos e a promoção de melhorias nos sistemas de acostagem e aquaviário.

O contrato tem o prazo de 35 anos, prorrogável sucessivas vezes até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura. O critério de julgamento do leilão será o maior valor de outorga.

Atualmente, a concessão do Porto de Itajaí está em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Após a aprovação pelo Tribunal, o edital será publicado, com o agendamento da data do leilão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

PETROBRAS INVESTIRÁ US\$ 2,8 BI EM REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CARBONO

Da Redação OFFSHORE 27/09/2022 - 15:10



A Petrobras investirá US\$ 2,8 bilhões em iniciativas para redução de emissões de carbono em suas operações, nos próximos cinco anos, em linha com sua estratégia de viabilizar uma transição energética segura e inclusiva. Desse total, um volume de US\$ 248 milhões será destinado a um fundo de descarbonização especialmente criado pela companhia para desenvolver tecnologias e soluções de baixo carbono. As afirmações são do presidente da Petrobras, Caio Paes de Andrade, por meio de depoimento em vídeo, durante a Rio Oil & Gas, nesta segunda-feira (26).

“Trabalhamos sem descanso para neutralizar as emissões operacionais em prazo compatível com o estabelecido pelo Acordo de Paris. Temos um caminho muito claro para cumprir essa meta: estamos priorizando nossos investimentos em descarbonização e o desenvolvimento de bioprodutos”, disse Andrade. Nesse segmento, o presidente ressaltou que a Petrobras está iniciando a produção de uma nova geração de combustíveis, mais modernos e sustentáveis que os atuais, como o diesel renovável e o bioquerosene de aviação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

MOL ENTRA EM PARCERIA PARA EFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEL DE NAVIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/09/2022 - 15:07



A japonesa Mitsui OSK Lines (MOL) e sua subsidiária Techno-Trade formaram parceria estratégica com a Akishima Laboratories para aumentar a eficiência de combustível das embarcações operadas pelo Grupo armador. O objetivo é minimizar os gases de efeito estufa (GEE) das embarcações.

O projeto prevê a implantação de tecnologia nas embarcações operadas pela MOL para impulsionar uma transformação traduzida em maior eficiência de combustível e redução de emissões de GEE.

Por meio dessa parceria, 30 especialistas em projetos das três empresas estarão envolvidos para buscar a eficiência de combustível e reduzir as emissões de GEE das embarcações imediatamente.

A parceria estabeleceu uma meta clara para alcançar uma melhoria de 5% na eficiência de combustível em comparação com o ano fiscal de 2019 até o final do ano fiscal de 2024.

As empresas parceiras examinarão as diferentes características e condições de cada embarcação e combinarão 18 tipos diferentes de medidas, abrangendo acabamento ideal, usos avançados de pintura anti-incrustante de baixo atrito, retrofittings de hélice e introdução de tecnologias e equipamentos de economia de energia.

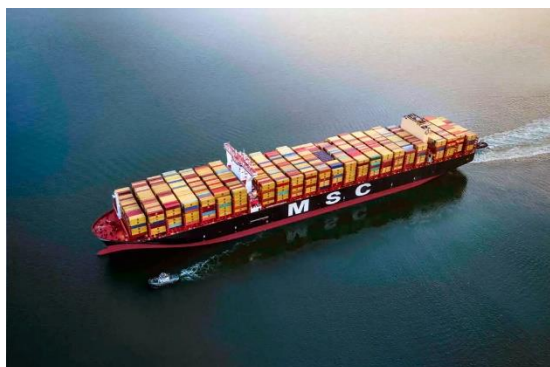
O Grupo MOL estabeleceu metas de médio a longo prazo para reduzir a intensidade das emissões de GEE no transporte marítimo em aproximadamente 45% até 2035 em relação a 2019 e atingir zero emissões líquidas de GEE até 2050 por meio de cinco estratégias que incluem aumentar a eficiência operacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

MSC ESTREIA COMO COMPANHIA AÉREA

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/09/2022 - 15:00



A empresa sediada em Genebra estreou o MSC Air Cargo, com operações programadas para o início do próximo ano. A iniciativa é uma resposta à demanda dos clientes, disse a MSC em nota. No início deste ano, a empresa apresentou uma oferta à Lufthansa para assumir a ITA, a companhia aérea italiana anteriormente conhecida como Alitalia. A oferta foi rejeitada no final do mês passado.

Outras armadoras de grande porte, como a CMA CGM e a Maersk, criaram divisões de carga aérea durante o recente período de ganhos recordes do transporte de contêineres.

A MSC está arrendando quatro aeronaves Boeing 777-200F da Atlas Air para lançar a nova companhia aérea.

O CEO da MSC, Soren Toft, disse: "Este é o nosso primeiro passo neste mercado e planejamos continuar explorando vários caminhos para desenvolver carga aérea de uma maneira que complemente nosso negócio principal de transporte de contêineres".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

CHINA ENTREGA PRIMEIRO VLCC EQUIPADO COM QUATRO VELAS RÍGIDAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27/09/2022 - 14:56



A China Merchants recebeu nesta terça-feira (27) o primeiro VLCC ecológico de segunda geração. O superpetroleiro é o primeiro a ser equipado com quatro velas rígidas, além de outras melhorias de energia.

Construído pela chinesa Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC), o navio, que se chama "New Aden", é também o 100º petroleiro construído pelo estaleiro. O nome da embarcação também celebra o primeiro navio da frota que foi lançado há 150 anos.

O novo VLCC tem 332 metros de comprimento e 300.000 dwt. O navio possui quatro velas de vento rígidas. As velas são uma tecnologia desenvolvida pelo estaleiro, utilizando um material compósito desenvolvido pela Guangwei Composite Materials.

Cada um tem aproximadamente 39 metros de altura e quase 3.962 metros quadrados feitos de material composto de fibra de carbono. As velas são levantadas e giradas por um sistema totalmente automático para maximizar sua eficiência.

De acordo com a DSIC e sua controladora CSSC, o projeto da embarcação foi projetado para operações entre o Oriente Médio e o Extremo Oriente. “O “New Aden” otimiza seu desempenho operacional, reduz o consumo de combustível operacional e melhora o desempenho de navegação no vento e nas ondas”, afirmou a CSSC em nota. Estima-se que o petroleiro, quando em operação, alcançará 9,8% de economia anual de combustível e mais de 2.900 toneladas de carbono.

A instalação expande a experiência da China Merchants com o uso de velas rígidas. Em 2018, a DSIC instalou duas velas rígidas em um VLCC também sendo construído para a China Merchants. De acordo com o estaleiro, a nova embarcação é uma expansão de seu relacionamento que remonta a 2007. A DSIC construiu mais de 30 navios de grande porte para a China Merchants, representando quase nove milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

EXECUTIVOS VEEM ACELERAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM RENOVÁVEIS E OTIMIZAÇÃO DA CARTEIRA DE O&G

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 26/09/2022 - 19:53



Arquivo/Divulgação

Durante primeiro dia da Rio Oil & Gas, empresas destacaram inovação, gestão eficiente de dados e foco crescente na redução de emissões de carbono, a fim de garantir projetos rentáveis e mais sustentáveis

Grandes empresas de energia destacam que a transição energética vai demandar acelerar investimentos em fontes renováveis e planejamento para otimização da carteira de projetos de petróleo e gás, reduzindo incertezas exploratórias nas novas fronteiras e olhando para diversificação da matriz. Durante o primeiro dia da Rio Oil & Gas 2022, nesta segunda-feira (26), executivos chamaram a atenção para a aplicação de inovação, gestão eficiente de dados e foco crescente na redução de emissões de carbono, a fim de garantir projetos rentáveis e mais sustentáveis.

O diretor executivo de E&P da Petrobras, Fernando Borges, defendeu que a indústria de O&G é um importante player na transição energética. Ele afirmou que a Petrobras é uma empresa de energia com foco em O&G e que, olhando para o futuro, transição e segurança energética são os principais temas do cenário global. “Nosso papel não é de passagem, mas de viabilizador da nova transição. A indústria será parte da solução para baixo carbono”, projetou. Ele acrescentou que a nova abordagem é baseada na vantagem competitiva do conhecimento ao longo dos anos, aprimorado com inovação.

Borges destacou que a tecnologia e o melhor uso de dados pelas empresas vai otimizar as operações e tornar a atividade mais eficiente. Para o diretor, a redução das incertezas geológicas vai acelerar o ritmo de projetos permitindo a incorporação da agenda ESG a apoiar projetos mais resilientes e mais limpos. “O futuro da energia caminha junto com o futuro da indústria de O&G”, disse Borges.

A vice-presidente sênior da Equinor, Veronica Coelho, disse que a segurança energética e a transição estão no topo da agenda da indústria porque o mundo precisa de energia limpa, segura e acessível. Ela destacou que a empresa tem a meta de alcançar até 2030 mais de 50% dos investimentos voltados para energias renováveis e soluções de baixo carbono. Ela acrescentou que a Equinor, que já esteve em 35 países com atividade de exploração e produção, hoje está em um terço desse número por conta dessa estratégia global.

A executiva avalia que a área de petróleo e gás ainda permanecerá por muito tempo no mix de projetos de energia, mas que a tendência é priorizar os projetos mais robustos, com os níveis de carbono prevalecendo nas escolhas e com a transição energética na priorização dos projetos. Ela ressaltou que o maior número de projetos da Equinor fora da Noruega se concentra no Brasil. Além dos campos de petróleo, a empresa estuda e desenvolve projetos na área de renováveis. "O Brasil é um país com potencial energético primoroso e queremos fazer parte disso em terra e offshore (...). A Equinor tem ambição grande de crescer no Brasil", afirmou.

O presidente Shell Brasil, Cristiano Pinto da Costa, comentou que, por mais que as grandes empresas do setor de energia estejam presentes em diversos países e acostumadas com diversos ambientes regulatórios, a regulação no Brasil ainda é complexa e apresenta desafios. Ele apontou a necessidade de as decisões de investimentos serem mais eficientes. "O negócio de E&P continua, mas talvez o tempo dos grandes leilões do pré-sal possa ter passado", analisou. Ele acrescentou que os avanços regulatórios precisam ser acompanhados por investimentos em infraestrutura.

Costa citou o mercado de gás, que avançou no marco regulatório, mas ainda carece de investimentos para o escoamento do insumo para que esse mercado tenha condições de continuar a crescer. A Shell também olha para o desafio da mão de obra, que nesse momento de aquecimento passa a demandar profissionais qualificados e capacitação. Para o executivo, a indústria pode reduzir a pegada de carbono, com foco na eficiência operacional. "O Brasil tem mais potencial para liderar a jornada de transição energética", disse.

O presidente da Exxon Mobil Brasil, Alberto Ferrin, considera que os portfólios devem permanecer flexíveis e poder se adaptar conforme transição energética evolui. Ele vê a necessidade de um diálogo contínuo para alocação dos investimentos upstream. Segundo o executivo, a empresa continua investindo em projetos dessa área, grande parte alocada em processos na Guiana e no Brasil. "O Brasil continuará sendo parte essencial da transição energética e importante para a Exxon Mobil", mencionou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

EQUINOR UTILIZARÁ BARCOS HÍBRIDOS EM SUA OPERAÇÃO NO BRASIL A PARTIR DE 2023

Da Redação OFFSHORE 27/09/2022 - 15:12

A Equinor terá, no primeiro trimestre de 2023, o primeiro barco híbrido a operar em águas brasileiras. A embarcação do tipo PSV (Platform Supply Vessel) contará com um banco de baterias instalado e poderá utilizar, como combustível, tanto energia elétrica armazenada quanto o diesel. No total, o contrato entre a empresa de energia norueguesa e a CBO contempla a conversão de três embarcações ao modelo híbrido. A expectativa é que haja uma redução relevante no uso de diesel e, consequentemente, diminuição de até 40% de emissões de CO2 dos barcos.

"Há algumas semanas, anunciamos o início da substituição de diesel por gás natural em Peregrino. Agora, incluindo energia elétrica como força motriz de embarcações, sabemos que a redução de emissões em nossas operações será ainda mais significativa. Passos importantes para que possamos alcançar, em 2050, nossa ambição de ser uma empresa sem emissões líquidas de carbono.", declara Veronica Coelho, presidente da Equinor Brasil.

"O uso de barcos híbridos está alinhado com a nossa estratégia global, além de reafirmar o nosso compromisso com a criação de valor local, uma vez que as adaptações da embarcação estão sendo realizadas no Brasil pela CBO, nosso fornecedor parceiro 100% brasileiro. Estamos prontos para oferecer parcerias de longo prazo com fornecedores que nos tragam soluções inovadoras, novas tecnologias e maximização de valor aos nossos projetos e operações", afirma Rafael Tristão, diretor de contratações e suprimentos da empresa norueguesa.

Os barcos do tipo PSV são responsáveis por transportar, do continente até as unidades offshore, os suprimentos e equipamentos necessários para a operação de um determinado ativo. A previsão é de que as embarcações utilizem as baterias para garantir a operação do motor a combustão sempre dentro da curva ótima de utilização, minimizando o consumo e tornando mais eficiente o uso de combustível. Além disso, quando atracado em local que possua infraestrutura de carregamento, é possível que o barco receba energia da unidade onshore, evitando o acionamento de motores.

A Equinor adotou sua primeira embarcação híbrida globalmente em 2016, na Noruega. A empresa conta com barcos deste tipo operando em 100% de suas operações no Mar do Norte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/09/2022

PORTOS BRASILEIROS DEVEM SE PREPARAR PARA RECEBER NAVIOS DE 12-15 MIL TEUS, ALERTA CONSULTOR

*Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 26/09/2022 - 19:12*



Arquivo/Divulgação

Após pandemia de Covid-19, debates sobre redução de emissões de gases de efeito estufa (GEEs) na indústria marítima ganharam mais força, um tema que deve ser a principal proposta da IMO 2023

Antes do mundo começar a enfrentar a pior crise sanitária que o planeta já vivenciou, decorrente da pandemia de Covid-19, as propostas para a sustentabilidade na indústria marítima no fim de 2019, e

instituídas pela IMO 2020 (Organização Marítima Internacional, em português), giravam em torno da redução da queima direta de combustível fóssil IFO 380 (Intermediate Fuel Oil), com a emissão de 3,5% de enxofre, por um óleo mais leve – o VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) –, que deveria emitir até 0,5% desse elemento químico.

Três anos mais tarde e próximo do final de 2022, o cenário dos debates para a próxima reunião da IMO – agência coordenada pela Organização das Nações Unidas (ONU), que visa à regulamentação dos padrões de proteção e segurança no transporte marítimo mundial – deve envolver a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEEs), principalmente do dióxido de carbono (CO₂), pelos navios.

Na opinião de Leandro Carelli Barreto, sócio da Solve Shipping Intelligence, a navegação em todo o mundo está passando por uma grande transformação, que tende a ser menos ágil em relação a outros negócios, considerando que construir novos navios leva de dois a três anos. No entanto, ele já percebeu uma melhora nesse mercado, a partir do aumento da quantidade de navios que está sendo encomendada aos estaleiros.

“Hoje, não se vê mais encomendas de navios de 8 mil a 12 mil TEUs, por uma razão muito simples: a pegada de carbono deles. Esse navio não é grande demais para ter uma eficiência energética, como os de 24 mil TEUs, e nem pequeno demais. No entanto, ele é grande demais para operar em rotas curtas, como as de cabotagem”, citou o consultor à Portos e Navios.

Barreto comentou que, logo, o mundo terá acesso à IMO 2023, que prevê uma importante mudança na legislação mundial relacionada à emissão de GEEs e da pegada de carbono dos navios. “Esses navios de 8 mil a 12 mil TEUs tendem a desaparecer dos oceanos nos próximos cinco ou dez anos. Problema é que eles representam, praticamente, dois terços da frota que faz o comércio exterior brasileiro”.

Por essa e outras razões, ele apontou que o Brasil vive um momento bastante emblemático em termos de infraestrutura marítima e aquaviária: “Ou nossos portos e terminais se preparam para conseguir receber navios entre 12 mil e 15 mil TEUs, que precisam de 366 metros de comprimento de bacia de evolução, área de giro de navio de 366 metros e 16 metros de calado, ou só vamos ser atendidos por navios de 8 mil TEUs”.

Na visão do sócio da Solve Shipping, o atual gargalo é que essas embarcações, até por conta da pegada de carbono, não farão mais longas viagens até a Ásia ou Europa. “Esses navios ficarão fazendo tiros curtos até algum hub port no Caribe ou até um hub port na entrada do [Mar] Mediterrâneo. Eles deixarão suas cargas por lá e, de lá, elas serão distribuídas para o resto do mundo. Isso prejudicaria muito o exportador brasileiro, não só em termos de custos, mas também em ‘transit time’. O setor de frutas, por exemplo, seria fortemente prejudicado em um cenário desse tipo”, alertou Barreto, destacando a urgência de as autoridades brasileiras se atentarem a essas mudanças, que devem constar na IMO 2023.

Conforme o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sergio Bacci, as novas propostas para o ano que vem afetarão, basicamente, os amadores, que terão de se adaptar a elas. “Evidentemente que, na medida em que essas regras têm de ser adaptadas pelos amadores, a indústria naval [dentro desse ciclo de mercado] também terá de se adaptar para atender a seus compradores. Evidente que não será um processo da noite para o dia, mas não tenho dúvida de que a indústria naval brasileira vai se adaptar às novas regras e vamos começar a construir navios atendendo às futuras normas da IMO”, comentou ele à Portos e Navios.

Propostas para 2023

No artigo “IMO 2023 – O que vem por aí?” assinado por Robert Grantham, também sócio da Solve Shipping Intelligence, foram elencados os principais tópicos da Organização Internacional Marítimo para o ano que vem:

1) Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI): Aplicável a todos os navios com mais de 400 toneladas, porém de maneira proporcional a um “patamar mínimo” que vai variar de acordo com os diferentes tipos, tamanhos e categorias de navios (o cálculo do EEXI tende a impactar mais os navios mais antigos);

2) Carbon Intensity Indicator (CII): Os navios serão classificados em: A, B, C, D ou E (sendo “A” o melhor), de acordo com a emissão de GEE proporcional à quantidade de carga e a distância percorrida. “Esse índice determinará o fator de redução anual necessário para assegurar a contínua melhoria da intensidade de emissão de carbono dos navios (navios menores e/ou mais antigos tenderão a se focar em rotas curtas/regionais). Segundo a nova norma da IMO, o navio que por três anos consecutivos for classificado como “D” e “E” deverá tomar medidas corretivas (mudar o combustível, trocar de rota, diminuir a velocidade entre outros) para reclassificar-se no nível “C” ou acima”, citou Grantham;

3) Ship Energy Efficiency Management Plan (Seemp): Passará a ser um documento obrigatório do navio, estabelecendo o plano para melhorar sua eficiência energética de maneira economicamente viável. “Essas medidas devem entrar em vigor em novembro deste ano e, caso isso de fato ocorra, as exigências para as certificações EEXI e CII passarão a valer já a partir de janeiro de 2023, muito embora a IMO ainda não tenha delineado como serão as penalidades para embarcações não conformes. Está planejada para o próximo mês de junho uma reunião na sede da organização em Londres para tratar dessas medidas”, destacou o executivo da Solve Shipping Intelligence.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/09/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 121/2022
Página 63 de 63
Data: 27/09/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 27/09/2022