


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 094/2022
Data: 29/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
FRETE MARÍTIMO ENTRE OS PORTOS DE SANTOS E XANGAI SOBE 400% EM DOIS ANOS	4
ANTT DÁ AVAL E MRS RENOVA ANTES CONCESSÃO DE FERROVIAS QUE VÃO ATÉ SANTOS.....	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
PRORROGAÇÃO DE CONTRATO DA MALHA SUDESTE É ASSINADA PELO GOVERNO FEDERAL.....	5
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	6
SELO DE REGULAÇÕES ECONÔMICAS INCENTIVA ADOÇÃO DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO.....	6
SAIBA MAIS: ALTERAÇÕES NO IOF NAS OPERAÇÕES DE CÂMBIO RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA PARA O EXTERIOR	7
RECEITA FEDERAL REGULAMENTA O PERT-SAÚDE PARA HOSPITAIS, SANTAS CASAS E ENTIDADES BENEFICENTES	8
DECRETO ALTERA REGULAMENTAÇÃO DO IOF NAS OPERAÇÕES DE CÂMBIO RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA PARA O EXTERIOR	8
IBAMA EMITE LICENÇA PRÉVIA PARA RECUPERAÇÃO E ASFALTAMENTO DE RODOVIA NA AMAZÔNIA.....	9
PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU TEM NOVA CONCESSÃO.....	9
PORTAL PORTO GENTE.....	10
NOTICIA ANTIGA, PORÉM RELEVANTE PARA O MOMENTO - AS 8 LEIS QUE REGEM OS TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS .10	
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – IMPACTOS PERSISTENTES E NOVOS DESAFIOS	14
NACIONAL - HUB – CURTAS	14
SSE 1.....	14
SSE 2.....	14
SSE 3.....	15
Rio Grande do Norte 2	15
Rio Grande do Norte 3	15
NACIONAL - ANTT ABRE AUDIÊNCIA SOBRE WACC REGULATÓRIO DE RODOVIAS CONCEDIDAS	15
EXPORTAÇÃO DE CARNE DE FRANGO CRESCE 6%, APONTA ABPA.....	16
NACIONAL - ANTAQ NÃO FARÁ NOVAS REGULAÇÕES SOBRE VERTICALIZAÇÃO DE CONTÊINERES	16
NACIONAL - ASSINATURA DA MRS	18
AEB PROJETA RECORDE DE RECEITA DE EXPORTAÇÕES PARA ESTE ANO.....	18
NACIONAL - “A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL POTENCIALIZA A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL”, DIZ ESPECIALISTA	20
REGIÃO SUDESTE - ÀS VÉSPERAS DO SANTOS EXPORT, SPA É INCLUÍDA NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO	21
REGIÃO NORDESTE - SUAPE RECEBE MAIOR PORTA-CONTÊINER DE TODA A SUA HISTÓRIA.....	24
REGIÃO NORDESTE - VALE VENDE SIDERÚRGICA DE PECÉM PARA ARCELORMITTAL POR US\$ 2,2 BI.....	25
INTERNACIONAL - UCRÂNIA ANUNCIA RETOMADA DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS EM TRÊS PORTOS	26
NACIONAL – SANTOS EXPORT 2022	27
NACIONAL - VITRINE	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	29
OBRAS DE MELHORIA NA REGIÃO PORTUÁRIA PROVOCAM DESVIO NO TRÂNSITO	29
MTUR, EMBRATUR E CLIA BRASIL AVALIAM PERSPECTIVAS DE CRUZEIROS NO PAÍS.....	30
VII ENAPORT E X CONOGMO REÚNE AUTORIDADES DO SETOR PORTUÁRIO E GOVERNAMENTAL	31
BRASIL, COLÔMBIA E PERU REALIZAM EXERCÍCIOS TÁTICOS NO ALTO SOLIMÕES	31
SUAPE RECEBE PORTA-CONTÊINER DE MAIOR COMPRIMENTO DE TODA A SUA HISTÓRIA.....	32
EXPLORAÇÃO DE MINÉRIOS EM ALTO MAR POSSUI POTENCIAL DESCONHECIDO E MUITAS CONTROVÉRSIAS.....	33
FMÍ MELHORA PROJEÇÃO PARA CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL EM 2022	34
TRÊS PORTOS UCRANIANOS RETOMAM EXPORTAÇÕES DE CEREAIS	35
ITAJAÍ PROPÕE QUE APM TERMINALS MANTENHA ARRENDAMENTO DOS BERÇOS DURANTE FASE DE TRANSIÇÃO	36
ANTT APROVA NOVO PLANO DE GESTÃO DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL	37
ONU AUXILIARÁ EXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES DA RÚSSIA.....	38
AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
GASOLINA CAI PELA QUINTA SEMANA SEGUIDA, DIZ ANP. VEJA OS POSTOS COM MENOR PREÇO NA SUA CIDADE	40
TAXA DE DESEMPREGO CAI PARA 9,3% EM JUNHO, MENOR PATAMAR DESDE 2015	40



PORTO DE SANTOS, EM SP, ENTRA NO PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÕES DO GOVERNO FEDERAL.....	43
DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO SÉTIMO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 78,2% DO PIB	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	46
BTG E UNIPAR FAZEM PROPOSTA PELA BRAKSEM, MAS PREÇO NÃO AGRADA	46
BANCOS ELEVAM PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DESTA ANO PARA ATÉ 2,5%	47
LEILÃO DA CEEE-G: CSN ARREMATTA ÚLTIMA ESTATAL DE ENERGIA DO RIO GRANDE DO SUL POR R\$ 928 MILHÕES	48
PRONAMPE 2022: CAIXA REALIZA R\$ 1,5 BILHÃO EM EMPRÉSTIMOS; VEJA OS REQUISITOS PARA CONTRATAR.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
A NOTÁVEL VIRADA NAS CONTAS DAS ESTATAIS	50
ARCELORMITTAL PAGA R\$ 11,4 BI POR USINA SIDERÚRGICA NO CE	52
ARCELORMITTAL PAGA R\$ 11,4 BILHÕES PELA CSP PARA MANTER A LIDERANÇA.....	53
PRODUTOR ARGENTINO RECEBE MENOS DÓLARES POR SOJA E MILHO QUE BRASILEIROS	55
VALE VAI AVALIAR PAGAMENTO ADICIONAL DE DIVIDENDOS.....	55
UCRÂNIA PREPARA PRIMEIROS CARREGAMENTOS DE GRÃOS DESDE INVASÃO RUSSA	58
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	59
OBRAS NA REGIÃO PORTUÁRIA DE SANTOS PROVOCAM MUDANÇA NO TRÂNSITO A PARTIR DE SÁBADO	59
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	60
GOVERNO FORMALIZA INCLUSÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS NO PPI	60
ANTAQ DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA NO TRANSPORTE MARÍTIMO	61
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
DECISÃO DO TST PODE ABRIR JURISPRUDÊNCIA SOBRE TRABALHO DE BRASILEIROS EM NAVIOS ESTRANGEIROS	62
FLUMAR ENCOMENDA 4 BARCAÇAS-TANQUE AO ESTALEIRO RIO MAGUARI	64
SPA PEDE RENOVAÇÃO DE LICENÇA PARA DRAGAGEM DE BERÇOS 12A AO 23	65
KVH INDUSTRIES VAI EXPOR NA NAVALSHORE, MAIOR FEIRA DO INDÚSTRIA NAVAL NA AMÉRICA DO SUL	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FRETE MARÍTIMO ENTRE OS PORTOS DE SANTOS E XANGAI SOBE 400% EM DOIS ANOS

A alta foi uma das principais consequências da pandemia na logística brasileira, aponta estudo
Por: Ágata Luz



Alta no preço do frete foi uma das consequências da pandemia de covid-19 Foto: Carlos Nogueira/AT

O valor do frete marítimo entre os portos de Santos e Xangai, na China, subiu 400% em dois anos. A alta foi uma das principais consequências da pandemia de covid-19 na logística brasileira, segundo estudo do Grupo de Trabalho (GT) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgado nesta quinta-feira (28).

Conforme a diretora da agência e coordenadora do GT, Flávia Takafashi, o salto foi verificado entre dezembro de 2019 e dezembro do ano passado, de US\$ 2 mil (R\$ 10.326,00, pela cotação do dólar comercial de ontem) para US\$ 10 mil (R\$ 51.630,00). Isso se deu por gargalos logísticos, principalmente a falta de contêineres no mundo.

“Buscamos entender quais eram os reflexos no mundo como um todo, pois estamos tratando de uma questão internacional, não só pela pandemia, mas pela atividade estar inserida em uma cadeia logística completamente integrada”, explica Flávia. Ela cita que o trabalho se baseou em dados, relatórios, fontes de pesquisas internacionais e conversas com agentes de logística marítima.

O GT constatou que estes fatores elevaram o frete: o encarecimento do bunker (combustível marítimo), a escassez de contêineres e o aumento da demanda de recipientes de carga devido à alta do e-commerce.

Porém, no caso dos portos de Santos e Xangai, o frete chegou a cair para US\$ 7 mil (R\$ 36,1 mil) em abril deste ano. O cenário é diferente, por exemplo, do de falta de contêineres, que vai perdurar em médio prazo, segundo Flávia. A Antaq pede a usuários que denunciem à ouvidoria da agência eventuais irregularidades em escalas de navios.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/07/2022

ANTT DÁ AVAL E MRS RENOVA ANTES CONCESSÃO DE FERROVIAS QUE VÃO ATÉ SANTOS

Contrato de renovação antecipada para linhas será assinado nesta sexta (29)
Por: Ágata Luz

O contrato de renovação antecipada, por mais 30 anos, da concessão da ferrovia operada desde 1996 pela concessionária MRS Logística será assinado amanhã, em Juiz de Fora (MG). Após aval do Tribunal de Contas da União (TCU) no início de junho, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou os estudos e documentos do processo ontem.

Com 1,6 mil quilômetros, a malha ferroviária com a qual a empresa trabalha atravessa os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, chegando ao Porto de Santos. Passam por ela cargas

como contêineres, produtos siderúrgicos, cimento, bauxita, agrícolas, coque, carvão e minério de ferro.



A medida garantirá à empresa operar a ferrovia até 2056, com R\$ 11 bilhões em investimentos Foto: Alexander Ferraz/AT

De acordo com a ANTT, cerca de 30% de toda a carga ferroviária brasileira passam pelos trilhos operados pela MRS. Para executar as operações na malha, a concessionária mantém mais de 800 locomotivas e 18 mil vagões, o que corresponde a 16% da frota ferroviária nacional.

A renovação garantirá à empresa operar a ferrovia até 2056. Para isso, será necessário investir. Em nota para A Tribuna, a MRS afirmou que a renovação da concessão resultará em investimentos de R\$ 11 bilhões (em valores atualizados e com data-base de maio deste ano). Os recursos, segundo a ANTT, proporcionarão portoa diversificação de cargas, mais segurança e melhoria na mobilidade urbana.

Porto de Santos

De acordo com a empresa, os investimentos da MRS na Baixada Santista desde o início das atividades já permitiram o aumento, em mais de dez vezes, do volume transportado por trens até o maior complexo portuário do Brasil.

Em 1997, foram transportadas 5 milhões de toneladas, número que chegou a 51 milhões de toneladas no ano passado.

Com os novos investimentos previstos na renovação da concessão, a expectativa é que o volume seja mais do que dobrado. A estimativa é chegar a 109 milhões de toneladas em 2056. Mais de R\$ 1 bilhão será destinado a obras para garantir capacidade e atender o aumento do volume esperado nos acessos ferroviários ao Porto de Santos.

O plano de investimentos da empresa considerou a estimativa de aumento do volume das demais concessionárias do setor. Com base em dados fornecidos pela ANTT, desenhou as soluções necessárias para garantir o melhor fluxo ferroviário no acesso ao cais santista.

Dessa forma, os investimentos previstos deverão assegurar capacidade de atender o crescimento dos volumes futuros tanto da MRS quanto das demais ferrovias. O relator do processo no TCU, ministro Jorge Oliveira, explicou que será ampliada a capacidade de transporte na região de acesso ao Porto de Santos, a chamada ferradura — linhas ferroviárias que vão do sopé da Serra do Mar até as duas margens do cais santista.

“Nessa região, será construído um centro de controle operacional a ser compartilhado pelas três ferrovias (MRS, Rumo e VLI) que utilizam o trecho”, observou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/07/2022



O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, assinou nesta sexta-feira (29) a renovação antecipada do contrato de concessão dos mais 1,8 mil quilômetros de trilhos Malha Sudeste, operada pela MRS Logística. O termo aditivo, assinado em Juiz de Fora (MG), prevê a prorrogação com a União por mais 30 anos.

A Malha Sudeste dá acesso aos Portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Itaguaí (RJ) e atende aos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, onde são transportados principalmente minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, açúcar e carvão. A estimativa é que mais de 225 toneladas de cargas passem pela linha férrea a cada ano. A expectativa é que se abram mais de 250 mil empregos enquanto durar o contrato.

Serão realizados investimentos na ordem de R\$ 31 bilhões, sendo R\$ 10 bilhões para a ampliação da capacidade e obras reestruturantes (CAPEX) e R\$ 21 bilhões em recursos para manter a ferrovia operando em plena capacidade (sustaining).

Segundo a MRS Logística, quase 20% do que é exportado pelo Brasil e um terço de toda a carga transportada por trens no País passam pelos trilhos da MRS. Com a renovação, a companhia, que administra a concessão desde 1996, vai operar o ativo até 2056.

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

Data: 29/07/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

SELO DE REGULAÇÕES ECONÔMICAS INCENTIVA ADOÇÃO DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Portaria visa atender às recomendações do relatório de peer review da OCDE sobre a Reforma Regulatória no Brasil

O Programa de Selo de Qualidade de Regulações Econômicas – implementado pela Portaria Seae/ME nº 6.554 (<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-seae/me-n-6.554-de-22-de-julho-de-2022-417711642>), de 22 de julho de 2022 – tem por objetivo aumentar a transparência e o engajamento dos reguladores federais, por meio do incentivo à adoção da Análise de Impacto Regulatório (AIR) e do estímulo à participação social na cultura regulatória.

Com o programa, o Ministério da Economia caminha no sentido de atender às recomendações do relatório de peer review (estudo de avaliação) da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sobre a Reforma Regulatória no Brasil, atuando como agente indutor da adoção das ferramentas de governança regulatória.

O Sistema de Selo de Qualidade de regulações econômicas funciona como um rating system (algo como uma nota de avaliação) para cada ato normativo. Dentro desse requisito, é avaliado se houve consulta pública para identificação do problema regulatório e para definição da melhor alternativa regulatória, como um dos critérios que o selo de qualidade afere.

Critérios de avaliação

Em relação à previsibilidade, será avaliado se as alterações de normativos vigentes ou elaboração de novos atos normativos devem ser comunicados com a devida publicidade e antecedência. A medida vai possibilitar que a sociedade tenha tempo hábil de se preparar para contribuir no processo construtivo dos atos normativos.

No quesito convergência regulatória, a avaliação será baseada em duas dimensões: da convergência internacional, com a observância e adoção das melhores práticas internacionais; e da



convergência normativa, resultante do processo de revisão e consolidação normativa do estoque regulatório.

O último eixo terá como foco conter o aumento do fardo regulatório, já que a expansão e a consolidação da atuação reguladora jogaram luz sobre a quantidade crescente e os custos da regulamentação – principalmente no que a OCDE denomina de “inflação regulatória” –, os custos crescentes de conformidade e as onerosas formalidades administrativas.

Para a concessão do selo serão avaliados 10 requisitos simples, diretos e objetivos e, no final do processo, as regulações serão classificadas em padrão Ouro (8 a 10), Prata (6 a 7), Bronze (4 a 5) ou sem selo (<4). Ao utilizar instrumentos de soft regulation, com a identificação e divulgação de rankings reputacionais, o Ministério da Economia pretende proporcionar reconhecimento e visibilidade aos reguladores federais pelo desempenho na adoção dessas melhores práticas internacionais e, assim, contribuir para o avanço em direção à acessão do país como membro efetivo da OCDE.

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

Data: 29/07/2022

SAIBA MAIS: ALTERAÇÕES NO IOF NAS OPERAÇÕES DE CÂMBIO RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA PARA O EXTERIOR

Decreto publicado nesta sexta-feira (29/7) faz ajustes em dispositivos com vistas à legislação aplicável ao Sistema de Pagamentos Brasileiro

1. Qual é o objetivo do Decreto nº 11.153, de 28 de julho de 2022?

O objetivo é viabilizar a liquidação, em moeda nacional, das obrigações decorrentes de compras e saques no exterior efetuadas por meio de cartões de pagamento de uso internacional.

2. Como é hoje e o que muda com o Decreto nº 11.153, de 28 de julho de 2022?

Atualmente, os emissores de cartões de pagamento de uso internacional (normalmente bancos) devem liquidar suas operações no exterior em moeda estrangeira, de forma individual, o que exige a manutenção de conta no exterior e a remessa diária dos recursos financeiros da respectiva operação de câmbio.

A partir de agora, o instituidor do arranjo de pagamento (a "bandeira" do cartão, com sede no exterior) poderá centralizar o recebimento dos recursos no Brasil. Assim, os emissores de cartões internacionais poderão transferir para a conta no Brasil indicada pela "bandeira" do cartão os valores em real necessários para liquidação de suas obrigações. A "bandeira" fará então um único contrato de câmbio para remeter ao exterior os valores transferidos pelos emissores para a liquidação das transações.

3. Quais as vantagens da medida?

A medida contribui para a redução dos custos envolvidos nas operações de compras e saques no exterior, permitindo a participação de emissores menores, que têm maiores dificuldades para abrir e manter conta fora do Brasil. Além disso, racionaliza o recolhimento tributário do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF), visto que haverá uma única operação de câmbio realizada pela bandeira do cartão de pagamento e um único recolhimento do tributo, em vez de haver diversos contratos de câmbio diários.

4. Por que foi necessária a alteração do Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007?

Apenas para dar segurança jurídica à nova sistemática de liquidação de transações no exterior. Com a alteração, fica claro que a alíquota incidente sobre as operações no exterior liquidadas em reais será a mesma aplicável às operações liquidadas em moeda estrangeira.



5. Há alteração de alíquotas para quem realiza compras ou saques no exterior?

Não, nada muda para os usuários de cartões de pagamento internacionais. Quem realiza compras ou saques no exterior continuará pagando a mesma alíquota de IOF que já estava vigente.

Além disso, mantém-se o compromisso assumido pelo Brasil junto à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) de redução gradual das alíquotas de IOF incidentes sobre operações transfronteiriças, com redução anual gradual até o ano de 2028, quando as alíquotas serão reduzidas a zero.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/07/2022*

RECEITA FEDERAL REGULAMENTA O PERT-SAÚDE PARA HOSPITAIS, SANTAS CASAS E ENTIDADES BENEFICENTES

O contribuinte poderá liquidar seus débitos previdenciários em até 60 prestações consecutivas e demais débitos em até 120 parcelas consecutivas

A Receita Federal regulamentou, por meio da Instrução Normativa nº 2.099, de 28 de julho de 2022 (<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-rfb-n-2.099-de-28-de-julho-de-2022-418725633>), o Programa Especial de Regularização Tributária (Pert – Saúde). Ele permite o parcelamento de débitos, de natureza tributária, vencidos até 30 de abril de 2022, inclusive aqueles que sejam objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou provenientes de lançamento de ofício.

O contribuinte poderá liquidar seus débitos previdenciários em até 60 prestações consecutivas e demais débitos em até 120 prestações consecutivas. O valor mínimo da parcela é de R\$ 300.

A adesão ao Pert – Saúde deverá ser efetuada pelo Portal e-Cac até 22 de agosto de 2022, quando o contribuinte deverá indicar os débitos que deseja incluir no parcelamento.

O contribuinte que possuir outros parcelamentos poderá, à sua opção, continuar naqueles programas e aderir ao Pert – Saúde,

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/07/2022*

DECRETO ALTERA REGULAMENTAÇÃO DO IOF NAS OPERAÇÕES DE CÂMBIO RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA PARA O EXTERIOR

Normativo inclui tais operações na redução gradativa da alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras incidente sobre as operações de câmbio ao longo dos próximos anos

Foi publicado no Diário Oficial da União desta sexta-feira (29/7) o Decreto nº 11.153, de 28 de julho, que modifica a regulamentação do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF), contida no Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007.

A medida faz ajustes em dispositivos com vistas à legislação aplicável ao Sistema de Pagamentos Brasileiro. Além disso, dispõe sobre a incidência do IOF nas operações de câmbio relativas à transferência, ao exterior, de recursos em moeda nacional, mantidos em contas de depósito de não residentes no Brasil, decorrentes de obrigações de participantes de arranjos de pagamento internacional relacionadas à aquisição de bens e serviços e de saques no exterior por usuários finais dos referidos arranjos.



O novo normativo inclui ainda tais operações na redução gradativa da alíquota do IOF incidente sobre as operações de câmbio ao longo dos próximos anos, conforme previsto pelo Decreto nº 10.997, de 15 de março de 2022. O objetivo é adequar a legislação ao Código de Liberalização de Capitais da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A diminuição do tributo terá início somente em 2023. Por se tratar de decreto, não depende da aprovação do Legislativo.

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

Data: 29/07/2022

IBAMA EMITE LICENÇA PRÉVIA PARA RECUPERAÇÃO E ASFALTAMENTO DE RODOVIA NA AMAZÔNIA

O empreendimento foi qualificado no PPI para apoio ao licenciamento ambiental

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) emitiu, nesta quinta-feira (28/7), licença prévia para a recuperação do trecho da rodovia BR-319 entre as cidades de Humaitá e Beruri, ambas no estado do Amazonas, compreendido entre os quilômetros 250 e 655 (trecho do meio). A obra contempla a completa reestruturação e asfaltamento da rodovia.

Por meio deste ato, o Ibama indica que a obra proposta pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é viável ambientalmente, desde que as ações de mitigação indicadas pelo Instituto sejam estabelecidas.

A obra no trecho do meio da BR-319 foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos para apoio ao licenciamento ambiental através do Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019. Desde então, a Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação do PPI presta suporte às ações dos órgãos governamentais na busca pela governança do entorno da BR-319.

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

Data: 29/07/2022

PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU TEM NOVA CONCESSÃO

Com a previsão de mais de R\$ 500 milhões em investimentos, o Parque deverá ganhar novos atrativos

O contrato da nova concessão do Parque Nacional do Iguaçu foi assinado na última segunda-feira (18/7) com previsão de mais de R\$ 500 milhões em investimentos e cerca de R\$ 3 bilhões na operação, durante trinta anos de vigência. O parque está localizado próximo às fronteiras do Brasil com a Argentina e o Paraguai e atualmente, recebe, em média, mais de 2 milhões de turistas por ano.

O leilão ocorrido em 23 de março teve como vencedor o Consórcio Novo PNI, formado pelo Grupo Cataratas do Iguaçu e a Construcap, que ofertou lance de R\$ 375 milhões de outorga, ágio de 349,45% em relação ao valor mínimo. Todos os investimentos possuem também como foco assegurar a preservação ambiental. A concessão anterior terminou em 2021.

Atrativos

O projeto prevê a implantação de três polos que estarão disponíveis para ampla visitação, que se somarão ao atual polo Cataratas, além de novos atrativos como a requalificação e criação de núcleos de visitação, a implantação de um teleférico e outros modais de transporte, com incentivo à mobilidade ativa e interativa.

A cerimônia de assinatura do contrato contou com a participação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEMPI) do Ministério da Economia, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/07/2022



PORTAL PORTO GENTE

NOTICIA ANTIGA, PORÉM RELEVANTE PARA O MOMENTO - AS 8 LEIS QUE REGEM OS TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS

Por Caroline Braga Patrocínio de Souza - 14 de Fevereiro de 2020 às 19:02

A União tem competência exclusiva para legislar sobre portos e suas instalações, como os Terminais Portuários Privados



A União tem competência exclusiva para legislar sobre portos e suas instalações, como os Terminais Portuários Privados

Os terminais portuários privados são definidos pela Lei 12.815/13 como instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizadas fora da área do porto organizado. Conhecidos também como TUPs, são regidos por leis federais e estaduais específicas.

Confira abaixo as leis que regem os TUPs e fique por dentro do assunto.

Lei 12.815/2013 – Lei dos Portos

É de competência exclusiva da União legislar sobre portos e suas instalações. Promulgada pela presidente Dilma Roussef, a Lei dos Portos trouxe modificações aos portos brasileiros com o objetivo de moderniza-los, reduzindo a participação pública e aumentando a participação privada, assim tornando o ambiente de negócios mais atrativo a investidores. Isso porque a Lei 12.815/13 determinou novas formas de exploração dos portos organizados, como os Terminais Portuários Privados (TUPs), Estações de Transbordo de Carga (ETCs), Instalações Portuárias de Turismo (IPTs) e Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4).

A Lei determina que os Terminais de Uso Privado serão explorados mediante autorização, feita através de anúncio público ou processo seletivo das empresas que desejam explorar a área. A lei dos portos também determina especificações de como deve ser explorado o terminal, o prazo para a exploração e demais regras.

Toda a área do porto organizado está sob a jurisdição federal, ou seja, as autoridades que regulamentam e fiscalizam os portos e as suas instalações, bem como os Terminais de Uso Privado.



A Lei 12.815/13 é a principal lei regente dos terminais portuários privados

WebSummit Porto Sustentável *OIT e acidente zero: segurança das operações portuárias impacta diretamente nos negócios

<https://portogente.com.br/noticias/meio-ambiente/99309-oit-e-acidente-zero-seguranca-das-operacoes-portuarias-impacta-diretamente-nos-negocios>

A administração do Porto de Santos está sob responsabilidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), sociedade de capital misto. De modo geral, no Brasil os portos operam em sistema de Landlord, que nada mais é que o modelo portuário onde são geridos os serviços, como operação portuária e investimento em superestrutura.

Antaq e suas resoluções

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é uma autarquia brasileira que possui autonomia administrativa e funcional e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura. A função da autarquia é a de "regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviço, preservando o interesse público" (Antaq, 2016).

A Antaq foi criada pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou o então Ministério dos Transportes e criou agências para cada tipo de transporte, com o objetivo de melhorar a fiscalização e o investimento em infraestrutura dos modais.

Para obtenção de autorização para exploração dos Terminais de Uso Privado é necessário solicitar licença junto à Antaq, seguindo normas e todo o protocolo da Agência. Os terminais devem cumprir as resoluções da Agência que tratam sobre as operações realizadas nas TUPs.

A Antaq além de tratar da regulamentação do transporte aquaviário e também avalia o desempenho dos TUPs e as demais instalações portuárias divulgando os números operacionais em tempo real. A finalidade do sistema de desempenho portuário é de gerar informações que permitam a gestão operacional, o planejamento do desenvolvimento portuário, clareza das informações dos portos e ainda um padrão operacional de cada porto.

Leis Trabalhistas

Não diferente de outras empresas do Brasil, as organizações que exploram os Terminais de Uso Privados devem seguir as leis trabalhistas brasileiras. A Lei dos Portos, promulgada em 2013, garantiu aos operadores portuários a liberdade na escolha do quadro de funcionários, que pode ser fixo ou avulso, e no caso da segunda opção deve seguir as diretrizes e acordos realizados com o

Órgão de Gestão da Mão de Obra Portuária (Ogmo). A Lei 12.815 trata sobre o trabalho portuário no capítulo IV.



A Lei 12.815/13 no seu capítulo VI trata sobre o trabalho portuário e deve ser seguido pelos terminais portuários privados

O Brasil é signatário das convenções da OIT (Organização Internacional do Trabalho) 137 e 152, que tratam sobre o trabalho portuário e envolvem os terminais portuários privados. As normas tratam da segurança do trabalho, organização, dignidade, saúde e higiene.

Leis Ambientais

Os terminais portuários privados devem seguir as leis ambientais federais. Para a permissão da exploração do Terminal, o operador portuário deve obter licença ambiental dada pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), para tanto os Terminais devem seguir o Manual de Licenciamento Ambiental de Portos, instituído pela Lei Federal nº 6.938/81, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente e a CONAMA (Conselho Nacional de Meio Ambiente).

O licenciamento ambiental atesta publicamente que o operador possui a capacidade de garantir que suas atividades estão sendo desenvolvidas em conformidade com a legislação ambiental, em observância à qualidade ambiental dos recursos naturais e à sua sustentabilidade e está contido na Portaria nº 424/2011.

Os Terminais também devem seguir as resoluções da CONAMA e IBAMA sobre o armazenamento de cargas, sólidas, a granel e perigosas. Outros órgãos federais como o Ministério da Agricultura e a Anvisa possuem resoluções e portarias as quais os Terminais Portuários Privados devem seguir, de acordo com o tipo de carga que cada terminal armazena e movimenta.

Regulamento Aduaneiro

Todo o território aduaneiro nacional está sob a égide do Regulamento Aduaneiro, Decreto nº 6759, e portanto todos os portos do Brasil e suas instalações devem seguir o regulamento e as regras contidas nele, que determinam desde loteamento, jurisdição das autoridades, órgãos anuentes, fiscalização e atividades permitidas.

Segurança Portuária

Todas as instalações portuárias devem seguir o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, o ISPS Code um código internacional desenvolvido pela Organização Marítima Internacional (IMO), que surgiu após o atentado de 11 de setembro, com o objetivo de proteger essas áreas contra atentados terroristas, pirataria, roubo, embarque clandestino, entre outros. A aplicação do ISPS Code possui três níveis segurança, a partir dos quais são empregadas as medidas adequadas a cada situação.



Os terminais portuários privados devem seguir o ISPS CODE para segurança da área portuária

Dia a Dia *Terminais privados confiantes

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/103895-terminais-privados-confiantes>

Existe também o Plano Nacional de Portuário, que nada mais é que um plano de ações com o objetivo de aperfeiçoar a segurança nos portos brasileiros e suas instalações, como os Terminais Portuários Privados.

Normam

A NORMAM (Normas da Autoridade Marítima) são as normas elaboradas pela Marinha do Brasil, que é a autoridade marítima no Brasil. Essas normas regulamentam desde a execução de dragagens até a regulamentação do serviço de praticagem no Brasil.

Leis Estaduais e Municipais

Os terminais Portuários Privados no Estado de São Paulo estão também sob a fiscalização da CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), é a agência do governo do estado de São Paulo, Brasil, responsável pela fiscalização, controle e monitoramento de todas as atividades geradoras de poluentes ambientais. Tudo isso com o objetivo de preservar e recuperar a qualidade das águas, do ar e do nosso solo.

Para obter licenciamento para funcionamento, as empresas que operam os Terminais Portuários Privados de contêineres e carga granel, devem obter licença ambiental estadual, que é concedida pela CETESB.

O STF decidiu em 2014 que é de competência exclusiva da União legislar sobre as atividades portuárias, essa decisão foi em relação à Lei municipal nº 813/2013, que em sua redação queria limitar o tipo de carga armazenada pelos terminais. O Ministro Ricardo Lewandowski, na época presidente do STF, deixou claro em seu voto que o município invadiu a competência da União, não cabendo a ele legislar sobre atividades portuárias, e apenas sobre a ocupação do solo nos limites do município.

Fonte: Site da Associação dos Terminais Portuários Privados

<https://www.portosprivados.org.br/publicacoes/legislacao>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/07/2022



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMPACTOS PERSISTENTES E NOVOS DESAFIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O setor portuário brasileiro terá de enfrentar a falta de contêineres a médio ou até a longo prazo e, além disso, o frete marítimo continuará acima do praticado antes da pandemia, o que demonstra que os efeitos do caos logístico causado pelos surtos de Covid-19 nesse mercado ainda vão continuar no horizonte de seus players. Essas são algumas das conclusões de um estudo sobre os impactos da pandemia do Covid-19 no transporte marítimo e no setor portuário, desenvolvido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e divulgado ontem, quinta-feira.

O levantamento, que é destaque em reportagem publicada na edição desta sexta-feira, dia 29, do jornal BE News, ainda mostra que a desorganização do segmento, com contêineres e navios ficando retidos em portos bloqueados por surtos do novo coronavírus, levou a vários cancelamentos de escalas de cargueiros na costa brasileira. Mas isso não foi geral, tendo sido mais crítico nos complexos da Região Nordeste. Por essa característica, a Antaq não pretende baixar uma norma específica para lidar com a questão, o que não a impedirá de continuar acompanhando esse cenário.

Os dados desse estudo deixam evidente que o empresário brasileiro, tanto o usuário como o operador logístico e o portuário, ainda terão de lidar com os reflexos da pandemia no cenário nacional, mesmo que a intensidade seja mais reduzida e esses efeitos estejam mais presentes em uma região do que outra. E como consequência, a fim de manter a competitividade de suas cargas, quer na exportação, quer na importação, terá de buscar alternativas logísticas para manter seus custos. Isso envolverá desde a mudança da operação, migrando suas mercadorias para outros tipos de navios (o que pode levar até a novas formas para esses artigos serem transportados), até planejamentos logísticos mais complexos. Recentemente, por exemplo, reportagem do BE News mostrou montadoras tendo de escoar seus veículos por outros portos, muitas vezes de estados vizinhos, a fim de garantir sua exportação.

Enfim, mais uma vez o setor de transporte se vê diante de desafios que vão demandar novas abordagens, criatividade e uma busca por maior eficiência em suas atividades. E tais metas terão de ser atingidas. Os efeitos da pandemia ainda vão se manter no mercado da logística marítima e eles vão precisar ser contornados. Que, ao menos, a iniciativa privada não enfrente essa batalha sozinha e tenha a seu lado o poder público - nesse caso, a Antaq e os ministérios da Infraestrutura e da Economia - acompanhando as reações do segmento e impedindo eventuais abusos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SSE 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) suspendeu cautelarmente a cobrança do Terminal Handling Charge 2 (THC2), também conhecido como Serviço de Segregação e Entrega de contêineres (SSE), nos portos e terminais marítimos do País. A medida, que entra em vigor hoje, consta da Resolução Antaq nº 84, datada de ontem e que foi publicada na edição desta sexta-feira do Diário Oficial da União (DOU).

SSE 2

A suspensão da cobrança do THC2 cumpre determinação do Tribunal de Contas da União (TCU), oficializada no Acórdão nº 1.448/2022, de 22 de junho.

SSE 3

Enquanto isso, ação defendendo a cobrança da tarifa já chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF). E será julgada pelo ministro Luiz Fux. Rio Grande do Norte 1 O Governo do Rio Grande do Norte apresentou um projeto para a implantação de um porto indústria multiuso em seu litoral. O empreendimento tem um custo calculado em R\$ 6 bilhões e foi modelado como uma parceria público-privada. Conforme os estudos elaborados pelo Estado, a instalação irá movimentar equipamentos para os parques de energia eólica offshore do litoral potiguar e, também, das futuras unidades de produção de hidrogênio verde locais, além de servir de apoio para as atividades das indústrias de petróleo e pesca e, ainda, a operação de cargas.

RIO GRANDE DO NORTE 2

O projeto potiguar foi apresentado pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Sílvio Torquato, na última quarta-feira, em reunião com a diretoria da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte. Segundo ele, ainda não há um local determinado para o empreendimento, que ainda depende da obtenção de um parceiro privado, para a realização dos investimentos necessários.

RIO GRANDE DO NORTE 3

De acordo com o secretário estadual, o futuro porto não prejudicará os complexos já instalados. “Em uma faixa de 100 km, teremos três portos, o Ilha, o de Guamaré e o novo, que será multiuso”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/07/2022

NACIONAL - ANTT ABRE AUDIÊNCIA SOBRE WACC REGULATÓRIO DE RODOVIAS CONCEDIDAS

Estudos ficarão disponíveis para contribuições externas entre 5 de agosto e 19 de setembro

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



A PRINCIPAL ALTERAÇÃO SUGERIDA NA PROPOSTA BUSCA POSSIBILITAR A DIFERENCIAÇÃO DE TAXAS DE CUSTO MÉDIO PONDERADO DE CAPITAL DE ACORDO COM DIFERENTES PERFIS DE RISCO DE CADA CARTEIRA DE PROJETOS

O WACC regulatório pode ser resumido como a taxa mínima de retorno de um projeto de concessão de rodovia

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou a abertura de audiência pública sobre a proposta de aprimoramento da metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório — CMPC (WACC regulatório) das rodovias federais concedidas.

O aviso foi aprovado na reunião de diretoria colegiada realizada na última quarta-feira e publicada no Diário Oficial da União (DOU) de ontem. Os estudos ficarão disponíveis para contribuições externas entre os dias 5 de agosto e 19 de setembro. A sessão pública virtual será realizada por meio de videoconferência no dia 1º de setembro.

O WACC regulatório, além de ser utilizado como parâmetro de desconto nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio econômico-financeiro das concessões de rodovias, também é adotado nos novos projetos de concessões em relação às tarifas de leilão. Pode ser resumido como a taxa mínima de retorno de um projeto de concessão.

Alterações

A principal alteração sugerida na proposta busca possibilitar a diferenciação de taxas de custo médio ponderado de capital de acordo com diferentes perfis de risco de cada carteira de projetos.

Outra mudança trata da indexação do custo médio ponderado de capital regulatório ao benchmark, índice usado como referência quando se avalia o desempenho de um tipo de investimento, de juros de longo prazo. A ideia do órgão é permitir um ajuste de custo médio ponderado de capital vigente às condições mais recentes do mercado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/07/2022

EXPORTAÇÃO DE CARNE DE FRANGO CRESCE 6%, APONTA ABPA

Já para a carne suína a projeção é de queda de 3%

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



O CONSUMO PER CAPITA DA CARNE SUÍNA, QUE EM 2021 ERA DE 16,7 QUILOS POR PESSOA/ANO, DEVE SALTAR ATÉ 8% EM 2022, BATENDO NA CASA DOS 18 QUILOS PER CAPITA/ANO.

Em relação ao consumo brasileiro de frango, 2022 deve se manter estável em comparação a 2021, com marca de 45,5 quilos per capita/ano

Dados divulgados ontem pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) apontam um aumento de 6% nas exportações de carne de frango em relação a 2021, com o embarque de 4,9 milhões de toneladas.

Já a carne suína deve ter recuo de 3% nas exportações, mas a disponibilidade do produto em território brasileiro será 9% maior do que em 2021.

A ABPA projeta também um acréscimo sul de 1% na produção brasileira da carne de frango, com 14,5 milhões de toneladas. Para 2023, a previsão é de que a fabricação da proteína cresça 4,5% no comparativo com 2022, atingindo até 15 milhões de toneladas. Já a exportação deve manter um ritmo de crescimento semelhante em 2022 e 2023, com 5,2 milhões de toneladas enviadas ao mercado externo.

Em relação ao consumo brasileiro da proteína avícola, 2022 deve se manter estável em comparação a 2021, com marca de 45,5 quilos per capita/ano. Já para 2023, a prospecção é de avanço de até 2%, chegando em R\$ até 46 quilos per capita/ano.

No caso da carne suína, a projeção para este ano é de produção de até 4,95 milhões de toneladas, o que representa incremento de até 5% em relação a 2021. No ano que vem, o crescimento gira em torno de 3%, chegando em 5,1 milhões de toneladas, esma a ABPA. A exportação também deve crescer 9%, atingindo 1,2 milhão de toneladas.

Destaque para o consumo per capita da carne suína, que em 2021 era de 16,7 quilos por pessoa/ano e deve saltar até 8% em 2022, batendo na casa dos 18 quilos per capita/ano. Ainda deve haver ligeiro crescimento de 1,5% em 2023, com consumo de 18,3 quilos por pessoa/ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/07/2022

NACIONAL - ANTAQ NÃO FARÁ NOVAS REGULAÇÕES SOBRE VERTICALIZAÇÃO DE CONTÊINERES

Para a agência, não é necessário criar uma regulamentação que anja todo o setor

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



Para Flávia Takafashi, futuramente os dados poderão demonstrar a necessidade de novo regramento para verticalização de contêineres nos portos brasileiros

Apesar de reconhecer aumentos na verticalização marítima de contêineres dos portos brasileiros, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu que não deve criar novas regulações sobre o tema.

A conclusão veio do grupo de trabalho da Antaq nomeado "Grupo de Trabalho de monitoramento dos impactos da pandemia da Covid-19 no Transporte Marítimo e no Setor Portuário", que, dentre outras questões, analisou navios de carga e os gargalos nas exportações nos portos organizados, com seus cais públicos e terminais arrendados. O estudo foi publicado ontem.

A justificativa dada pelo levantamento é que "a integração vertical é vista como um fator de risco para comportamentos discriminatórios, para os quais a Antaq possui medidas dentro de seu arcabouço regulatório e acompanha esse fenômeno mundial".

De acordo com a coordenadora do grupo do estudo, a diretora Flávia Takafashi, o objetivo não foi identificar como cada mercado se comporta, mas sim iniciar a coleta de dados regionalizados para saber mais sobre a verticalização de contêineres.

Além disso, em certas regiões as omissões — cancelamentos dos acessos de navios a determinados terminais portuários — não existem, enquanto que em outras sim. Portanto, não é necessário criar uma regulamentação que anja todo o setor.

"Se analisarmos o mercado do Norte, por exemplo, eles não sofrem com omissões porque têm um mercado próprio. Então não será uma preocupação. Mas para a região Sudeste temos uma questão diferente. Portanto, de uma maneira geral entendemos que não há necessidade de realizar conclusões para criação de regulamentações neste sentido", disse.

Segundo a diretora da Antaq, o que o órgão deverá fazer é a análise de cada caso em particular para aplicar, de acordo com as normas e regulamentações existentes, as devidas determinações. Isso valerá também para futuros estudos de editais de concessões de portos e terminais brasileiros.

"Nossas análises partirão sempre de casos concretos, considerando o contexto analisado. Olharemos de caso a caso. Tanto em processos de elaboração de concessões quanto quando fomos provocados por denúncias acerca do tema", comentou.

Contudo, Flávia não descartou uma possível regulação sobre o tema. Tudo dependerá dos dados, que serão coletados junto aos terminais em um módulo disponível no Sistema de Desempenho Portuário (SDP). A ferramenta oportuniza que portos organizados e terminais autorizados declarem as omissões ocorridas em seus berços.

A partir desses dados, são feitas análises quanto às incidências de omissões apresentadas, consolidando-as por região e por tipo de autorização, isto é, por porto organizado e para terminais autorizados. O objetivo é ter uma nova ferramenta para as análises que, com o passar do tempo, formarão uma série de dados mais robustos.

Omissões de escala por região

De acordo com o estudo publicado, a região Nordeste apresentou 143 de um total de 316 omissões em terminais arrendados e cais públicos. Em seguida veio a região Sudeste com 101, e por último, a região Sul com 72 faltas de escala.

Também foram demonstrados os números de omissões ocorridas em terminais autorizados de contêineres. Destaque para os terminais localizados na Região Sul, totalizando 56 ausências de escala nesse período.

Médio prazo

Segundo o relatório, a falta de contêineres deve continuar a médio e longo prazo. O movimento é o encarecimento do frete de transporte marítimo em navios de contêineres, que também continuará acima do praticado antes da pandemia.

"A falta de contêineres e a capacidade logística dos portos, acompanhados do aumento da demanda de movimentação de cargas containerizadas, impulsionadas pelo incremento do mercado e-commerce e pela concentração do mercado de transporte marítimo, ocasionaram um grande problema logístico internacional; sendo certo que os prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação perdurará em um horizonte de médio prazo", informa o estudo.

Demais impactos

O estudo mostrou ainda algumas dificuldades enfrentadas pelo setor do transporte marítimo e como elas impactam as atividades de transporte de carga. Entre elas o congestionamento nos terminais, alterações no prazo de entrega e situações como tripulação dos navios com Covid.

De acordo com o relatório, essas dificuldades tiveram como consequência a perda de credibilidade do porto e de carga em navegação de cabotagem — entre portos do mesmo país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/07/2022

NACIONAL - ASSINATURA DA MRS

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



Divulgação/MRS

O Ministério da Infraestrutura assina, nesta sexta-feira (29), a renovação antecipada do contrato de concessão dos mais 1,8 mil quilômetros de trilhos da Malha Sudeste, operados pela MRS Logística.

A data havia sido adiada na edição 126, publicada no último dia 13, do Jornal BE News. A cerimônia de assinatura acontecerá em Juiz de Fora (MG) e contará com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. O termo aditivo prevê a prorrogação com a União por mais 30 anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/07/2022

AEB PROJETA RECORDE DE RECEITA DE EXPORTAÇÕES PARA ESTE ANO

No entanto, o saldo reflete a valorização dos preços das commodities no mercado externo, o que não significa crescimento econômico

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



O aumento das cotações de commodities como petróleo em bruto, soja em grão, milho, café e óleos combustíveis pode refletir no recorde de receita de exportação neste ano

Se a alta nas cotações de commodities permanecer até o final do ano, o Brasil deverá alcançar uma receita recorde de US\$ 319,471 bilhões em exportações, 13,8% a mais em relação ao ano passado — US\$280,633 bilhões. A projeção da balança

comercial consta na revisão divulgada pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Em importações, o saldo esmado é de US\$ 265,345 bilhões, um aumento de 21% quando comparado aos US\$ 219,409 bilhões alcançados em 2021. Dessa forma, é projetado um superávit de US\$54,126 bilhões, que, no entanto, é 11,6% menor em relação ao do ano passado, quando a entrada de recursos foi maior do que a saída em US\$ 61,224 bilhões.

Por sua vez, a corrente de comércio, projetada em US\$584,816 bilhões para 2022, também será novo recorde, superando a anterior de US\$ 500,042 bilhões apurada em 2021.

Segundo o presidente da AEB, José Augusto de Castro, as projeções refletem a alta de preços das commodities no mercado internacional, decorrente de fatores como a pandemia, guerra na Ucrânia e lockdown na China. No entanto, ele faz uma ressalva. Se por um lado há aumento de receita, por outro, há estagnação da atividade econômica neste ano, com queda na produção destinada às vendas externas. “Nós não estamos gerando atividade econômica, apenas receita de exportação. Os preços aumentaram, mas a quantidade não”, afirmou.

A AEB realiza o levantamento das projeções da balança comercial anual todo mês de dezembro e a revisão em julho. “Na projeção para 2022 em dezembro, o cenário era de aumento de preços, mas não tão forte como ocorre. Ninguém esperava. Com a guerra na Ucrânia, em fevereiro, os preços explodiram. Um fato ruim que acabou sendo positivo para o Brasil. O primeiro aumento alcançava apenas as commodities, depois passou para os produtos industriais”, complementou.

Castro explicou ainda que, com base nas análises da balança comercial mensal divulgada pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a inflação internacional também gerou aumento de custos nas importações e, por isso, a projeção de superávit para o ano é menor em relação a 2021.

“Os preços das importações aumentaram em torno de 35% e a quantidade, zero. Na exportação, o preço tem aumentado 20% e tem havido queda na quantidade exportada. Hoje, o Brasil se beneficia dos elevados preços das commodities. Ainda que as importações cresçam mais fortemente do que as exportações, nós teremos um superávit, só que menor, afetado negativamente pelas importações. A projeção de superávit, agora de US\$ 54 bilhões, basicamente retrata o aumento de preços na importação e o aumento de preços mais queda na exportação”, explicou Castro.

Segundo o levantamento, entre as commodities com preços mais elevados destacam-se petróleo em bruto, soja em grão, milho, café e óleos combustíveis, que podem influenciar o aumento de receita projetado.

Guerra na Ucrânia

A guerra na Ucrânia elevou os preços de alguns produtos importados pelo Brasil. Segundo o levantamento da AEB, entre março e julho, o gás natural subiu 79%; o petróleo, 31%; o carvão, 27%; e os fertilizantes, 31%.

Por fim, na comparação das cotações entre janeiro de 2021 e julho de 2022, o estudo constatou grande elevação nos preços do gás natural (365%), petróleo (68%), carvão (320%) e fertilizantes (232%).

Castro esma que a instabilidade na economia deverá perdurar até o primeiro semestre de 2023. “Talvez, a estabilidade no mercado internacional ocorra no segundo semestre de 2023, porque a pandemia e a guerra entre Ucrânia e Rússia continuam presentes e afetando as atividades econômicas”, destacou.

Custo Brasil

O diretor executivo da AEB ressaltou que a projeção recorde de receita de exportação reflete apenas a valorização dos preços das commodities no mercado externo, o que não se traduz em crescimento econômico no País.

“Por um lado, o aumento das cotações das commodities é bom para o Brasil, por outro, é ruim. É bom por causa do aumento de receita, mas é ruim porque nós estamos exportando um produto sem valor agregado. O que gera mais empregos qualificados, mais valor agregado são os produtos manufaturados. E nesses, o País tem participação pequena por causa do Custo Brasil muito elevado, que impede que este produto tenha competitividade no mercado internacional”, afirmou. “Temos as commodities, que geram menos empregos aqui e mais no exterior”, complementou.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/07/2022

O diretor executivo da AEB, José Augusto de Castro, afirmou que é preciso reduzir o Custo Brasil para incentivar a produção de manufaturados, o que alavancaria a economia interna e a competitividade externa

NACIONAL - “A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL POTENCIALIZA A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL”, DIZ ESPECIALISTA

Anderson Soares, fundador de um centro de excelência sobre essa tecnologia, foi o convidado da live promovida pelo Brasil Tech Export

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



QUANTO MAIS DADOS, MAIS PRECISO É O RESULTADO DO PROGRAMA DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL”

ANDERSON SOARES

Fundador do Centro de Excelência em Inteligência Artificial (CEIA)

Além de fundador do CEIA, Soares criou e é o coordenador do Bacharelado em Inteligência Artificial da Universidade Federal de Goiás, o primeiro curso do segmento no Brasil

Uma empresa brasileira desenvolveu um algoritmo capaz de detectar Covid-19 pela tosse, o que lhe rendeu um prêmio internacional em setembro do ano passado, no Japão. O projeto é do Centro de Excelência em Inteligência Artificial (CEIA), fundado por Anderson Soares, que participou da live “Exemplos reais de como a Inteligência Artificial está presente nos produtos que você consome”, promovida pelo Brasil Tech Export na tarde de ontem.

Transmitida online pelo canal do Brasil Export no Youtube, e pelo portal BE News, a live foi conduzida pelo presidente do Conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo, que é diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

Pode-se dizer que a inteligência artificial é uma aliada no combate à Covid-19, frente à tecnologia desenvolvida pelo CEIA para detectar a doença pandêmica pela tosse, em 2021. No entanto, segundo Soares, o produto ainda não está no mercado.

Além de fundador do CEIA, Anderson Soares criou e é o coordenador do Bacharelado em Inteligência Artificial da Universidade Federal de Goiás, o primeiro curso do segmento no Brasil. O especialista explicou que a eficiência de uma plataforma de inteligência artificial depende da

quantidade de dados disponíveis a serem computados. “Quanto mais dados, mais preciso é o resultado do programa de inteligência artificial”, explicou.

Entre os produtos de inovação tecnológica criados pelo CEIA, citados por Soares, estão um veículo autônomo de pequeno porte destinado à entrega de comida, para uma grande marca de logística do ramo gastronômico; uma plataforma para uma seguradora que permite ao usuário, em caso de avaria do seu veículo, publicar as fotos do automóvel sinistrado e obter o orçamento prévio do conserto; uma plataforma de inteligência artificial que detecta ameaças de crimes contra o patrimônio ao analisar imagens de câmeras de segurança em tempo real, entre outros. “Tudo o que a IA (inteligência artificial) faz é potencializar a transformação digital”, afirmou Soares.

Hackathon

Aproveitando a pauta sobre inovação e tecnologia, o diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, falou sobre o Porto Hack Santos, que ocorrerá nos dias 30 e 31 deste mês, no Terminal Marítimo de Passageiros (Concais), em Outeirinhos, no Porto de Santos (SP). A maratona é promovida pela Abtra, com o objetivo de propor soluções para melhorar os processos logísticos e de comércio exterior e aproximar a comunidade local do maior complexo portuário da América Latina.

Dez times, com cinco participantes cada, irão competir. O vencedor ganhará um prêmio no valor de R\$ 25 mil e terá apoio da Abtra na intermediação de negócios.



Na ocasião, Caputo fez um convite a todos, pois o evento é aberto ao público em geral. “O hackathon vai unir a experiência dos competidores em desenvolver soluções comunitárias com base em tecnologias como 5G, Open APIs e Inteligência Artificial para encarar gargalos existentes nas atividades do porto e do comércio exterior”, explicou o diretor-executivo.

A live do Brasil Tech Export pode ser conferida na íntegra no canal do Brasil Export, no Youtube

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/07/2022

REGIÃO SUDESTE - ÀS VÉSPERAS DO SANTOS EXPORT, SPA É INCLUÍDA NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO

Decreto presidencial também qualificou a Autoridade Portuária de Santos no Programa de Parcerias de Investimentos

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O Porto de Santos movimentou 80,7 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, alta de 5,7% sobre o volume registrado em igual período de 2021

A desestatização do Porto de Santos será o tema principal do Santos Export, que será realizado nos dias 3 a 4 de agosto em Guarujá (SP). O assunto já anda bem quente devido à meta do governo federal de colocar o plano em prática ainda este ano. E ontem mais um passo foi dado nesse sentido. A edição do Diário Oficial da União (DOU) publicou decreto do presidente Jair Bolsonaro (PL) incluindo a Autoridade

Portuária — Santos Port Authority (SPA) — no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da presidência da República e no Programa Nacional de Desestatização (PND).



De acordo com o Decreto nº 11.151, assinado na última quarta-feira, o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) ficará incumbido de executar e acompanhar as medidas de desestatização da parte pública do terminal. Já a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados pelo BNDES para estruturar e implementar a desestatização. Além disso, deverá examinar a minuta do contrato de concessão do serviço portuário.

Ainda segundo o documento, o Ministério da Infraestrutura fica encarregado de coordenar e monitorar as medidas de desestatização, além de validar os produtos parciais e finais dos estudos a serem conduzidos pelo BNDES.

Lembrando que representantes do Ministério estarão presentes no Santos Export. E no segundo dia, 4 de agosto, haverá um painel exclusivo, às 9h30, para debater a desestatização do Porto de Santos.

O Santos Export é um fórum regional promovido pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento, exclusivo a conselheiros, autoridades e patrocinadores, será realizado no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP) e terá transmissão online dos canais do Brasil Export e do portal BE News no Youtube.

Movimentação de cargas

Enquanto isso, o Porto de Santos segue registrando bons resultados. Segundo dados divulgados ontem pela SPA, foram movimentadas 80,7 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, um aumento de 5,7% sobre o volume registrado em igual período do ano passado. Com isso, o maior porto da América Latina bateu o seu próprio recorde anterior, impulsionado pelo aumento das mercadorias do agronegócio, com destaque para a soja.

“Considerando apenas o mês de junho, foram 14,1 milhões de toneladas, um crescimento de 6,7% em relação ao mesmo mês do ano anterior”, diz trecho da nota publicada pela Autoridade Portuária.

No acumulado do semestre, se destacam as exportações de soja, milho e celulose. Os embarques do complexo soja aumentaram 10,9%, com 26,1 milhões de toneladas; o milho obteve crescimento exponencial de 184,1%, com 1,8 milhão de toneladas, já a celulose registrou um incremento de 60,4%, com 3,9 milhões de toneladas. Destaque, também, para os desembarques de fertilizantes que cresceram 23,1%, com 4,1 milhões de toneladas.

Sobressaíram, ainda, os embarques de carnes (+ 41%), com 1,2 milhão de toneladas; óleo combustível (+14,3%), com 1,4 milhão de toneladas; sucos cítricos (5%), com 1,2 milhão de toneladas; e as descargas de enxofre (+19,9%), com 1,0 milhão de toneladas. Os destaques no mês de junho foram para a soja em grãos, com 3,5 milhões de toneladas (+21,3%); celulose, com 680,2 mil toneladas (+46,4%) e milho, com 325,0 mil toneladas, antecipando o início do escoamento da safra deste grão.

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2022

Dias 3 e 4 de agosto | Sofitel Jequitimar Guarujá

Programação preliminar e sujeita a alterações (evento presencial exclusivo para conselheiros, autoridades e patrocinadores)

Dia 03 | Quarta-feira

(período da manhã de atividade presencial exclusiva para os patrocinadores inscritos junto à produção do evento)

08h00 Saída do Hotel Sofitel Jequitimar para o late Clube de Santos

09h00 Embarque no late Clube para visita marítima (lança Fabiana)

14h00 às 16h00 Almoço no late Clube

17h00 Chegada ao hotel



17h30 Início da transmissão online

18h30 Solenidade de Abertura

19h30 Palestra de abertura: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura do Brasil

20h00 Jantar no Cafe de La Musique em homenagem à Sammarco Advogados Associados, com oferecimento de vinhos pela Odjfell Terminals

Dia 4 | Quinta-feira

Início da transmissão online

09h00 Painel 1: Desestatização do Porto de Santos

- > Evolução do processo de desestatização junto ao Governo Federal
- > Regras do novo modelo de gestão
- > Reação do mercado ao processo de desestatização

Palestrantes:

- Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Debatedores convidados:

- Antônio Carlos Sepúlveda, Diretor-Presidente da Santos Brasil
- Fabio Siccherino, Diretor-Presidente da DPW Santos
- Regis Prunzel, Presidente do Sopesp

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

10h45 Coffee break

11h15 Painel 2: As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos

- > Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
- > Demandas de infraestrutura no Porto e em seu entorno
- > A atuação dos órgãos anuentes

Debatedores convidados:

- Patrícia Dutra Lascosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano
- Vitor Vinuesa, Diretor de Logística da ADM na América do Sul
- Adolpho Bastos, Vice-Presidente de Logística da Scania na América Latina
- Edson Souki, Gerente-Geral da Odjfell Terminals/Granel Química

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

12h45 Almoço no Sofitel Jequirar oferecido pelo Porto de Santos

14h00 Painel 3: Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos

- > Os desafios dos acessos rodoviários
- > As perspectivas do crescimento da movimentação ferroviária
- > Os planos de expansão para o modal hidroviário e o aprofundamento do canal de navegação

Palestrantes:

- Felipe Queiroz, Secretário Nacional de Transportes Terrestres
- Fernando Biral, Diretor-Presidente da Santos Port Authority

Debatedores convidados:

- Rui Klein, Diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias
- Bruno Tavares, Presidente da Praticagem de São Paulo
- Silvana Alcântara, Diretora de Regulatório e Institucional da VLI
- André Neiva, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)

Moderador:

Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

15h30 Coffee-break

16h00 Painel 4: O futuro do Porto de Santos

- > Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
- > Crescimento sustentável e pacto porto-cidade
- > Ações da iniciativa privada para o crescimento das operações

Apresentação:

Diretoria da Santos Port Authority

Debatedores convidados:

- Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)
- Associação Comercial de Santos (ACS)
- Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
- Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave)
- Conapra
- Praticagem do Brasil
- Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)
- Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
- Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)
- Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)

Moderadores:

Ricardo Molitzas, Presidente do Conselho do Santos Export

Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

18h00 Leitura da Carta do Santos Export 2022 e cerimônia de encerramento

Fonte: *BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 29/07/2022

REGIÃO NORDESTE - SUAPE RECEBE MAIOR PORTA-CONTÊINER DE TODA A SUA HISTÓRIA

Embarcação MSC New Haven tem 333,99 metros e capacidade para transportar até 8.643 TEU

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



Apenas portos de classe mundial têm infraestrutura para receber embarcações como o MSC New Haven

O Porto de Suape recebeu um dos maiores navios que já aportaram no estado de Pernambuco: o MSC New Haven, embarcação de bandeira portuguesa que chegou ao atracadouro pernambucano para descarregar 391 contêineres no Tecon Suape. É o navio de maior comprimento já recebido pelo complexo, com 333,99 metros de comprimento. Tem 42 metros de largura e capacidade de transportar até 8.463 TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés).

Após a operação, realizada na semana passada, a embarcação seguiu com destino ao Porto de Salvador, na Bahia.

A chegada de gigantes como o MSC New Haven é uma realidade para Suape desde dezembro de 2019, quando foi assinada a portaria nº 136/19, que estabeleceu os parâmetros operacionais e requisitos para manobras de navios tipo porta contêiner.

A parr de então, Suape passou a receber embarcações com comprimento total entre 306 e 336,99 metros, e largura máxima entre 46 e 48,99 metros.

Em julho de 2020, por exemplo, um navio de contêineres da classe Sammax, com 330 metros de comprimento e capacidade para transportar até 12 mil TEU, atracou no Cais 2 para realizar a operação no Tecon Suape.

Já em abril de 2021, a Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) deu aval para o porto receber navios porta contêineres da classe New Panamax, a de maior dimensão disponível na América Lana, que mede 366 metros de comprimento, 52 de largura e capacidade para cerca de 14 mil TEU (portaria n^o 037/2021).

Apenas portos de classe mundial têm infraestrutura para receber esse tipo de embarcação.

“Com a capacidade de receber essas classes de navios, podemos ofertar ao mercado a possibilidade de incremento na movimentação de carga por embarcação e, com isso, maior ganho de escala para as companhias de navegação em suas operações. Além disso, Suape definitivamente se credencia a ser o hub port (porto concentrador de cargas) para as regiões Norte e Nordeste, além de contribuir sobremaneira com a capacidade logística do País, juntando-se aos portos do Sul/Sudeste como opção logística para as companhias de navegação que operam esses navios”, salienta o coordenador de operações portuárias, Felipe Fonseca.

Líder

Líder na movimentação de contêineres no Norte/Nordeste, o Porto de Suape bateu recorde em 2021 com 518.525 TEU e 7,1% de crescimento em relação ao ano anterior. Até julho deste ano, movimentou um total de 232.619 TEU.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/07/2022

REGIÃO NORDESTE - VALE VENDE SIDERÚRGICA DE PECÉM PARA ARCELORMITTAL POR US\$ 2,2 BI

Companhia fica em São Gonçalo do Amarante e tem capacidade instalada de 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano

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



Fundada em 2008, a CSP opera dentro da primeira Zona de Processamento de Exportação do Brasil e é beneficiada por incentivos fiscais

A mineradora Vale informou ontem que vendeu a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), localizada em São Gonçalo do Amarante, no Ceará, por US\$ 2,2 bilhões (cerca de R\$ 11,3 bilhões) para a ArcelorMittal. A transação foi concluída após acordo da Vale com seus sócios Posco e Dongkuk, e o montante será utilizado para o pagamento antecipado do saldo da dívida líquida, de aproximadamente US\$ 2,3 bilhões (quase R\$ 11,9

bilhões).

A conclusão da transação está sujeita a aprovações corporativas e regulatórias usuais, incluindo o aceite do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que deve ocorrer até o fim deste ano.

Fundada em 2008, a CSP opera dentro da primeira Zona de Processamento de Exportação do Brasil (ZPE) e é beneficiada por incentivos fiscais. Ela tem capacidade de produção de 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano.

Segundo a ArcelorMittal, a compra da CSP vai aumentar sua posição na indústria siderúrgica brasileira porque adiciona capacidade de produção de placas de alta qualidade, que ela poderá fornecer dentro do grupo ou vender nas Américas do Norte e do Sul. A compradora também deve capitalizar o investimento em eletricidade limpa e de hidrogênio verde em Pecém. A companhia espera ainda capturar mais de US\$ 50 milhões de sinergias identificadas, incluindo despesas operacionais, compras e otimização de processos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/07/2022

INTERNACIONAL - UCRÂNIA ANUNCIA RETOMADA DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS EM TRÊS PORTOS

Operações de embarque por Odessa, Chornomorsk e Pivdennyi para escoamento via Mar Negro serão supervisionadas pelo governo da Turquia

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



A RETOMADA DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS FOI CONFIRMADA NA QUARTA-FEIRA, CINCO DIAS APÓS RÚSSIA E UCRÂNIA FIRMAREM UM ACORDO, MEDIADO PELA ONU E TURQUIA, PARA A LIBERAÇÃO DE 25 MILHÕES DE TONELADAS DE CEREAIS QUE ESTÃO BLOQUEADOS

O Porto de Odessa é um local estratégico para as exportações de grãos ucranianos via Mar Negro

A Marinha da Ucrânia anunciou a retomada das operações para o embarque de grãos nos

portos de Odessa, Chornomorsk e Pivdenny, via Mar Negro. O início dos trabalhos foi confirmado após a inauguração do Centro de Coordenação Conjunta (CCC), em Istambul, na Turquia.

As operações serão supervisionadas por meio do CCC pelo governo turco. A retomada das exportações de grãos foi confirmada na quarta-feira, cinco dias após Rússia e Ucrânia firmarem um acordo, mediado pela ONU e Turquia, para a liberação de 25 milhões de toneladas de cereais que estão bloqueados por causa da guerra.

O acordo, porém, quase foi comprometido no sábado após um bombardeio russo ao porto de Odessa. Na ocasião, o Kremlin enfatizou que o objetivo era atingir uma infraestrutura militar e não impedir a retomada dos embarques, o que acirrou ainda mais a tensão com Kiev.

Na última segunda-feira, o governo ucraniano afirmou que esperava retomar ainda esta semana as exportações de cereais, que são cruciais para a segurança alimentar global, já que os preços dos alimentos dispararam desde o início da invasão da Ucrânia pela Rússia, em 24 de fevereiro. O conflito vem impedindo o escoamento da maior parte dos grãos de produtores da região.

"A saída e a entrada de navios nos portos marítimos serão feitas formando um comboio que acompanhará o primeiro navio. Mas isso será precedido pelo árduo trabalho dos hidrógrafos" para determinar rotas seguras, afirmou a Marinha ucraniana. As autoridades do Governo da Ucrânia enfatizaram que não confiam na Rússia para garantir a segurança dos navios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/07/2022



O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, participou na última sexta-feira, dia 22, do Seminário Governança Portuária: Gestão dos portos públicos brasileiros, desafios e perspectivas, realizado em Curitiba (PR). O evento reuniu várias autoridades e representantes do segmento portuário, com o objetivo de conhecer os principais aspectos sobre o papel dos portos brasileiros. Na foto, Sérgio Aquino ladeado, à esquerda, pelo ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas e, à direita, pelo presidente do Porto de Paraná, Luiz Fernando Garcia.

NOSSA COLUNA DESTA SEMANA ESTÁ NAVEGANDO POR MARES PORTUGUESES, PARANAENSES, FLUMINENSES E PAULISTAS PARA MOSTRAR IMPORTANTES EVENTOS, VISITAS TÉCNICAS, HOMENAGENS E PRÊMIOS NO TÃO PRESTIGIADO SETOR DOS MODAIS. VAMOS DAR UMA ESPIADA NA VITRINE?

POTENCIAL PARCERIA

Em visita às instalações do Porto de Sines, em Portugal, na última terça-feira, dia 26, o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, o CEO do Porto de Suape (PE), Roberto Gusmão, e o anfitrião e diretor-presidente do complexo português, Luiz Cacho. Na oportunidade, Gusmão conheceu as modernas instalações de Sines, a exemplo da retroárea disponível para o desenvolvimento de um distrito industrial. Marcelo Sobreira ressaltou a importância e o papel do Portugal Export em fomentar negócios e potenciais parcerias entre os portos. Roberto Gusmão completou afirmando que Suape e Sines “são portos com características muito semelhantes, com localização estratégica e distantes de grandes centros urbanos, fato que permite a implantação de novos projetos, garantindo futuras expansões”.



HOMENAGEM AO VICE-ALMIRANTE LIMA FILHO



A comunidade marítima prestigiou em peso a homenagem ao vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, juiz-presidente do Tribunal Marítimo e indicado à diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em jantar promovido pelo Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro (Sindario), pelo Escritório Kincaid/Mendes Vianna Advogados e pela Sociedade Amigos da Marinha (Soamar) Rio de Janeiro, no último dia 21, na capital fluminense. Na foto, o presidente do Sindario, José

Carlos Ribeiro Gomes, a filha e a esposa do homenageado da noite, Tayane Lima e Valéria Lima, o vice-almirante Lima Filho, Vera Leeri, ao lado do esposo e diretor da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), André Leeri, e o presidente da Fenamar, Marcelo Neri - que, em seu discurso, ressaltou como mais que justa a homenagem: “o almirante Lima Filho vem fazendo por merecer, durante toda sua trajetória de vida e cumprindo suas missões e as entregando com excelência”.

TROFÉU PAINEL 2022

Os desejos de parabéns da Vitrine ao ex-CEO do Grupo Maersk Julian Thomas, que, reconhecido por votação popular, recebeu o Troféu Painel 2022, do Instituto BESC, na categoria Personalidade, dedicada aos



profissionais por suas relevantes contribuições nos setores de energia, logística e transporte no País.

VOCÊ SABE O QUE É HACKATHON?

O termo resulta de uma combinação das palavras inglesas “hack” (programar de forma excepcional) e “marathon” (maratona). Sendo assim, o Hackathon é um evento que reúne programadores, designers e outros profissionais ligados ao desenvolvimento de software para uma maratona de programação, com o objetivo de desenvolver um software ou solução tecnológica que atenda a um fim específico. A maratona pode durar entre um dia ou uma semana. E ao final, você terá soluções surpreendentes...



Bacana, não? Então, fique ligado porque a 2ª edição do Porto Hack Santos, com o tema: “Conectividade Exponencial”, acontecerá neste fim de semana, dias 30 e 31 de julho, no Terminal Concais, em Santos (SP), e promete agitar a Baixada Santista. O evento deve reunir, ao longo de 35 horas, 50 competidores, divididos em dez equipes, para apresentar soluções tecnológicas a dois desafios. Em paralelo à competição, a comunidade local poderá participar de toda uma programação que faz parte do projeto “Um porto para o futuro”. A ideia do evento, promovido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), é que os projetos apresentados pelos competidores possam ser desenvolvidos e implantados no Porto de Santos. A coluna Vitrine agradece o convite para conhecer o evento e deseja sucesso! Para agenda completa e inscrições: www.umportoparaofuturo.org.br.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 29/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OBRAS DE MELHORIA NA REGIÃO PORTUÁRIA PROVOCAM DESVIO NO TRÂNSITO

Informações: Santos Port Authority (29 de julho de 2022)

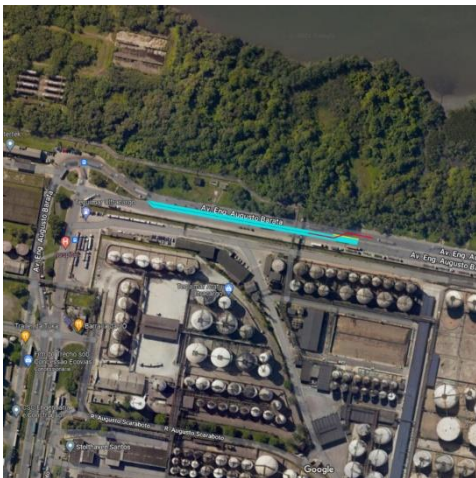


Foto: SPA

A partir de sábado (30), haverá implantação de desvio na Avenida Augusto Barata, sentido Santos-Via Anchieta, para obras SPA inicia as obras de melhoria da infraestrutura viária na avenida perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, junto ao acesso ao Viaduto Paulo Benevides.

Com a mudança provisória no trânsito, a pista de entrada do Porto (sentido São Paulo – Santos) terá mão dupla de direção, com a outra pista interdita para a execução das obras. O desvio será feito em cerca de 350 metros da avenida.

O projeto prevê a readequação do sistema viário, aproveitando o traçado existente, além da reestruturação do sistema de microdrenagem da região. As obras também contemplam a implantação de novo sistema de iluminação e sinalização viária.

O objetivo é racionalizar e dar maior fluidez de tráfego aos veículos transportadores das cargas movimentadas nas atividades de exportação e importação. As obras também contemplam a

construção de um canal de drenagem em substituição à vala de drenagem existente, com maior capacidade de vazão e conseqüente melhoria no escoamento das águas pluviais da rede municipal.

A recomendação é de que o tráfego urbano evite a região neste período, dando preferência à opção de trajeto pela Avenida Martins Fontes e Rodovia Anchieta. Aos motoristas de carga, por sua vez, recomenda-se atenção às placas indicativas.



Foto: SPA

A Guarda Portuária reforçará o monitoramento na região. Em caso de ocorrências de trânsito, o usuário pode entrar em contato pelo telefone 3202-6570. Para dúvidas, o contato é o email transito@brssz.com.

Sugestões e dúvidas também podem ser enviadas

à A Ouvidoria da SPA, pelo email ouvidor@brssz.com ou telefone (13) 3202-6565 – ramal 2526.

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

Data: 29/07/2022

MTUR, EMBRATUR E CLIA BRASIL AVALIAM PERSPECTIVAS DE CRUZEIROS NO PAÍS

Informações: Agência Porto (29 de julho de 2022)



Foto: Divulgação / Agência Porto

As perspectivas do mercado de cruzeiros aquaviários no Brasil foram o assunto de reunião realizada nesta quarta-feira (27.07), em Brasília (DF), entre o ministro do Turismo, Carlos Brito; o presidente da Embratur, Silvio Nascimento; e o presidente da Clia Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), Marco Ferraz, além de diretores de grandes operadoras que atuam no país.

Representantes do segmento expuseram o potencial de ampliação do mercado nacional de cruzeiros, que desempenha importante papel na atração de investimentos e turistas ao Brasil. A pauta também envolveu possíveis parcerias entre a Embratur e empresas de cruzeiros para a promoção de destinos nacionais, com vistas a reforçar a chegada de visitantes ao país.

Os operadores do segmento apresentaram, ainda, pontos a serem trabalhados no sentido de aprimorar ainda mais o desempenho da atividade no Brasil. A lista inclui ações como a melhoria das condições de embarque e desembarque de passageiros e aperfeiçoamentos no regramento tributário aplicado ao segmento.

PANORAMA – A temporada de cruzeiros 2022/2023 tem a previsão de movimentar R\$ 3,3 bilhões e gerar cerca de 43 mil empregos no Brasil. De 29 de outubro a 20 de abril, 8 navios devem realizar 160 roteiros, ofertando mais de 674 mil leitos. As oito embarcações que participarão da temporada partirão de Itajaí (SC), Maceió (AL), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e Santos (SP), com 486 escalas em 17 destinos.

Além das embarcações de cabotagem (navegação entre portos marítimos sem se afastar da costa), 35 navios de longo curso – que partem de destinos internacionais e param no Brasil – vão percorrer águas nacionais. De 7 de outubro a 17 de maio, estão previstas 309 escalas em 45 destinos de 15 estados, incluindo Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul.

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

Data: 29/07/2022

VII ENAPORT E X CONOGMO REÚNE AUTORIDADES DO SETOR PORTUÁRIO E GOVERNAMENTAL

Informações: FENOP (29 de julho de 2022)



Foto: FENOP

A abertura do VII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias- ENAPORT e X Congresso Nacional dos Ogmos – CONOGMO ocorreu nesta quarta-feira (27/7), em Brasília. O evento, organizado pela Federação Nacional das Operações Portuárias -FENOP, reuniu autoridades e profissionais do setor portuário e governamental.

O presidente da FENOP, Sérgio Aquino, frisou a importância do evento para o segmento.

“Realizamos o VII ENAPORT e o X CONOGMO com a consciência da importância de tais atividades para os debates e formulações de propostas estratégicas para o setor portuário e para o Brasil.”

O Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, reforçou o valor do evento.

“Não tenho dúvidas que as discussões que serão geradas aqui trarão contribuições que, certamente, chegarão à Agência e a todos os entes envolvidos. Nos colocamos a disposição para buscar por um diálogo cada vez mais próximo do setor regulado.”

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNTA), Mário Povia, também destacou a importância dos debates junto ao setor e tratou sobre a desestatização. Na ocasião, ele antecipou que a assinatura do contrato de concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), inicialmente prevista para 12 de setembro, será agora no dia 23 de agosto.

Aquino agradeceu todos os presentes e destacou a volta do evento pós-pandemia. “Rendemos as devidas homenagens ao setor empresarial, às administrações portuárias e aos trabalhadores portuários, que garantiram os fluxos comerciais e a competitividade do país no crítico momento de pandemia.”

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

Data: 29/07/2022

BRASIL, COLÔMBIA E PERU REALIZAM EXERCÍCIOS TÁTICOS NO ALTO SOLIMÕES

Fonte: Agência Marinha de Notícias (29 de julho de 2022)



Operação chamada de BraColPer Naval envolve mais de 400 militares dos três países – Foto: Agência Marinha de Notícias

No alto Solimões, na cidade de Tabatinga (AM), os Navios-Patrolha Fluvial “Raposo Tavares” e “Rondônia”, assim como o Navio de Assistência Hospitalar “Oswaldo Cruz” e a aeronave UH-12, iniciaram a Operação BraColPer Naval 2022, compondo o Grupo-Tarefa (GT) da Flotilha do Amazonas até o dia 10 de agosto. Neste momento, a comissão navega no Rio Amazonas Peruano

a caminho da cidade de Iquitos, no Peru.

A Operação BraColPer reúne as capacidades das Marinhas do Brasil (MB), Colômbia e Peru desde 1974, com o objetivo de realizar exercícios mediante de intercâmbio de conhecimento na Tríplice Fronteira, aprimorando o nível de adestramento e permitindo assim a eficácia nas operações combinadas das unidades navais dos países participantes.

A Operação é dividida em três fases e envolve mais de 400 militares. As fases I e II são realizadas nos Rio Marañon, o Rio Solimões Peruano, entre as cidades de Letícia (Colômbia) e Iquitos (Peru), nos períodos que coincidem com as datas das Independências desses países, comemoradas nos dias 20 e 28 de julho, respectivamente. Ao final dessas fases, os navios que compõem o GT regressam para as suas sedes. Como nos anos anteriores, a fase III, realizada no estado do Amazonas, ocorrerá nos Rios Solimões e Negro, no mês de setembro, justamente por ocasião da comemoração dos 200 anos da Independência do Brasil.

O Vice-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo enfatizou que é um privilégio para a MB participar como marinha-anfitriã no ano em que o Brasil comemora o bicentenário da sua Independência.

“A Bacia Amazônica dá acesso ao mais interior de nossos países, sendo, portanto, tema de atenção compartilhada. Exige, conseqüentemente, ações conjuntas, que promovam continuidade além fronteiras. Muito além da histórica e sólida amizade entre nossas nações, a atuação multinacional na região amazônica é um imperativo, que deve estar assentada sobre um robusto sistema de cooperação, nos diversos níveis de decisão”, destacou o Almirante.

Comemorações da Independência da Colômbia

No dia 20 de julho de 2022, na cidade de Letícia – Colômbia, foram realizadas as celebrações relativas ao 212º aniversário da Independência da Colômbia com a presença de autoridades civis e militares brasileiras. Dentre os eventos protocolares, destacam-se a celebração de uma missa na Catedral de Letícia, além do desfile cívico alusivo aos 212 anos da Independência da Colômbia, onde militares da Marinha e do Exército do Brasil também desfilaram pelas ruas da cidade. Na ocasião, houve demonstração de pessoal, meios e equipamentos operativos militares colombianos; como também aposição floral diante do busto do Almirante Padilla, herói colombiano que teve participação decisiva na Independência.

Já no rio Marañon, os Navios-Patrolha Fluvial “Raposo Tavares” e “Rondônia”, e o Navio de Assistência Hospitalar “Oswaldo Cruz”, da Marinha do Brasil, acompanhado dos Navios “ARC Rey”, “ARC Letícia”, “ARC Joyss” da Armada da Colômbia mais o navio “BAP Clavero” da Marinha de Guerra do Peru, realizaram um Desfile Naval encerrando as comemorações do dia pátrio.

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

Data: 29/07/2022

SUAPE RECEBE PORTA-CONTÊINER DE MAIOR COMPRIMENTO DE TODA A SUA HISTÓRIA

Informações: Complexo Industrial Portuário de Suape (29 de julho de 2022)



A embarcação MSC New Haven, com 333,99 metros e capacidade para transportar até 8.643 TEUs, movimentou 388 contêineres em sua passagem pelo atracadouro pernambucano – Foto: Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros

O Porto de Suape recebeu um dos maiores navios que já aportaram em terras pernambucanas. Trata-se do MSC New Haven, embarcação de bandeira portuguesa que chegou ao atracadouro pernambucano para descarregar

391 contêineres no Tecon Suape. É o navio de maior comprimento já recebido por Suape, com 333,99 metros de comprimento. Tem também 42 metros de largura e capacidade de transportar até 8.463 TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Após a operação, na semana passada, seguiu com destino ao Porto de Salvador, na Bahia.

A chegada de gigantes como o MSC New Haven tornou-se uma realidade para Suape desde que, em dezembro de 2019, foi assinada a portaria nº 136/19, estabelecendo os parâmetros operacionais e requisitos para manobras de navios tipo porta-contêiner. A partir de então, Suape pôde receber embarcações com comprimento total entre 306 e 336,99 metros, e largura máxima entre 46 e 48,99 metros.

Em julho de 2020, por exemplo, um navio contêiner da classe Sammax, com 330 metros de comprimento e capacidade para transportar até 12 mil TEUs, atracou no Cais 2 para realizar a operação no Tecon Suape.

Já em abril de 2021, a Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) deu aval para o porto receber navios porta-contêineres da classe New Panamax, a de maior dimensão disponível na América Latina, que mede 366 metros de comprimento, 52 de largura e capacidade para cerca de 14 mil TEUs (portaria nº 037/2021). Apenas portos de classe mundial têm infraestrutura para receber esse tipo de embarcação, a maior que pode cruzar o Canal do Panamá por meio das novas eclusas.

“Com a capacidade de receber essas classes de navios, podemos ofertar ao mercado a possibilidade de incremento na movimentação de carga por embarcação e, com isso, maior ganho de escala para as companhias de navegação em suas operações. Além disso, Suape definitivamente se credencia a ser o hub port (porto concentrador de cargas) para as regiões Norte e Nordeste, além de contribuir sobremaneira com a capacidade logística do país, juntando-se aos portos do Sul/Sudeste como opção logística para as companhias de navegação que operam esses navios”, salienta o coordenador de operações portuárias, Felipe Fonseca.

Líder na movimentação de contêineres no Norte/Nordeste, o Porto de Suape bateu recorde em 2021 com 518.525 TEUs e 7,1% de crescimento em relação ao ano anterior. Até julho deste ano, movimentou um total de 232.619 TEUs.

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

Data: 29/07/2022

EXPLORAÇÃO DE MINÉRIOS EM ALTO MAR POSSUI POTENCIAL DESCONHECIDO E MUITAS CONTROVÉRSIAS

Informações: Jornal USP (29 de julho de 2022)



Foto: USP Imagens – Reprodução/Youtube

A mineração em alto mar foi abordada recentemente na conferência dos oceanos da ONU. O evento, que aconteceu entre 27 de junho e 1 de julho de 2022, abordou o tema com preocupação, ao expor possíveis danos aos ecossistemas marinhos e levantar questões a partir do viés mercadológico e exploratório. Em entrevista ao Jornal da USP no Ar 1ª Edição, o professor

Paulo Sumida, Chefe do Laboratório de Ecologia e Evolução de Mar Profundo e Diretor do Instituto Oceanográfico (IO) da USP, salienta que a prática ainda está em “fase de exploração”.

Os países possuem uma jurisdição de até 200 milhas náuticas para minerar. Em alguns deles, é possível encontrar minérios de ferro, manganês e cobalto. Fora desse limite, o professor ressalta que as áreas internacionais são regulamentadas pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, um órgão da ONU, e, por isso, a exploração demanda um pedido de autorização da competência.

O Pacífico Central, na área da Ilha de Clipperton, que compreende países como Inglaterra, Estados Unidos e Rússia, distribui as zonas de potencial mineração. São elas que concentram os principais pedidos de concessões legais para a retirada de minérios. Porém, é importante destacar que as condições encontradas no alto mar diferem, em grande parte, da mineração terrestre. O professor



explica que a exploração horizontal utilizada em alto mar deixa uma “pegada ecológica muito grande”, justamente porque grandes áreas são exploradas para se ter acesso aos minérios.

No Brasil, a Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais (CPRM) vem pesquisando o potencial exploratório do solo marinho. Uma das áreas que Sumida destaca é a que compreende a Elevação do Rio Grande, requerida como uma extensão plataforma continental jurídica pelo Governo Federal. Os estudos feitos se concentram na formação de crostas minerais, que podem ou não serem exploradas futuramente.

Impactos da mineração marinha

Paulo Sumida salienta que os impactos na biodiversidade marinha são os tópicos principais nessa discussão. Os passivos ambientais surgem com a possibilidade de se minerar em novas áreas, demandando uma exploração sem causar um “dano imenso em uma área enorme do Oceano”.

Pensando nisso, o Chile enviou uma carta às Nações Unidas pedindo uma prorrogação de 15 anos para o início da mineração em alto mar. Os motivos surgem com a necessidade do desenvolvimento de pesquisas, já que uma análise detalhada explicaria como esses processos poderiam se desenvolver sem maiores impactos.

Nesse quesito o professor concorda com o posicionamento do Chile, ao dizer que: “nós temos que conhecer bem essas áreas, conhecer bem não só como elas são formadas, mas como também aos seus seres vivos ocupam essas áreas”. Em contraponto à uma política exploratória, ele destaca que esses recursos não são renováveis, sem deixar de lado a “pressão econômica” do uso desses minerais na indústria de alta tecnologia.

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

Data: 29/07/2022

FMI MELHORA PROJEÇÃO PARA CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL EM 2022

Informações: Portal NTC (29 de julho de 2022)

O Fundo Monetário Internacional (FMI) elevou de forma expressiva a estimativa para o crescimento da atividade brasileira, neste ano, apesar das dificuldades enfrentadas pela economia global. Entretanto, passou a ver desempenho mais fraco em 2023.

Na revisão das estimativas em seu relatório Perspectiva Econômica Global, divulgado hoje (26), o FMI passou a estimar o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil neste ano em 1,7%, bem acima da taxa de 0,8% calculada em abril.

Para 2023, o relatório do FMI indica que a expansão da atividade será de 1,1%, 0,3 ponto percentual a menos do que o previsto em abril.

A estimativa do FMI, no entanto, ainda está um pouco abaixo da do governo, que calcula que o PIB brasileiro deve crescer 2%, neste ano. A previsão do Ministério da Economia para 2023 é de 2,5%.

A melhora do cenário para o Brasil ajudou a impulsionar a projeção para o crescimento da América Latina e Caribe, com o FMI vendo agora aumento do PIB da região de 3% este ano, 0,5 ponto a mais do que no relatório anterior.

Mas da mesma forma, a estimativa para a América Latina e Caribe no ano que vem piorou em 0,5 ponto, para 2%.

Economia mundial

De acordo com as previsões do FMI, o crescimento do PIB global desacelerará para 3,2% em 2022, ante uma previsão de 3,6%, divulgada em abril.



O crescimento mundial se recuperou em 2021 para 6,1% depois que a pandemia da covid-19 esmagou a produção global em 2020 com contração de 3,1%.

“A perspectiva piorou significativamente desde abril. O mundo poderá em breve estar à beira de uma recessão global, apenas dois anos após a última”, disse o economista-chefe do FMI, Pierre-Olivier Gourinchas, em comunicado.

Entre os motivos que levaram o FMI a reduzir a projeção para o PIB mundial em 2022 em 0,4 ponto estão a inflação mais elevada em todo o mundo, desaceleração mais forte do que o esperado na China devido a novos surtos de covid-19 e repercussões negativas da guerra na Ucrânia.

Para a China, o fundo cortou as perspectivas de crescimento em 1,1 ponto para 2022 e em 0,5 ponto para 2023, indo respectivamente a 3,3% e 4,6%.

“Os riscos para o cenário são predominantemente negativos. A guerra na Ucrânia pode levar a uma interrupção repentina das importações de gás da Rússia pela Europa; pode ser mais difícil reduzir a inflação do que o esperado se os mercados de trabalhos estiverem mais apertados ou se as expectativas de inflação desancorarem”, destacou o FMI.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/07/2022*

TRÊS PORTOS UCRANIANOS RETOMAM EXPORTAÇÕES DE CEREAIS

Informações: Brasilagro (29 de julho de 2022)

Acordo entre Ucrânia e Rússia possibilitará escoamento de cerca de 25 milhões de toneladas de cereais bloqueados no Mar Negro. Navios passarão por inspeção para garantir que não levem armas à Ucrânia.

Os três portos ucranianos designados para escoar as exportações de cereais do país “retomaram o trabalho” nesta quarta-feira (27/07), anunciou a Marinha da Ucrânia.

Os portos de Odessa, Chornomorsk e Pivdenny voltaram a operar após um acordo assinado com a Rússia e intermediado pela Turquia e pela ONU na sexta-feira para liberar cerca de 25 milhões de toneladas de cereais bloqueados no Mar Negro.

O acordo, porém, quase foi comprometido no sábado, poucas horas após a assinatura, depois de um bombardeio russo no porto de Odessa atrair uma onda de condenação mundial, embora Moscou tenha enfatizado que o objetivo era atingir uma infraestrutura militar, e não impedir a retomada dos embarques.

Na segunda-feira, o governo ucraniano afirmou que esperava retomar ainda esta semana as exportações de cereais, cruciais para a segurança alimentar global, já que os preços dos alimentos dispararam desde o início da invasão da Ucrânia pela Rússia, em 24 de fevereiro, que vem impedindo o escoamento da maior parte dos grãos.

Centro de coordenação na Turquia

Também nesta quarta-feira, foi inaugurado em Istambul, na Turquia, o Centro de Coordenação Conjunta, responsável pelo controle das exportações através do Mar Negro, seguindo os termos do acordo assinado na semana passada, que inclui dois documentos: um sobre as exportações de cereais da Ucrânia e outro sobre a exportação de produtos agrícolas e fertilizantes russos.

O Centro será dirigido por representantes das partes envolvidas: um ucraniano, um russo, um turco e um membro da ONU, que deverão estabelecer o cronograma de rotação de navios.

O acordo implica, também, que seja feita uma inspeção dos navios que transportam os cereais, para garantir que não levem armas para a Ucrânia.



“A saída e a entrada de navios nos portos marítimos serão feitas em comboio. Mas primeiro haverá um trabalho árduo dos hidrógrafos” para determinar rotas seguras, informou a Marinha ucraniana.

Grandes produtores mundiais

A Rússia e a Ucrânia estão entre os maiores produtores de grãos do mundo. Antes do início da invasão russa, os dois países juntos forneciam cerca de 30% do trigo comercializado no mundo. O cereal é urgentemente necessário no mercado mundial – especialmente na Ásia e na África.

“Os famintos do mundo não podem esperar”, disse o presidente ucraniano, Volodimir Zelenski, saudando o acordo na sexta-feira. “Agora podemos não apenas retomar o trabalho de nossos portos do Mar Negro, mas também manter a proteção necessária para eles”, acrescentou (DW, 27/7/22)

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

Data: 29/07/2022

ITAJAÍ PROPÕE QUE APM TERMINALS MANTENHA ARRENDAMENTO DOS BERÇOS DURANTE FASE DE TRANSIÇÃO

Informações: Município de Itajaí (29 de julho de 2022)

O Município de Itajaí, por meio da Superintendência do Porto, propôs à APM Terminals, em ofício enviado nesta quinta-feira (28), a manutenção do arrendamento dos berços 1 e 2, nas condições do atual contrato, a partir de 2023. A medida dá continuidade à oficialização da prorrogação da Autoridade Portuária Pública e Municipal por até dois anos. Nesse período transitório, enquanto é concluído o processo de desestatização do terminal, o Município busca a melhor forma de dar seguimento ao trabalho operacional.

No documento enviado à APM Terminals, o Município solicita que a empresa manifeste se há interesse em continuar com as operações no Porto de Itajaí a partir de janeiro de 2023 até a conclusão do processo de desestatização. Em caso positivo, o contrato transitório seria assinado de imediato pelo período de seis meses, podendo ser automaticamente prorrogado até o término do processo de desestatização, mantendo as mesmas condições econômicas e operacionais já estabelecidas no atual arrendamento, que encerra em 31 de dezembro deste ano. O ofício dá prazo de 48 horas para a APM se manifestar sobre o assunto.

“Neste período de transição, que inicia em 2023, o Município e a Superintendência do Porto de Itajaí buscarão a melhor proposta para garantir a continuidade das operações portuárias na cidade, assim como temos feito ao longo dos últimos 25 anos do convênio de delegação. O importante trabalho realizado pela APM Terminals durante esses anos demonstra como viável a promoção de contrato transitório de operação dos berços 1 e 2”, destaca o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Município oficializa ao Governo Federal a prorrogação da Autoridade Portuária

O Município e a Superintendência do Porto de Itajaí também protocolaram, na quarta-feira (27), ofício ao Ministério da Infraestrutura/Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários concordando com a proposta da União de prorrogação do convênio de delegação por até dois anos. O Município enfatiza que é contrário à uma cláusula resolutiva presente no documento, mas informa que aceita a renovação da Autoridade Portuária Pública Municipal para evitar prejuízos maiores ao Porto de Itajaí.

Em reunião na segunda-feira (25), em Brasília (DF), uma comitiva itajaiense, liderada pelo prefeito Volnei Morastoni e pelo superintendente do Porto Fábio da Veiga, solicitou a exclusão da cláusula resolutiva do contrato de prorrogação para garantir o prazo de delegação pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes. A medida era importante para impedir problemas socioeconômicos que a insegurança logística possa causar, mas a União decidiu manter a cláusula.



“O Porto de Itajaí é o coração econômico da cidade, que é a 12ª do país em arrecadação federal. Fazer uma transição de uma maneira estável e segura é fundamental, tanto para o Município como para o Governo Federal. Vamos manter a gestão municipal nessa fase de transição porque entendemos que é a melhor forma de dar continuidade e evitar que a cidade e os cidadãos sejam prejudicados até que seja finalizado o processo de desestatização”, ressalta o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

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

Data: 29/07/2022

ANTT APROVA NOVO PLANO DE GESTÃO DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL

Informações: Agência Porto (29 de julho de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, na terça-feira (26/7), o Plano de Gestão de Logística Sustentável (PLS). O PLS visa instituir boas práticas de sustentabilidade em vários eixos de atuação, com o cumprimento de ações, metas, prazos de execução e mecanismos de monitoramento e avaliação.

O PLS foi instituído inicialmente na ANTT por meio da Deliberação nº 109/DG, de 29 de maio de 2013, em atendimento à Instrução Normativa nº 10, de 12 de novembro de 2012/SLTI e ao Decreto nº 7.746, de 5 de junho de 2012.

Porém, após a pandemia, com as mudanças ocorridas na estrutura interna da agência, o texto passou por adequações para assegurar a eficiência na execução dos planos, tendo o novo plano aprovado pela Portaria DG nº 422, de 26 de julho de 2022.

As tarefas contemplam atividades voltadas ao aproveitamento de recursos naturais e bens materiais, além da conscientização do público interno para manter o controle nas compras e contratações, bem como referente à limitação de procedimentos referentes ao deslocamento de pessoal.

Uma comissão gestora trabalha para trazer as ações às unidades responsáveis. Para isso, a Gerência de Recursos Logísticos (Gelog) desenvolve planos relativos a todo o processo sustentável dos materiais de consumo, energia elétrica, água e esgoto, coleta seletiva solidária e deslocamento de pessoal.

A Gerência de Licitações e Contratos (Gelic) cuida das atividades relativas a compras e contratações sustentáveis, e a Gerência de Gestão Estratégica de Pessoal (Gespe) desenvolve ações voltadas à conscientização e qualidade de vida no trabalho.

Nas regionais, as Coordenações de Apoio Logístico participam do desenvolvimento das atividades relativas aos eixos temáticos do PLS. Com os resultados obtidos por avaliação técnica, novos planos de ação e melhoria deverão ser desenvolvidos.

Sede em Brasília – Decisões sustentáveis acompanham a ANTT desde a escolha do projeto do edifício-sede, localizado em Brasília. Com arquitetura desenvolvida para o aproveitamento de recursos naturais como água, ar e iluminação. Tais medidas ganharam a certificação “LEED GOLD”, (Leadership in Energy and Environmental Design).

O edifício conta com um sistema de condicionamento de ar que atende às taxas de renovação exigidas pelas normas brasileiras. Os elevadores funcionam de forma inteligente e em modo stand-by, o que garante a redução do consumo de energia. Já na garagem, 50% da iluminação e 100% da ventilação são naturais e o controle de iluminação dos pavimentos é automatizada.

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

Data: 29/07/2022

ONU AUXILIARÁ EXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES DA RÚSSIA

Informações: Agrolink (29 de julho de 2022)



Imagem: José Fernando Ogura/AEN

O primeiro vice-primeiro-ministro da Rússia, Andrey Belousov, assinou um memorando de entendimento com o secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU) António Guterres, onde a ONU auxiliará na exportação de fertilizantes do país europeu. “O principal objetivo deste documento é garantir o fornecimento transparente e desimpedido de alimentos e fertilizantes minerais russos, incluindo matérias-primas para sua produção, no exterior. O prazo do memorando é de três anos”, disse o Fertilizer Daily.

Para ele, é importante garantir as exportações da Rússia para o mercado mundial de produtos agrícolas e fertilizantes minerais. “Ainda, de acordo com as informações disponíveis, a Secretaria da ONU assessorará as empresas nacionais sobre os procedimentos e requisitos necessários para a exportação de fertilizantes minerais”, completou.

Além disso, o Comitê de Regulamentos da Pauta Aduaneira da Rússia aprovou a introdução de cotas para a exportação de enxofre como medida de proteção para a agricultura doméstica. Estão previstas para serem instaladas de 10 de agosto a 31 de dezembro de 2022 no valor de 1,1 milhão de toneladas.

“80% do enxofre na indústria vai para a produção de ácido sulfúrico. Por sua vez, 78% do ácido sulfúrico é utilizado para a fabricação de fertilizantes minerais. Para controlar os preços dessa matéria-prima, foi proposto limitar a exportação de enxofre no valor de 1,1 milhão de toneladas até o final de 2022 e fixar os preços de venda do enxofre para a produção de fertilizantes minerais em nível não superior à média preços prevalecentes em maio julho de 2021, como foi feito com os preços de fertilizantes minerais”, disse Vitaly Korolev, vice-chefe do Serviço Federal Antimonopólio.

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

Data: 29/07/2022

AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL

Informações: Santos Port Authority (29 de julho de 2022)

O Porto de Santos voltou a registrar recordes de movimentação de cargas. O 1º semestre de 2022 obteve a melhor marca histórica para o período (80,7 milhões de toneladas, um aumento de 5,7% sobre o mesmo período do ano passado). Considerando apenas o mês de junho, foram 14,1 milhões de toneladas, crescimento de 6,7% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

As cargas do agronegócio continuam à frente desse desempenho. No acumulado do semestre, os embarques do complexo soja (+10,9%), com 26,1 milhões de toneladas; milho (+184,1%), com 1,8 milhão de toneladas, e celulose (+60,4%), com 3,9 milhões de toneladas, e as descargas de fertilizante (+23,1%), com 4,1 milhões de toneladas, foram os destaques. Sobressaíram, também, os embarques de carnes (+ 41%), com 1,2 milhão de toneladas; óleo combustível (+14,3%), com 1,4 milhão de toneladas; sucos cítricos (5%), com 1,2 milhão de toneladas; e as descargas de enxofre (+19,9%), com 1,0 milhão de toneladas.

Os destaques no mês de junho foram para a soja em grãos, com 3,5 milhões de toneladas (+21,3%); celulose, com 680,2 mil toneladas (+46,4%) e milho, com 325,0 mil toneladas, antecipando o início do escoamento da safra deste grão.

Granéis sólidos – apresentaram alta de 7,4% no acumulado do semestre em comparação com 2021 (41,7 milhões t), caracterizando-se como a melhor marca para o período. A participação da soja em



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 094/2022
Página 39 de 67
Data: 29/07/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

grãos nesse volume foi de 56%; do açúcar 18,4%; do farelo de soja 11,5%, do milho 4,5% e do fertilizante 10,6%.

Granéis líquidos – resultado 4,8% superior ao primeiro semestre do ano passado, atingindo 9,3 milhões de toneladas, melhor marca para o período. A participação das cargas no volume de granéis líquidos foi de 24,3% para o óleo diesel e gasóleo; 18,5% para o óleo combustível; 13,9% para os sucos cítricos; 9,2% para a soda cáustica; 6,4% para a gasolina; 4,6% para o álcool e 2,8% para a amônia.

A carga containerizada somou 2,4 milhões de TEU (medida de um contêiner de 20 pés), uma redução de 0,1% em relação aos primeiros seis meses de 2021, o que caracteriza estabilidade e, em número absoluto, é a segunda melhor marca para o período.

Atracações – no mês de junho, houve acréscimo de 2,1% em relação a 2021, com 433 atracações. O total do semestre registrou aumento de 2,8%, com 2.526 atracações.

Corrente Comercial – A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira foi de 29,1%. Cerca de 32,1% dessas transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo Porto de Santos (52%).

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

DESCRIÇÃO	JUNHO		VAR %	ATE JUNHO		VAR %
	2021	2022		2021	2022	
EMBARQUES	9.694.441	10.599.068	9,3	55.399.844	58.899.739	6,3
DESEMBARQUES	3.556.562	3.544.640	(0,3)	20.977.515	21.814.164	4,0
Total	13.251.003	14.143.708	6,7	76.377.359	80.713.903	5,7
PRINCIPAIS PRODUTOS						
EMBARQUES						
Açúcar	2.201.313	2.047.239	(7,0)	9.983.347	7.745.197	(22,4)
- Em sacos	0	19.059	-	73.434	66.174	(9,9)
- Em contêineres	206.164	145.794	(29,3)	1.120.229	526.402	(53,0)
- Granel sólido	1.995.149	1.882.386	(5,7)	8.789.684	7.152.621	(18,6)
Alcool	98.052	105.664	7,8	352.069	353.730	0,5
Café em grãos	179.631	194.818	8,5	1.179.697	1.141.448	(3,2)
Carnes	159.836	170.672	6,8	820.549	1.156.827	41,0
- Bovina	113.180	112.074	(1,0)	553.933	814.701	47,1
- De Aves	44.804	57.188	27,8	257.581	333.419	29,4
- Outras	1.852	1.410	(23,8)	8.035	8.706	(3,8)
Celulose (sólida e containerizada)	484.796	660.288	46,4	2.455.702	3.937.900	60,4
Complexo soja	3.717.186	4.293.263	15,5	23.566.306	26.125.825	10,9
- Em grãos a granel	2.956.729	3.586.599	21,3	20.051.033	21.656.816	8,0
- Em grãos em contêineres	18	413	2.194,4	7.597	749	(90,1)
- Farelo a granel	742.727	694.275	(6,5)	3.415.361	4.388.754	28,5
- Farelo em contêineres	17.712	11.876	(32,4)	82.315	79.506	(13,9)
Gasolina	166.680	58.949	(64,6)	734.490	492.072	(33,0)
Milho	3.567	325.025	9.012,0	628.231	1.784.749	184,1
- Em contêineres	3.567	2.757	(22,7)	14.559	18.892	29,8
- Granel sólido	0	322.268	-	613.672	1.765.857	187,8
Óleo combustível	166.524	213.090	28,0	1.255.584	1.434.601	14,3
Óleo diesel e gasóleo	219.748	187.458	(14,7)	943.955	1.169.924	23,9
Sucos cítricos	201.399	226.351	12,4	1.169.605	1.228.497	5,0
- Em contêineres	26.264	24.520	(6,6)	130.904	151.150	15,5
- Granel líquido	175.135	201.831	15,2	1.038.701	1.077.347	3,7
Sub-Total Embarques	7.578.732	8.602.817	12,2	43.089.534	46.570.770	8,1
Outros	2.115.709	2.096.251	(0,9)	12.310.310	12.328.969	0,2
Total Embarques	9.694.441	10.599.068	9,3	55.399.844	58.899.739	6,3
DESEMBARQUES						
Ardubo	549.484	648.999	17,7	3.301.714	4.065.156	23,1
Alcool	500	503	0,6	3.583	13.911	288,3
Amonia	33.006	18.799	(43,0)	182.185	215.028	18,0
Enxofre	173.157	119.070	(31,2)	836.786	1.003.484	19,9
Fosfato de cálcio	33.000	33.595	1,8	164.266	121.510	(26,0)
GLP	50.740	61.894	22,0	309.093	161.998	(47,6)
Metanol	28.770	22.404	(22,1)	117.553	126.865	7,9
Nafta	0	0	-	0	1	-
Óleo diesel e gasóleo	188.769	135.423	(28,3)	935.802	716.475	(23,4)
Sal	147.163	80.642	(45,2)	527.656	542.726	2,9
Soda caustica	68.402	79.951	16,9	523.324	624.981	19,4
Sulfato dissódico	61.735	12.341	(80,0)	271.537	258.652	(4,7)
Trigo (grãos e farelo)	104.213	160.732	54,2	636.672	609.763	(4,2)
Sub-Total Desembarques	1.438.939	1.372.353	(4,6)	7.810.171	8.460.550	8,3
Outros	2.117.623	2.172.287	2,6	13.167.344	13.353.614	1,4
Total Desembarques	3.556.562	3.544.640	(0,3)	20.977.515	21.814.164	4,0
Total Geral	13.251.003	14.143.708	6,7	76.377.359	80.713.903	5,7
CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)						
Unidades	240.218	230.039	(4,2)	1.466.412	1.414.539	(3,5)
TEU	397.142	387.645	(2,4)	2.394.400	2.393.190	(0,1)
Tonelagem	4.277.287	4.099.459	(4,2)	25.499.324	24.911.922	(2,3)
FLUXO DE NAVIOS						
Atracados	424	433	2,1	2.457	2.526	2,8

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelagem de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).



JORNAL O GLOBO – RJ

GASOLINA CAI PELA QUINTA SEMANA SEGUIDA, DIZ ANP. VEJA OS POSTOS COM MENOR PREÇO NA SUA CIDADE

Ferramenta do GLOBO permite consultar os valores cobrados em revendedores de combustíveis perto de você. Na bomba, valor do litro passou de R\$5,89 para R\$ 5,74, no menor patamar desde junho de 2021

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Preços dos combustíveis estão em queda, diz ANP Marcelo D.Sants/FramePhoto

O preço da gasolina registrou queda nos postos pela quinta semana seguida, de acordo com pesquisa da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Na bomba, o preço do litro da gasolina caiu de R\$ 5,89, na semana passada, para R\$ 5,74 nesta semana (entre os dias 24 e 30 de julho). É uma queda de 2,54%.

O GLOBO preparou uma ferramenta digital que permite a consulta dos preços praticados nos postos perto de você, na sua cidade. Acesse aqui.

O preço desta semana é o menor patamar desde julho do ano passado, quando o preço médio da gasolina ficou em R\$ 5,81 no mês, informou a ANP.

O menor preço da gasolina ocorre após a redução do ICMS sobre combustíveis nos estados e vem ganhando força com as reduções promovidas pela Petrobras na refinarias. Foram duas quedas em dez dias. A mais recente começou a valer hoje, com recuo de 3,88%.

O diesel também teve queda no preço nos postos: passou de R\$ 7,44 para R\$ 7,42 - uma retração de 0,2% . É também a quinta semana seguida de recuos.

Nesta sexta-feira, durante apresentação de resultados financeiros do segundo trimestre, Cláudio Mastella, diretor de Comercialização e Logística da Petrobras, disse que a companhia ainda vê o cenário do fornecimento de diesel com "cautela". Ele afirmou que o cenário do preço de diesel é de "manutenção de preços elevados parecidos com os atuais".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/07/2022

TAXA DE DESEMPREGO CAI PARA 9,3% EM JUNHO, MENOR PATAMAR DESDE 2015

Número de ocupados é o maior desde 2012, início da série histórica. Ainda assim, há 10,1 milhões de pessoas em busca de uma vaga. Informalidade é recorde

Por Carolina Nalin e Bruna Martins* — Rio



Fila para inscrição em vaga de emprego Marcos de Paula

A taxa de desemprego no Brasil segue em trajetória de queda ao passo em que a população ocupada atinge sua máxima histórica. O desemprego ficou em 9,3% no trimestre encerrado em junho e registrou o menor patamar para o período desde 2015, quando foi de 8,4%. Ainda assim, há 10,1 milhões de brasileiros em busca de uma oportunidade. Os dados são da Pnad Contínua (Pesquisa por Amostra de Domicílios Contínua), do IBGE, e foram divulgados nesta sexta-feira.

Analistas avaliam que a taxa de desemprego deve continuar em queda nos próximos meses em função da continuidade da reabertura econômica. A PEC Eleitoral, que prevê o aumento de R\$ 400 para R\$ 600 do Auxílio Brasil e o pagamento de R\$ 1 mil para caminhoneiros e taxistas, também é elencada como um fator de fôlego à economia que pode contribuir para aumento do otimismo dos empresários e favorecer contratação de profissionais.

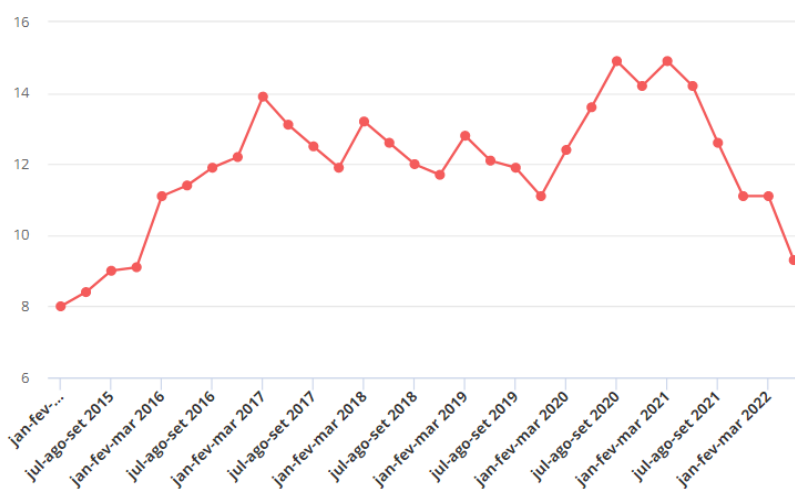
Mas a geração de postos de trabalho tende a acelerar a partir do fim do ano, e a taxa de desemprego corre o risco de voltar subir no médio prazo por conta do fim do fenômeno da reabertura em meio ao aumento da taxa de juros e expectativa de desaceleração global.

— Acreditamos que o desemprego vai continuar caindo até o final do ano, fechando 2022 com uma taxa de 8,7%, e voltará a subir no ano que vem — destaca Claudia Moreno, economista do C6 Bank.

Alberto Ramos, chefe de pesquisa macroeconômica do Goldman Sachs para América Latina, espera que o ritmo de retomada do mercado de trabalho perca força nos próximos trimestres "dada a expectativa de crescimento menor no segundo semestre de 2022 e em 2023", conforme sinalizou, em relatório.

Taxa de desemprego no Brasil

Em %



Fonte: IBGE

Ocupação recorde

O resultado do emprego no primeiro semestre deste ano, contudo, surpreendeu economistas, que se depararam com uma atividade econômica mais forte que o previsto em meio à reabertura, o que levou a uma abertura de vagas mais intensa. A taxa de desemprego caiu 1,8 ponto percentual em junho em relação aos 11,1% registrados no trimestre encerrado em março, que serve de base de



comparação. O número de desempregados recuou e há menos 1,9 milhão de pessoas na fila em busca por trabalho no país.

— Ninguém esperava uma redução tão rápida da taxa do desemprego nesses últimos meses, mas tivemos um aquecimento da atividade econômica na virada do primeiro para o segundo trimestre, com o controle da pandemia e uma injeção de recursos na economia que fez com que ela girasse um pouco mais rápido — lembra Rodolpho Tobler, economista do FGV Ibre, ao elencar medidas como a liberação de recursos do FGTS e adiantamento do 13º salário que funcionaram como um estímulo adicional ao mercado de trabalho no período.

A população ocupada chegou a 98,3 milhões, a maior desde o início da série histórica da pesquisa, em 2012. Esse contingente cresceu 3,1% frente ao trimestre anterior e de 9,5% na comparação com o mesmo período do ano passado. Há 3 milhões de pessoas a mais no mercado de trabalho, sendo 1,1 milhão na informalidade. Sete das onze atividades pesquisadas registraram aumento na ocupação.

O número de trabalhadores informais também foi o maior da série histórica do indicador, iniciada no quarto trimestre de 2015: chegou a 39,3 milhões. Fazem parte desse grupo os trabalhadores sem carteira assinada, empregadores e conta própria sem CNPJ, além de trabalhadores familiares auxiliares.

— Parte importante dos serviços, como os serviços pessoais prestados às famílias, tem grande participação de trabalhadores informais e está influenciando essa reação da ocupação. Isso também tem ocorrido na construção, setor com parcela significativa de informais — explica Adriana Beringuy, gerente da pesquisa do IBGE.

Mais trabalhadores por conta própria

O número de trabalhadores por conta própria, que inclui formais e informais, foi estimado 25,7 milhões. É o maior contingente para um trimestre encerrado em junho desde 2012, início da série histórica, embora menor do que o registrado em termos absolutos no trimestre encerrado em dezembro (25,9 milhões).

Há mais 431 mil pessoas nessa condição frente ao trimestre anterior e 1,1 milhão em relação ao mesmo período do ano passado.

Cresce o trabalho formal

Já no mercado de trabalho formal, houve um acréscimo de 908 mil pessoas no trimestre, na comparação com os três primeiros meses do ano. Em relação a igual período do ano passado, o aumento foi de 3,7 milhões de trabalhadores (11,5%).

Por outro lado, o número de empregadores com CNPJ ficou estável frente ao último trimestre e subiu 12,7% na comparação anual. Dos 4,2 milhões de empregadores, 3,4 milhões (81%) são formais.

Renda fica estável

O rendimento médio real foi estimado em R\$ 2.652, o que configura estabilidade na comparação com o primeiro trimestre. No ano, porém, houve queda de 5,1%. Segundo economistas, a volta ao mercado de trabalho tem sido marcada por um baixo poder de compra uma vez em que a inflação está elevada, assim como os juros estão altos e o crédito mais restrito.

A massa de rendimento chegou a R\$ 255,7 bilhões, um aumento de 4,4% frente ao trimestre anterior e de 4,8% em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo Adriana Beringuy, houve crescimento da massa de rendimento porque o número de pessoas trabalhando é bastante elevado.



O técnico em marketing Lucas Ventura, de 27 anos, percebe que o mercado está aquecido para a sua formação, mas ele ressalta ter observado uma diminuição nos salários oferecidos como consequência da pandemia.

Ele começou a buscar um emprego de carteira assinada há poucos meses e conta que, antes da pandemia, o pagamento era mais compatível com o piso salarial, atraindo pessoas mais qualificadas. Agora, os profissionais aceitam empregos que pagam menos pelas emergências pessoais:

— O marketing é visto como complemento e não como uma qualificação. É preciso que as empresas se atentem para isso e ofereçam propostas mais justas. Eu estou muito realizado, feliz com os novos desafios — conta ele, que trabalha como analista de marketing há um mês, mas foi convidado para outras duas vagas antes de optar pela atual.

Rodolfo Margato, economista da XP, explica que o mercado de trabalho segue aquecido e deve fazer com que ao longo do segundo semestre os salários de admissão fiquem maiores, diante da combinação de aumento da população empregada e consequente poder de barganha, com a perspectiva de inflação menor, ainda que por conta de efeitos temporários sobre o indicador.

A perspectiva para o rendimento médio efetivo, porém, ainda não é tão animadora: embora a trajetória seja altista, o crescimento deve ser de 0,5% este ano e de 1,5% em 2023, ainda não compensando perdas observadas na pandemia, diz:

— Tem uma melhoria no mercado de trabalho no curto prazo, mas esse processo pode ser interrompido no final de 2022 ou em 2023. A gente acredita em quedas adicionais da taxa de desemprego, mas uma virtual estabilização ou ligeiro aumento [da taxa] no quarto trimestre — diz Margato, que projeta o desemprego em 9%, na série com ajuste sazonal, em dezembro deste ano.

Pnad x Caged

Na última quinta-feira, dia 28, o Ministério do Trabalho e Previdência apontou a criação de 1.334.791 vagas no primeiro semestre, resultado inferior ao mesmo período do ano passado (1.478.997). O setor que mais contribuiu para a criação de empregos foi o de serviços, com 788,5 mil vagas criadas, de acordo com dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged).

As duas pesquisas não são comparáveis, pois os números do Caged são mensais e os da Pnad são trimestrais. Além disso, os dados do Caged são coletados via empresas e englobam apenas o setor privado com carteira assinada, enquanto os dados da Pnad são obtidos por meio de pesquisa domiciliar e abrangem também o setor informal da economia.

Perspectivas

Analistas estimam uma desaceleração da geração de postos de trabalho no segundo semestre. Isso porque a melhora do emprego no primeiro semestre deste ano foi motivada pela reabertura econômica e pela retomada do setor de serviços, fenômeno que perde força adiante.

Além disso, combinação de inflação, juros elevados e riscos políticos impactam a atividade econômica, o que dificulta o otimismo dos empresários no que se refere à contratação de profissionais.

*Estagiária, sob supervisão de Danielle Nogueira

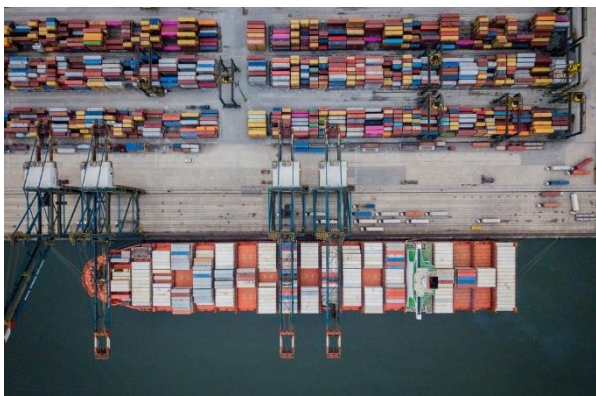
Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 29/07/2022

PORTO DE SANTOS, EM SP, ENTRA NO PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÕES DO GOVERNO FEDERAL

Cronograma prevê conclusão da venda ainda este ano, com previsão de investimentos de R\$ 18 bilhões

Por João Sorima Neto, O Globo — São Paulo



Porto de Santos: terminal entrou no cronograma de privatizações do governo federal — Foto: Santos Port Authority

O Porto de Santos, principal terminal marítimo brasileiro em valores de carga movimentadas, foi formalmente incluído no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND). O governo federal publicou decreto no Diário Oficial da União (DOU), ontem, dando início ao processo de privatização.

Depois da Eletrobras, esta poderá ser a segunda maior privatização do governo de Jair Bolsonaro, se for concluída ainda este ano.

A proposta prevê a privatização da estatal Santos Port Authority (SPA), antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), além dos serviços públicos portuários que ela desempenha. O vencedor terá que fazer investimentos elevados: estão previstos mais de R\$ 18 bilhões em melhorias e ampliação da infraestrutura, além de manutenção das instalações.

O valor da outorga mínima é de R\$ 1,38 bilhão. Vence o consórcio ou empresa que apresentar o maior valor. As áreas físicas do porto serão concedidas ao vencedor pelo prazo de 35 anos

Ligada ao Ministério da Infraestrutura, a SPA é a responsável pela gestão e fiscalização das instalações portuárias e da infraestrutura do porto, por onde passam cerca de 25% de todos os produtos exportados e importados pelo Brasil.

Túnel submerso para ligar Santos a Guarujá

Dos R\$ 18,5 bilhões a serem investidos obrigatoriamente pelo vencedor, R\$ 14,1 serão aplicados em manutenções, durante os 35 anos da concessão. Outros R\$ 3 bilhões serão aplicados na construção de um túnel submerso de 1,7 quilômetro para ligar Santos e Guarujá, embora não exista prazo fixado para conclusão desta obra.

E o R\$ 1,4 bilhão restante deve ser aplicado em obras de novos acessos rodoviários, modernização portuária e aprofundamento do canal de Santos.

Os 55 terminais de carga do Porto de Santos se estendem por 25 quilômetros de extensão, num canal de 15 metros de profundidade. Esse canal terá que ser rebaixado para 17 metros para receber navios maiores. Os terminais de Santos recebem embarcações com até 366 metros de comprimento. Os principais portos no mundo podem receber navios de até 400 metros.

Em nota, o Ministério da Economia afirmou que a concessão à iniciativa privada do terminal favorecerá a “expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram o porto e suas instalações”.

O Ministério da Economia também informou na nota que a privatização garantirá “a modicidade das tarifas e preços praticados no setor; da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários, além de estimular a modernização e o aprimoramento da gestão do porto e de suas instalações, a valorização e a qualificação da mão de obra portuária e a eficiência das atividades prestadas.”

Prazo para análise é desafiador

O decreto estabelece que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados para estruturar o plano de desestatização da empresa, que será executado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O cronograma do governo prevê que o processo seja concluído ainda este ano. A expectativa é que a proposta seja apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU) para análise já em agosto. O passo seguinte, seria a publicação do edital.

Para Luiz Soggia, especialista em portos e sócio da consultoria Terrafirma, especializada em infraestrutura, dificilmente a privatização do porto de Santos deve acontecer este ano. Isso porque o prazo para analisar um ativo tão complexo é curto.

- O prazo é desafiador. Acho difícil que a privatização de um ativo tão complexo saia este ano. A desestatização da Codesp é um processo difícil, demanda muita análise da parte contábil. Os dados devem ir agora para o Tribunal de Contas da União (TCU), que não deve analisá-los em apenas 90 dias. Serão no mínimo 4 meses - avalia Soggia.

Ele observa que a proximidade das eleições também traz incertezas, o que pode atrasar o processo. O especialista lembra que, no início do ano, fundos de investimento e operadores vinham manifestando interesse no ativo. Mas essa agitação "esfriou" exatamente porque a expectativa é que o processo não seja concluído este ano.

Soggia afirma que, mesmo com o cenário econômico adverso (juros altos, inflação) o Porto de Santos é um ativo muito interessante e, quando de fato o edital de licitação for publicado, deve despertar o interesse de muitos investidores. Ele espera concorrência elevada na privatização.

- É um ativo gigantesco, com receita de R\$ 1 bilhão, que pode chegar a R\$ 2 bilhões rapidamente. E o prazo de concessão de 35 anos é interessante. A expectativa é de uma boa concorrência quando de fato a privatização acontecer - afirma Soggia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/07/2022

DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO SÉTIMO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 78,2% DO PIB

Tendência para o restante do ano é de elevação do indicador

Por Gabriel Shinohara — Brasília



Sede do Banco Central, em Brasília Daniel Marenco/Agência O Globo

O Banco Central (BC) registrou o sétimo mês seguido de queda na dívida pública em maio, quando ficou em 78,2% do PIB. Os dados foram divulgados nesta sexta-feira.

O indicador está em trajetória de queda desde fevereiro do ano passado, quando atingiu o pico histórico de 89% do PIB, impulsionado por gastos decorrentes do enfrentamento à pandemia. Em dezembro de 2021 a dívida/PIB estava em 80,3% e em abril chegou a 78,9%.

No entanto, a expectativa da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, é de reversão dessa tendência ao longo deste ano. A IFI estima que a relação dívida/PIB termine 2022 em 79,4%.



Essa projeção consta no Relatório de Acompanhamento Fiscal de julho e é uma revisão para cima da projeção anterior de 78,7%. Segundo a IFI, a mudança aconteceu porque há uma previsão maior para os juros e inflação menor para o ano.

Segundo o BC, o crescimento do PIB no período foi o que mais contribuiu para a queda no indicador, além dos resgates líquidos da dívida e da valorização cambial.

Como o PIB é denominador da relação com a dívida, quando ele aumenta o resultado é a queda do indicador. Já a alta dos juros básicos impacta o indicador pela outra direção.

Juliana Damasceno, analista da Tendências Consultoria, ressalta que para uma análise mais profunda é necessário ver o estoque da dívida, não só a dinâmica dela com o PIB. Ela explica que parte relevante da queda é por conta de um crescimento da atividade mais forte.

— Quando olha para o saldo da dívida bruta, a gente vê que a nossa dívida desde janeiro, se comparar o saldo que a gente tem de maio pra cá, teve um incremento percentual de 2%; Então a dívida não tá caindo? Tá caindo sim, mas como proporção do PIB, há um recuo, mas um recuo da relação dívida/PIB, não do estoque. Parece que a gente tá menos endividado, mas a gente não está — destacou.

O indicador é acompanhado de perto pelo mercado porque mede a capacidade do país de pagar suas dívidas. O número engloba o resultado do governo federal, o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) e os governos estaduais e municipais.

Déficit

No setor público consolidado, que reúne os resultados fiscais do governo central, empresas estatais, estados e municípios, o déficit foi de R\$ 33 bilhões em maio, maior do que o resultado negativo de R\$ 15,5 bilhões no mesmo mês de 2021.

Esse número foi resultado de déficits de R\$ 40 bilhões no governo central e de R\$ 307 milhões nas estatais. Os governos regionais compensaram com superávit de R\$ 7,3 bilhões.

Fernando Rocha, chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, ressaltou que houve no mês um aumento de despesas e diminuição nas receitas. Pelo lado dos gastos, ele citou a antecipação do pagamento do 13º aos beneficiários do INSS.

— Isso é uma antecipação, isso aumenta a despesa no mês de maio e vai reduzir a despesa no mês de outubro ou novembro conforme o cronograma. Ao longo do ano, a situação é obviamente neutra — disse.

No acumulado do ano, no entanto, o superávit é de R\$ 115,5 bilhões, quase o dobro do mesmo período do ano passado, quando estava em R\$ 60,3 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BTG E UNIPAR FAZEM PROPOSTA PELA BRAKSEM, MAS PREÇO NÃO AGRADA

Segundo fontes, os patamares de preços discutidos favorecem mais aos compradores; J&F ainda não colocou uma oferta na mesa

Por Cynthia Decloedt e Altamiro Silva Junior

As propostas de aquisição pela petroquímica Braskem, controlada pela Novonor (ex-Odebrecht) e Petrobras, foram finalmente formalizados, mas ainda estão longe de um valor desejado pelos bancos credores, que têm parte das ações da empresa. Segundo fontes, apresentaram propostas o BTG Pactual, a Apollo e a Unipar. A J&F avalia a petroquímica, mas ainda não colocou uma oferta na mesa.

Uma das fontes afirmou que os patamares de preços discutidos favorecem mais aos compradores. A Braskem é um ativo disputado e os bancos têm dito que só vendem pelo valor integral de mercado, sem desconto.

Esse seria, inclusive, um impedimento para a proposta do BTG, que viria por meio de sua empresa de recuperação de dívidas, a Enforce. Uma tentativa de vender a empresa em uma oferta de ações no começo do ano fracassou justamente por causa do preço, quando acionistas sinalizaram intenção de comprar a petroquímica por um valor abaixo de R\$ 40 a ação.



Na negociação pela venda da Braskem, a Novonor resiste em se desfazer de seu melhor ativo

Não só os bancos, mas também a Novonor está resistindo em se desfazer de seu melhor ativo. Nos bastidores correm informações de que a ex-Odebrecht estaria de olho no resultado do pleito eleitoral, na expectativa de que um eventual governo do PT pudesse reabrir as portas para o financiamento público ao grupo. A Novonor está em recuperação judicial desde 2020 e, desde que se

tornou alvo da Lava Jato, enfrentado dificuldades para recompor várias operações do grupo.

A venda da Braskem pode movimentar R\$ 70 bilhões, incluindo as dívidas. Só a fatia da Novonor é estimada em mais de R\$ 13,5 bilhões.

Segundo fontes, a Unipar vinha sondando a petroquímica desde o ano passado, mas as conversas começaram mesmo a esquentar após a oferta de ações ser suspensa. O grupo Ultra também chegou a avaliar a compra.

Já o fundo de private equity americano Apollo teria feito proposta com ação na casa dos R\$ 44. O fundo ficou famoso por comprar a petroquímica holandesa LyondellBasell após a crise de 2008 e ganhar bilhões anos depois. A própria LyondellBasell chegou a fechar a compra da Braskem, mas desistiu em 2019.

A Braskem vem distribuindo dividendos bilionários - R\$ 7,35 bilhões - o que ajudou a acalmar os ânimos dos bancos credores nos últimos meses e acabou retirando um pouco a pressão para a venda da petroquímica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/07/2022

BANCOS ELEVAM PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DESTA ANO PARA ATÉ 2,5%

Estímulos fiscais, melhoria no mercado de trabalho e surpresas positivas na atividade levaram às revisões

Por Guilherme Bianchini e Maria Regina Silva

Dois bancos, o Bradesco e BNP Paribas, revisaram suas projeções para o crescimento econômico do Brasil neste ano. O Bradesco elevou de 1,8% para 2,3% a sua estimativa de alta do Produto Interno Bruto (PIB). O BNP subiu sua projeção de 1,5% para 2,5%.

Relatórios das duas instituições apontam que a mudança reflete surpresas positivas para a atividade doméstica, mercado de trabalho e mais estímulos fiscais.

“O saque extraordinário do FGTS entre maio e junho e o mercado de trabalho aquecido devem ter impulsionado o aumento do consumo das famílias no período”, diz relatório do Bradesco. “Já as medidas aprovadas recentemente pelo Congresso Nacional, como o incremento do Auxílio Brasil e subsídios tributários, deverão sustentar uma variação ainda positiva no terceiro trimestre, adiando a desaceleração que esperávamos anteriormente”, continua o documento.



Auxílios concedidos pelo governo devem estimular o consumo das famílias Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O relatório do BNP menciona o crescimento rápido do mercado de trabalho, com a geração de mais de 1,3 milhão de postos formais no ano até junho de 2022, e a taxa de desemprego, que se situa abaixo do nível pandêmico. “Dito isto, os salários reais permanecem mais baixos do que os 2020, o que sugere que não há pressão no mercado de mão de obra. Esperamos ver mais melhorias antes de um reversão em 2023”, afirma o relatório assinado por Laiz Carvalho (economista de Brasil) e Gustavo Arruda (diretor de pesquisa para América Latina).

Desemprego

Diante do desempenho melhor que o esperado da economia e das surpresas recorrentes com o mercado de trabalho, o Bradesco prevê queda da taxa de desemprego a 8,0% no fim deste ano.

Relatório do BNP diz ainda que as perspectivas mundiais continuarão a impactar o Brasil. Cita a inflação elevada, alta nos juros e baixo crescimento como as principais características da economia do mundo por algum tempo.

“Enquanto o crescimento global e a alta os preços das commodities beneficiaram a economia do Brasil neste ano, acreditamos que esses dois fatores fornecerão menos ajuda no futuro”, afirma o relatório dos economistas do BNP Paribas.

Conforme o relatório, os preços das commodities devem permanecer elevados em relação ao níveis pré-pandemia, mas provavelmente terão espaço limitado subir muito mais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/07/2022

LEILÃO DA CEEE-G: CSN ARREMATTA ÚLTIMA ESTATAL DE ENERGIA DO RIO GRANDE DO SUL POR R\$ 928 MILHÕES

Subsidiária da CSN levou a empresa com ágio de 10,93%; foi a segunda tentativa do governo do RS de vender a companhia
Por Wilian Miron

A Companhia Florestal do Brasil, uma subsidiária da siderúrgica CSN, arrematou a geradora de energia CEEE-G, a última empresa de energia estatal do Rio Grande do Sul, em leilão de privatização realizado nesta sexta-feira, 29, na B3. A oferta vencedora foi de R\$ 928 milhões, com ágio de 10,93% em relação ao preço mínimo de R\$ 836,593 milhões.

No certame, a CSN concorreu com a Auren Energia, que chegou a oferecer R\$ 927,2 milhões, com ágio de 10,83%. Com a vitória no leilão da CEEE-G, a CSN ficará com usinas com 1.253,71 megawatts (MW) de potência em geração de energia, entre unidades próprias e em parceria com outras empresas.

Esta foi a segunda tentativa de privatizar a geradora de energia, e só foi possível após o governo do Rio Grande do Sul reduzir o valor de referência para o leilão em 33%. Em março, o governo riograndense tentou vender a companhia, mas não obteve propostas.



Vista panorâmica da CSN, no Centro de Volta Redonda-RJ; Companhia Florestal do Brasil, subsidiária da CSN, arrematou a CEEE-G, última empresa estatal de energia do RS Foto: Divulgação/CSN - 10/09/2021

Além da CSN e da Auren Energia, outras empresas também avaliaram participar da privatização e desistiram de entrar no leilão por também considerar o valor excessivamente alto. De acordo com pessoas próximas à operação, a estatal foi analisada pela CPFL, EDF, Spic Brasil, Comerc, AES Brasil e Eneva.

A CPFL era considerada a principal interessada em adquirir a CEEE-G, pois tem atividades na Região Sul do País e, inclusive, é sócia da estatal na Ceran, dona de três usinas hidrelétricas, totalizando 260 MW. A empresa, contudo, decidiu não oferecer proposta no leilão e exercer o direito de preferência pelas usinas nas quais já possui participação.

Do lado do governo estadual, o leilão é um termômetro para a futura privatização da Corsan, estatal que atua no segmento de saneamento. Após perceber que seria difícil realizar uma oferta de ações da empresa na Bolsa, o governo do Rio Grande do Sul decidiu alterar o modelo da privatização e vender 100% de sua participação na companhia de saneamento.

Imbróglio

O leilão provocou resistência no Rio Grande do Sul. Diante da redução no valor mínimo pedido pela CEEE-G, o deputado Pompeo de Matos (PDT/RS) e sindicatos de trabalhadores do setor elétrico entraram com uma representação na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), questionando pedido pelo governo do Rio Grande do Sul para privatizar a CEEE-G.

A denúncia foi realizada com base numa avaliação feita pela consultoria Upside Finanças Corporativas. O documento mostra que o valor patrimonial da companhia é R\$ 1,361 bilhão, cifra superior ao mínimo pedido pelo governo para vender a estatal, e que uma eventual alienação dos ativos pelo valor mínimo resultaria em perda de R\$ 524,4 milhões ao Estado.

A denúncia enviada à CVM também dá conta de que a avaliação utilizada pelo governo riograndense para definir o preço mínimo de venda da estatal de geração não considera os valores de bens que integram o patrimônio intangível da empresa, como o seu nome, a sua história e o próprio direito de exploração do serviço e da sua renovação por mais 30 anos.

“Estes elementos não são levados em conta, quando a metodologia utilizada é a do Fluxo de Caixa Descontado, baseado nos fluxos de caixa futuros da empresa. Essa é uma questão importante pelo fato que influem diretamente no preço deste ativo tão valioso para a sociedade gaúcha”.

Procurada, a Secretaria de Meio Ambiente e Infraestrutura do Rio Grande do Sul (Sema-RS) não se manifestou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/07/2022*

PRONAMPE 2022: CAIXA REALIZA R\$ 1,5 BILHÃO EM EMPRÉSTIMOS; VEJA OS REQUISITOS PARA CONTRATAR

Nova etapa do programa, que pela primeira vez contempla MEIs, já firmou 15 mil contratos com micro e pequenas empresas

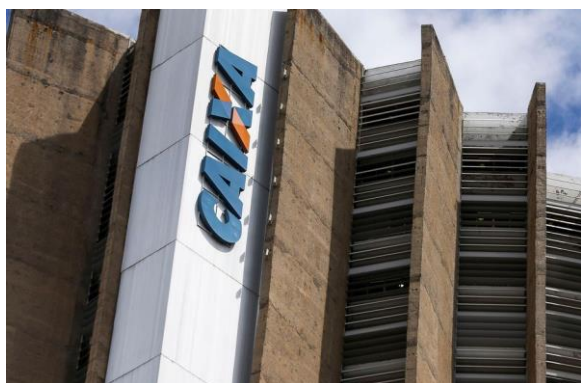
Por Beth Moreira

A Caixa informou nesta sexta-feira, 29, que realizou, até esta quinta, 28, R\$ 1,5 bilhão em operações de crédito pelo Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe). Nesta nova etapa, foram firmados mais de 15 mil contratos com micro e pequenas empresas. O diferencial deste ano é que, pela primeira vez, o programa inclui o Microempreendedor Individual (MEI).

Em nota, a vice-presidente de Negócios de Varejo da Caixa, Thays Cintra, reforça o compromisso do banco com as micro e pequenas empresas. “A Caixa tem histórico de destaque na operacionalização do Pronampe com 37% de share em 2020 e 2021. Esse ano, no primeiro dia de contratações, o banco superou em 104% o realizado em relação ao ano passado. O desempenho é resultado do reforço nas ações de relacionamento com os clientes para oferta da linha às empresas e da maior velocidade na análise de crédito”, ressalta a vice-presidente.

A Caixa diz que poderá operacionalizar até R\$ 19,8 bilhões do programa. O banco tem, ainda, em seu cadastro 121 mil clientes pré-aprovados, com potencial de contratação de R\$ 11,5 bilhões.

O programa é destinado às empresas com receita bruta anual de até R\$ 4,8 milhões no ano de referência 2021. O prazo total da operação é de 48 meses, sendo 11 de carência e 37 parcelas de amortização. A taxa de juros é Selic + 6% ao ano.



Caixa Econômica Federal; banco realizou R\$ 1,5 bilhão em operações de crédito pelo Pronampe. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O valor máximo da operação é de R\$ 150 mil por empresa e, nesse limite, não serão considerados os valores contratados em outros anos. O empréstimo pode ser utilizado para investimentos e capital de giro isolado ou associado ao investimento. É possível também realizar reformas e adquirir máquinas e equipamentos, utilizar os recursos para despesas operacionais, como pagamento de salários, compra

de matérias-primas, mercadorias, entre outros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

A NOTÁVEL VIRADA NAS CONTAS DAS ESTATAIS

Empresas públicas federais saíram de um prejuízo de R\$ 32 bilhões em 2015 para lucro de R\$ 187 bilhões em 2021

Por Claudia Safatle Trabalhou na Gazeta Mercantil por 18 anos, foi repórter especial da Folha, diretora do JB, assessora do Banco Central e diretora-adjunta de redação do Valor

Foi no governo de Michel Temer que houve a reviravolta nas contas das empresas estatais federais, que saíram de um déficit de R\$ 32 bilhões para um superávit de R\$ 4 bilhões entre os anos de 2015 e 2016, respectivamente. E está na dimensão financeira o mais notável resultado obtido pelo



conjunto dos grandes grupos de empresas controladas diretamente pela União, que registraram um lucro líquido recorde, de R\$ 187,7 bilhões no ano passado.

Encerrou-se, assim, o ciclo dos mega prejuízos liderados por Petrobras, Eletrobras, Correios e Infraero. Um dos principais responsáveis por esse resultado negativo foi a política de controle de preços sobretudo dos combustíveis e energia, que começou de fato no governo de Luiz Inácio Lula da Silva, mas que acentuou-se durante a gestão da então presidente Dilma Rousseff.

Prejuízo de R\$ 32 bi em 2015 virou lucro de R\$ 187 bi em 2021

Só foram corrigidos os preços no início do segundo mandato de Dilma Rousseff, pelo então ministro da Fazenda, Joaquim Levy, que promoveu um tarifaço nos preços até então sob a tutela do Palácio do Planalto.

As empresas estatais federais, com o lucro de 2021, que representou o triplo do valor apurado no exercício anterior, 2020, correspondente a R\$ 60,6 bilhões, pagaram a título de dividendos aos acionistas e juros sobre capital próprio a quantia de R\$ 101 bilhões. Especificamente para a União foram pagos R\$ 43 bilhões.

A Petrobras teve resultado líquido de R\$ 107,3 bilhões, responsável por 57% do lucro geral das empresas federais, de R\$ 187,7 bilhões. Em seguida vem o setor financeiro estatal com o BNDES, lucro de R\$ 34,1 bilhões, equivalente a 18%; Banco do Brasil, R\$ 19,7 bilhões, equivalente a 10%; Caixa com R\$ 17,3 bilhões, em torno de 9%; e Eletrobras, R\$ 5,7 bilhões, ou 3%. Ou seja, somadas, essas companhias responderam por cerca de 98% do resultado líquido final das estatais federais. São 47 grupos de empresas que, com as suas subsidiárias, totalizam 134 companhias.

Foi o controle de preços dos combustíveis e investimentos de péssimo retorno que formaram o prejuízo da Petrobras nos anos de 2014/2015.

A companhia chegou a ter uma fábrica de tecidos sintéticos ao lado do empreendimento do porto de Suape, em Pernambuco. Ambos deram um “rombo” de cerca de R\$ 10 bilhões na estatal, segundo fontes oficiais que acompanharam esses projetos de investimentos.

Cifras que se sobressaem quando confrontadas aos prejuízos do escândalo da Operação Lava Jato.

Além de pagar dividendos ao governo federal e aos demais acionistas das empresas, o sucesso da gestão econômica traz alguns importantes benefícios, como o aumento da arrecadação nas três esferas de governo, a redução de riscos fiscais e a valorização do patrimônio estatal. Segundo dados da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest), o patrimônio líquido ajustado das empresas federais é de R\$ 903,7 bilhões.

Na política de pessoal, houve no ano passado a aprovação de nove Programas de Desligamento Voluntários (PDV), que reduziram cerca de 13 mil empregados e geraram uma economia nas folhas de pagamentos da ordem de R\$ 2,5 bilhões.

O gasto com pessoal somou R\$ 116,1 bilhões no ano passado, para um contingente de 445.972 funcionários

Ao anunciar o resultado líquido das empresas estatais federais, o ministro da Economia, Paulo Guedes, lembrou que as empresas que antes haviam dado um prejuízo de R\$ 40 bilhões, na verdade foram R\$ 32 bilhões, agora podiam comemorar um resultado positivo de R\$ 180 bilhões. Afinal tratou-se de uma virada de quase R\$ 220 bilhões.

Segundo assessores de Guedes, isso só ocorreu porque trata-se com seriedade a gestão dessas companhias, que foram vítimas de corrupção em governos anteriores, como o inesquecível “Petrolão”.

O estatuto das empresas estatais deveria ser um seguro contra os malfeitos que vira e mexe se descobrem nas companhias públicas. Ele é uma instituição que precisa ser preservada e, neste governo, está sendo vilipendiada por decisões superiores, a exemplo das recentes escolhas de presidentes da Petrobras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/07/2022

ARCELORMITTAL PAGA R\$ 11,4 BI POR USINA SIDERÚRGICA NO CE

Aquisição faz parte da estratégia do conglomerado para se consolidar como líder na produção de aços planos no Brasil e continuar a ser um grande fornecedor de produto semiacabado ao exterior

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Jorge Oliveira: “Acreditamos no aumento do consumo de aço no Brasil nos próximos anos” — Foto: Gabriel Lordello/Valor

O grupo ArcelorMittal, comandado pela família de origem indiana Mittal, anunciou ontem que vai investir R\$ 11,4 bilhões na compra da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), no Ceará, sociedade entre a Vale e as sul-coreanas Dongkuk e Posco. A aquisição faz parte da estratégia do conglomerado para se consolidar como líder na produção de aços planos no Brasil e continuar a ser um grande fornecedor de produto semiacabado ao exterior.

Com a operação, que terá de ser autorizada pelo Cade (orgão antitruste brasileiro), o grupo somará R\$ 19 bilhões em aportes até 2024 no país. No momento, estão em curso investimentos de R\$ 7,6 bilhões em expansão e modernização de unidades siderúrgicas que já funcionam no Brasil. A

expectativa é que o Cade aprove a aquisição - o maior negócio no setor nos últimos dez anos - até o fim do ano.

“A decisão do investimento foi olhando para o longo prazo, mais de uma década à frente, porque acreditamos no aumento do consumo de aço no Brasil nos próximos anos. Abre também uma nova alternativa de expansão ao grupo, tanto para mercado interno quanto externo”, disse ao Valor Jorge Oliveira, CEO da ArcelorMittal para aços planos na América do Sul.

A produção de aço semiacabado do grupo está centrada em Serra (ES), por meio da ArcelorMittal Tubarão, ao lado do porto de Vitória. São três altos-fornos e capacidade anual de 7,5 milhões de toneladas de placas. No local, a empresa faz também aços laminados para uso próprio e para clientes brasileiros e da América do Sul. A CSP vai adicionar ao grupo capacidade de 3 milhões de toneladas de placas.

De acordo com o banco UBS, a usina de Pecém gerou, na média dos últimos anos, um lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de US\$ 320 milhões. A transação teve, portanto, um múltiplo de 6,7 vezes o Ebitda.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/07/2022

ARCELORMITTAL PAGA R\$ 11,4 BILHÕES PELA CSP PARA MANTER A LIDERANÇA

Grupo, uma gigante mundial no aço controlado pela família Mittal, entra no Nordeste e amplia sua produção de semi-acabados com usina no Ceará

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Oliveira, CEO de Aços Planos América do Sul, no cargo há dez meses: “Objetivo [com aquisição] era criar uma plataforma de produção no país de muito longo prazo” — Foto: Gabriel Lordello/Valor

Para se consolidar como líder na produção de aços planos no Brasil, e continuar a ser um grande fornecedor de produto semi-acabado ao exterior, o grupo ArcelorMittal, comandado pela família de origem indiana Mittal, anunciou ontem que vai investir R\$ 11,4 bilhões na aquisição da Companhia

Siderúrgica do Pecém (CSP), no norte do Ceará.

O acordo foi assinado com a Vale e suas sócias sul-coreanas na siderúrgica, Dongkuk e Posco na noite de quarta-feira. A transação foi fechada após oito meses de conversas preliminares, visitas à usina, due diligence e negociações, disse ao Valor o CEO da ArcelorMittal em Aços Planos América do Sul, Jorge Oliveira.

Com a aquisição, que vai passar pelo crivo do Cade, o órgão anti truste brasileiro com expectativa de ser aprovada até o final do ano, o grupo estará aportando na indústria do aço brasileira R\$ 19 bilhões até 2024. No momento estão em curso investimentos de R\$ 7,6 bilhões em expansão e modernização de unidades siderúrgicas que já opera no país.

Aquisição considerou futura instalação de hub de hidrogênio verde na área do Pecém, com uso para descarbonização

“A decisão do investimento foi olhando para o longo prazo, mais de uma década à frente, por que acreditamos no aumento do consumo de aço no Brasil nos próximos anos. Abre também uma nova alternativa de expansão ao grupo, tanto para mercado interno quanto externo”, afirmou o executivo da empresa.

Oliveira, com longa carreira no setor siderúrgico e grande parte dela no grupo, assumiu o cargo em 1º de outubro de 2021 - dez meses atrás. A estratégia de crescimento já vinha sendo estudada com vários caminhos. E aí surgiu a CSP. “Os planos estão seguindo o curso que foi traçado”, disse.

Atualmente, a produção de aço bruto semi-acabado do grupo está centrada em Serra (ES), por meio da ArcelorMittal Tubarão, ao lado do porto de Vitória. São três altos-fornos e uma capacidade anual de 7,5 milhões de toneladas de placas. No local, a empresa faz também aços laminados para uso próprio e para clientes internos e da América do Sul.

A CSP vai adicionar ao grupo 3 milhões de toneladas de capacidade do mesmo produto (placa). Hoje, uma parcela maior é exportada para vários mercados e uma fatia vendida no país. “Nosso propósito é continuar atendendo a demanda local”, disse Oliveira.

Em relatório, analistas do banco UBS informaram que a CSP gerou, na média dos últimos cinco anos, lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de US\$ 320 milhões por ano. Por isso, a transação teve um múltiplo de 6,7 vezes o Ebitda.

Segundo os analistas, o ativo (CSP) se beneficiará de uma taxa de imposto de 15% e tem US\$ 1,2 bilhão em créditos fiscais para serem utilizados (compensando lucros em outras operações), além



de oferecer potencial de expansão futura por meio do hidrogênio de baixo custo (permitindo conversão para tecnologias de DRI (redução direta) e EAF (forno elétrico). Mas o valor da aquisição, disseram, provavelmente não será bem-recebido pelo mercado.

A venda da CSP é o grande negócio no setor nesta década. Antes, outra produtora de placas, a Thyssenkrupp CSA, no Rio, foi vendida para o grupo Ternium. Também em 2017, a Arcelor Mittal adquiriu os ativos de aços longos da Votorantim Siderurgia no país - o Cade exigiu a venda de duas usinas para aprovar o negócio. Há dois anos a Gerdau comprou a laminadora Silat no Ceará.

Segundo a ArcelorMittal, a CSP ofereceu vários atrativos para levar a sua aquisição. Um deles é por ser um ativo novo (começou a operar seis anos atrás), fazendo placas de alta qualidade e com competitividade em termos de custo, podendo suprir necessidades do grupo, além de vender excedentes no Brasil e no exterior.

A aquisição é a primeira incursão no Nordeste. Suas operações são estão centradas no Sudeste - Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. A CSP fica no complexo industrial e portuário do Pecém, onde há perspectivas futuras de oferta de hidrogênio verde e energia renovável, podendo inserir a usina na estratégia global de descarbonização do grupo.

Para Aditya Mittal, CEO da ArcelorMittal, a aquisição envolveu um negócio moderno, eficiente, estabelecido e rentável, que irá melhorar ainda mais a posição no Brasil e agrega valor imediato à companhia. Ele destacou, em comunicado, que há potencial para descarbonizar o ativo com a instalação de um “hub” de hidrogênio verde de baixo custo mais a geração de energia solar e eólica na região.

Oliveira afirmou que a intenção da ArcelorMittal, desde o início, foi de adquirir 100% da CSP e que as negociações ocorreram diretamente com a Vale. “Nosso objetivo era de criar uma plataforma de produção no país de muito longo prazo”, ressaltou.

A venda da CSP, para a Vale, significou o fim de uma jornada de 60 anos de investimentos na fabricação de aço no Brasil, e até no exterior. Começou em 1962 com a entrada no capital da Usiminas, com 9%, que estava sendo montado pelo governo brasileiro em parceria e tecnologia da Nippon Steel. E seguiu em diversas outras siderúrgicas. “É a primeira vez desde a década de 1960 que a Vale não tem nenhuma participação relevante em siderúrgicas”, afirma Germano Mendes de Paula, professor-doutor da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e especialista na indústria do aço. Em comunicado, ontem, a mineradora informou que o valor da venda - US\$ 2,2 bilhões (R\$ 11,4 bilhões) - será usado para abater dívida líquida de US\$ 2,3 bilhões da CSP. E ressaltou que a transação reforça estratégia da empresa de simplificação de portfólio, com foco nos seus principais negócios. A empresa é uma das líderes globais em minério de ferro e grande produtora de dois metais não ferrosos: níquel e cobre.

Segundo o CEO de Aços Planos América do Sul, a operação no país desse tipo de aço - placas, laminados a quente e a frio e aço galvanizado (que é aplicado na construção, automóveis e linha branca) - responde, em volume, por 15% do total do grupo.

As operações brasileiras (aços planos e longos) do grupo são consideradas de alta rentabilidade. Ontem, na divulgação de balanço do segundo trimestre, o Brasil respondeu por Ebitda de US\$ 1,27 bilhão, do total de US\$ 5,16 bilhões. A margem Ebitda local foi de 31,9%, a maior no negócio aço. Com vendas de 3 milhões de toneladas no trimestre, a divisão Brasil teve receita de US\$ 3,98 bilhões. Mundialmente, o lucro da ArcelorMittal somou US\$ 3,92 bilhões.

Neste ano, segundo Oliveira, a produção de placas na usina de Tubarão (em Serra) está prevista em 7,2 milhões de toneladas. Desse volume, 2,5 milhões serão exportadas. O restante será convertido em 4,5 milhões de toneladas de chapas laminadas a quente.



A expansão da laminadora de São Francisco do Sul (SC), ao custo de R\$ 1,9 bilhão na terceira linha de aços galvanizados e a frio, está planejada para iniciar operação no quarto trimestre de 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/07/2022

PRODUTOR ARGENTINO RECEBE MENOS DÓLARES POR SOJA E MILHO QUE BRASILEIROS

Retenciones e câmbio explicam a diferença, mostra estudo
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O produtor argentino de soja recebe menos dólares por sua colheita do que seus concorrentes em Uruguai, Brasil, Paraguai e Estados Unidos. Devido às retenciones e a uma diferença cambial superior a 150%, o preço em dólar recebido pelos argentinos está bem abaixo do média internacional.

Um relatório de Néstor Roulet analista, produtor agrícola e ex-secretário de Valor Agregado da Argentina, publicado pelo site de notícias argentino Infobe, mostra que o produtor argentino cobra um preço por tonelada de US\$ 144, enquanto no Uruguai a soja é comercializada por US\$ 512 (256% mais), no Brasil por US\$ 510 (254% mais), no Paraguai por US\$ 498 (245% mais) e nos EUA, por US\$ 530 (268% mais). Os valores não levam em conta o novo "câmbio soja" criado pelo Banco Central da Argentina.

Nos outros países, como não há retenções, é descontado do valor apenas o frete dos campos para os diferentes centros de comercialização, lembra a publicação. "São diferenças consideráveis que se refletem também no caso do milho, o segundo complexo mais importante da Argentina quando se trata de aporte de divisas das exportações", diz o analista.

Juan Manuel Garzón, economista da Fundação Mediterrâneo, comparou a realidade de um produtor argentino com a de um brasileiro. E disse que, em julho, o produtor argentino de milho recebia o equivalente em pesos a US\$ 98 no porto de Rosário, enquanto o brasileiro recebia US\$ 238 livres no porto de Paranaguá, no Paraná.

Tudo isso significa que o produtor argentino recebe o equivalente a 41% do que ganha o colega brasileiro. No caso do milho, o gap é menor, devido à diferença nas retenciones, explicou Garzón: o imposto sobre a exportação de soja é de 31% (33% no caso de óleo e farelo), enquanto no caso do milho, trigo e girassol é de 12%.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/07/2022

VALE VAI AVALIAR PAGAMENTO ADICIONAL DE DIVIDENDOS

Bartolomeo afirmou que a empresa continua comprometida em "retornar caixa" aos acionistas da companhia

Por Francisco Góes e Alessandra Saraiva, Valor — Rio

O presidente-executivo da Vale, Eduardo Bartolomeo, afirmou, durante teleconferência, que a empresa continua comprometida em "retornar caixa" aos acionistas da companhia. "Ontem anunciamos US\$ 3 bilhões em dividendos aos acionistas", afirmou. "Avançamos no terceiro programa de recompra de ações", completou ele.



Vale assinou acordo definitivo para encerrar controvérsias com povo indígena localizado na região de Cateté, no Pará — Foto: Bloomberg

Em abril, o conselho de administração da Vale aprovou novo programa de recompra de ações ordinárias da empresa.

Segundo Gustavo Pimenta, vice-presidente executivo de finanças e relações com investidores, a Vale vai avaliar geração de caixa no segundo trimestre para decidir sobre pagamento adicional de dividendos. “Em

relação a pagamento adicionais de dividendos vamos avaliar a geração de caixa no segundo semestre.”

Também sobre recursos da empresa, o executivo informou ainda sobre possíveis provisões em relação à reparação de Mariana (MG), onde acidente com barragem causou danos. “Acreditamos que temos provisões adequadas para a Renova, que cuida da reparação de Mariana”, afirmou.

Reformular a companhia

Bartolomeu afirmou que a empresa continua focada em reduzir riscos e reformular a companhia. Em sua fala inicial, o executivo mencionou que a companhia continua firmemente comprometida com recuperação da área de Brumadinho (MG), onde rompimento de barragem da empresa causou acidente em 2019.

Sobre ações da companhia em relação às barragens, o executivo diz que a empresa tem feito descaracterizações em estruturas desse tipo desde que ocorreram os acidentes nos últimos anos.

“Em julho, concluímos a descaracterização de duas barragens a montante”, disse ele. “Até o fim de 2022 teremos concluído 40% do programa de eliminação de barragens a montante”, completou ele. Na barragem a montante, o corpo da barragem é construído com o uso de rejeito através de alteamentos sucessivos sobre o próprio rejeito depositado.

Outro aspecto mencionado por Bartolomeo foi a trajetória de transações realizadas pela companhia, esse ano. “Concluímos neste mês a venda do sistema de ferrosos do Centro-Oeste”, disse o presidente. “Já vendemos nove negócios em cinco países”, completou.

Ao falar sobre as ações da companhia esse ano, o executivo informou ainda que foi assinado acordo definitivo para encerrar controvérsias com povo indígena localizado na região de Cateté, no Pará. “A Vale não realiza atividade mineral ou pesquisa em terras indígenas”, afirmou ele.

A vice-presidente de Metais Básicos da Vale, Deshnee Naidoo, afirmou que, para o terceiro trimestre, a empresa terá programa de manutenção no níquel no Canadá. A executiva informou ainda que foi concluída fase de estudos para projeto de sulfato de níquel em Québec.

No desempenho da empresa anunciado ontem, a Vale informou queda de 24% na produção de níquel no segundo trimestre ante primeiro trimestre desse ano. A maior parte de produção de níquel da empresa opera no Canadá. Ao justificar recuo de produção, a empresa informou que, no período, houve manutenção planejada de operações de superfície, entre outros fatores.

Para Bartolomeo, a empresa tem os “melhores ativos” de níquel e de cobre no Canadá e no Brasil. “Estamos confiantes”, afirmou ele, ao falar sobre portfólio da empresa.

“Se for necessário, podemos trazer um parceiro para operar”, afirmou Bartolomeo, reiterando que continua na mesa a possibilidade de a empresa trazer sócio estratégico para negócio de metais básicos. A Vale continua a analisar esse cenário, mas em primeiro lugar a companhia vem trabalhando para melhorar a performance da operação.



Uma opção poderá ser separar área de metais e fazer oferta pública de ações. Mas não há decisão tomada sobre o assunto ainda.

O executivo citou, em sua fala, sobre as ações da companhia em reestruturação de seu negócio de metais. A companhia tem efetuado estratégias para tornar o segmento mais rentável e sólido, nos últimos anos.

Ele comentou ainda que, em sua análise, o negócio de metais não mudou, continua “saudável”. “Temos bons ativos, ótimas reservas e vamos extrair valor de uma forma ou de outra”, afirmou. “Tenho confiança de que vamos conseguir fazer a transformação nos metais básicos”, completou. “Metais básicos é a menina dos olhos para mim”, disse ainda.

Na teleconferência, o executivo comentou sobre meta de produção para o cobre, que é “forte” nas palavras de Bartolomeo. “Não estou preocupado com a transformação dos metais básicos porque vamos extrair valor”, disse.

Ajuste de volumes

A Vale pode ter ajuste de volume, em sua produção, em função de condições de mercado, disse o vice-presidente executivo de ferrosos, Marcello Spinelli.

Neste ano, a empresa anunciou redução na faixa de projeção de produção anual de minério de ferro para 2022. Antes posicionado na faixa de 320 milhões a 335 milhões de toneladas, caiu para faixa de 3010 milhões a 320 milhões de toneladas esse ano. O ajuste levou à redução da meta de produção de minério de ferro prevista para este ano.

“Por vezes fomos otimistas, mas não estamos satisfeitos, o que nos levou a fazer revisões”, completou.

Ao falar na teleconferência, o executivo comentou ainda sobre cenário de produção da empresa, no passado. Ele disse que, depois do acidente em Brumadinho em 2019, a empresa chegou a perder 25% de capacidade de produção de minério de ferro.

“No plano de retomada da produção a segurança das barragens é fundamental”, disse ele, comentando que o processo de licenciamento ambiental está ficando mais sofisticado.

Custos

Os ajustes de preços foram o principal impacto no desempenho da Vale no segundo trimestre, disse o vice-presidente executivo de finanças e relações com investidores, Gustavo Pimenta. Ele comentou, ainda, que maiores custos no segundo trimestre tiveram efeito de compra de minério de terceiros, e de frete marítimo.

No balanço da empresa, na listagem de maiores custos no período, a companhia listou alguns dos principais, impulsionados principalmente por fatores externos.

No balanço, o custo caixa C1 da Vale — custo de mina a porto —, excluindo custo de compra de terceiros, subiu de US\$ 18,7 por tonelada para US\$ 20,9 por tonelada, do primeiro trimestre para segundo trimestre.

China

Apesar dos sinais de desaceleração na economia chinesa, a Vale continua a considerar a China como parceiro de longo prazo e inclusive está estendendo o relacionamento com país asiático, disse o vice-presidente-executivo de Ferrosos.

Diante de perguntas de analistas, em teleconferência essa manhã, sobre consumidores de aço na China, o executivo considerou que pode haver um 'soft landing', ou seja, uma desaceleração

gradual na economia chinesa. Um dos principais setores demandantes de aço na China é o setor de construção civil, cujo ritmo de crescimento é atrelado ao PIB chinês.

Tendo isso em vista, comentou sobre cenário de demanda, por produtos da empresa, originada daquele país. “Até o fim do ano vemos um bom nível de demanda para pelotas de ferro usadas em siderúrgicas [na China]”, disse ele.

Sustentabilidade

“O licenciamento ambiental no Brasil e no mundo está ficando mais sofisticado”, lembrou Spinelli. “No Norte, na Amazônia, estamos trazendo a melhor análise para garantir que temos desenvolvimento sustentável”, disse o executivo da Vale, que opera, no Pará, o complexo de Carajás, uma das maiores reservas mundiais de minério de ferro.

Bartolomeo comentou que depois do acidente com barragem em Brumadinho (MG), em 2019, a empresa trabalhou para avançar na agenda de governança ambiental, social e corporativa - ESG na sigla em inglês.

“Depois de Brumadinho aprendemos muito, é uma força motriz para nós”, disse o presidente. “Nossa agenda ESG avançou”, completou ele.

Em suas palavras finais na teleconferência, Bartolomeo comentou que a empresa pretende se concentrar em ativos-chave, depois de vender alguns negócios - mas sempre pensando em segurança. “Faremos o que precisa ser feito com segurança”, disse. “Temos uma Ferrari [no caso, a Vale] e devemos pilotá-la como se deve”, disse. “Mas não é uma corrida de curta distância, é uma maratona”, disse o presidente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/07/2022

UCRÂNIA PREPARA PRIMEIROS CARREGAMENTOS DE GRÃOS DESDE INVASÃO RUSSA

Presidente do país, Volodymyr Zelensky, embaixadores estrangeiros e representantes da ONU supervisionaram operação no porto de Chornomorsk

Por Dow Jones Newswires

A Ucrânia está se preparando para fazer seus primeiros carregamentos de grãos pelo Mar Negro desde o início da invasão russa. A retomada deve ajudar a aliviar a iminente crise alimentar global.

Os primeiros embarques, que sairão nos próximos dias, segundo as autoridades, servirão como um teste do acordo que russos e ucranianos fecharam na semana passada. A Ucrânia, um dos maiores exportadores de grãos do mundo, alega ter cerca de 20 milhões de toneladas presas em seu território.



Comitiva com o presidente ucraniano Volodymyr Zelensky supervisiona operação no porto de Chornomorsk — Foto: Ukrainian Presidential Press Office via AP

O presidente do país, Volodymyr Zelensky, supervisionou nesta sexta-feira o que ele disse ser o primeiro carregamento de um navio com grãos em um porto controlado pela Ucrânia desde o início da guerra, em fevereiro. A operação ocorreu no terminal de Chornomorsk, no Mar Negro.

"Estamos prontos para exportar grãos ucranianos", disse Zelensky em um comunicado distribuído após sua visita ao porto. "Aguardamos os sinais de nossos parceiros sobre o início do transporte. É importante que continuemos garantindo a

segurança alimentar global". Embaixadores de Estados Unidos, Reino Unido, França e Alemanha, além de representantes da Organização das Nações Unidas (ONU), também acompanharam o embarque.

Segundo Zelensky, inicialmente, devem zarpar navios que já estavam carregados antes do início da guerra, mas que ficaram atracados quando a marinha russa bloqueou os portos da Ucrânia. O acordo com a Rússia prevê que as embarcações sejam inspecionadas em Istambul por uma equipe formada por autoridades turcas, russas e ucranianas. O acordo tem duração de 120 dias e pode ser renovado.

Se for bem-sucedido, o acerto deverá gerar uma receita crucial para a economia ucraniana, enfraquecida pela invasão. Além dos grãos armazenados, os estoques devem receber, nos próximos meses, mais cerca de 65 milhões de toneladas da safra de verão do hemisfério norte. Com isso, a capacidade de armazenamento do país está cada vez menor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/07/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

OBRAS NA REGIÃO PORTUÁRIA DE SANTOS PROVOCAM MUDANÇA NO TRÂNSITO A PARTIR DE SÁBADO

Implantação de desvio ocorrerá na Avenida Augusto Barata, no sentido Santos/Via Anchieta.

Por g1 Santos



Avenida Perimetral, em Santos, SP — Foto: Reprodução/TV Tribuna

A Santos Port Authority (SPA) começou obras de melhoria da infraestrutura viária na Avenida Perimetral, na margem direita do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, junto ao acesso ao Viaduto Paulo Benevides e, por isso, haverá um desvio na Avenida Augusto Barata, sentido Santos/Via Anchieta a partir de sábado (30). A previsão é que esta etapa da obra seja concluída em 6 meses.

Com a mudança, a pista da entrada do Porto de Santos terá mão dupla de direção, com a outra pista interditada para a execução das obras. O desvio será feito em cerca de 350 metros da avenida.

Segundo a SPA, o projeto prevê a readequação do sistema viário, aproveitando o traçado existente, além da reestruturação do sistema de microdrenagem da região. As obras também contemplam a implantação de um novo sistema de iluminação e sinalização viária.

O objetivo, de acordo com a autoridade portuária, é racionalizar e dar maior fluidez de tráfego aos veículos transportadores das cargas movimentadas nas atividades de exportação e importação. Além disso, as obras contemplam a construção de um canal de drenagem em substituição à vala de drenagem existente, com maior capacidade de vazão e consequente melhoria no escoamento das águas pluviais da rede municipal.

A SPA recomenda que os motoristas evitem a região, dando preferência à opção de trajeto pela Avenida Martins Fontes e Rodovia Anchieta. Aos motoristas de carga, recomenda-se às placas indicativas.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 29/07/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO FORMALIZA INCLUSÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS NO PPI

Porto de Santos é o maior da América Latina

Por Alex Rodrigues - Repórter da Agência Brasil - Brasília



Navio carregado com soja para exportação no Porto de Santos (SP) © Reuters/Paulo Whitaker/Direitos Reservados

O governo federal formalizou hoje (28), com a publicação de um decreto, a inclusão da Autoridade Portuária de Santos S.A. no Programa Nacional de Desestatização (PND), qualificando a empresa pública no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Assinado pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, e pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, o Decreto nº 11.152 acolhe recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), possibilitando que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dê continuidade ao processo de privatização da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo, bem como dos serviços públicos portuários que ela desempenha.

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos do governo federal recomendou a inclusão da Autoridade Portuária de Santos no programa de privatização em meados de junho. Ligada ao Ministério da Infraestrutura, a empresa de capital fechado responde pela gestão e fiscalização das instalações portuárias e das infraestruturas públicas no maior porto da América Latina, por onde passam cerca de 25% de todos os produtos exportados e importados pelo Brasil.

Em nota, o Ministério da Economia sustenta que a concessão à iniciativa privada dos serviços públicos de organização do maior porto da América Latina e a transferência do controle acionário da Autoridade Portuária de Santos favorecerá a “expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram o porto e suas instalações”.

Ainda de acordo com a pasta, a privatização garantirá “a modicidade das tarifas e preços praticados no setor; da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários, além de estimular a modernização e o aprimoramento da gestão do porto e de suas instalações, a valorização e a qualificação da mão de obra portuária e a eficiência das atividades prestadas.”

O decreto estabelece que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados para estruturar o plano de desestatização da empresa, que será executado pelo BNDES, sob a coordenação e monitoria do Ministério da Infraestrutura.

Energia

Um segundo decreto assinado por Bolsonaro e por Guedes qualifica os empreendimentos do setor de energia elétrica vinculados aos Leilões de Energia Nova (A-5 e A-6) e de Reserva de Capacidade a serem realizados em 2022, no mesmo PPI.

Segundo o Ministério da Economia, os leilões de energia visam a “atender ao aumento da demanda dos agentes de distribuição do Sistema Interligado Nacional (SIN), de modo a assegurar o atendimento eletroenergético, bem como implementar o planejamento da expansão do setor elétrico no horizonte de médio prazo” e, no caso das reservas, “garantir a continuidade do fornecimento de energia elétrica”.

A medida consta do Decreto nº 11.151, também publicado no Diário Oficial da União desta quinta-feira.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 29/07/2022

ANTAQ DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Escassez de contêineres e alta do frete são citados em levantamento

Por Pedro Peduzzi – Repórter da Agência Brasil - Brasília



Porto, Santos© Divulgação/ Portal Governo Brasil

O medo causado pela covid-19 mudou muitos dos hábitos das pessoas. Entre eles, aumentou o de comprar via internet produtos estrangeiros, que têm como porta de entrada no mercado brasileiro os terminais portuários. Relatório divulgado hoje (28) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostrou alguns dos impactos causados pela pandemia no transporte marítimo.

De acordo com a diretora da agência, Flávia Takafashi, no começo da pandemia, a infraestrutura do transporte marítimo brasileiro “não sentiu impacto direto”. Ela, no entanto, acrescenta que, no decorrer do tempo, “foi percebido aumento do valor do frete e falta de contêineres vazios para estufagem e rolagem de cargas nos portos brasileiros”,

Isso, segundo ela, causou um “efeito cascata para outras cobranças e serviços, como, por exemplo, o aumento de sobre-estadia de contêineres”. O levantamento citou também, entre os impactos observados, congestionamento de terminais e as chamadas omissões de escala – situação em que a empresa proprietária do navio decide desembarcar a mercadoria em um terminal portuário diferente do planejado.

O relatório, produzido por um grupo de trabalho criado pela Antaq em 2021, mostra que um dos primeiros reflexos a serem percebidos foi o congestionamento de caminhões nos acessos aos portos.

“Houve também fila de espera de navios; acúmulo de cargas nos pátios por conta do encerramento de operações; atrasos de embarques e desembarques; falta de mão-de-obra; e omissões de escala, que eram a programação do navio para determinado porto sendo cancelada por conta dos impactos da pandemia”, explicou Takafashi.

Problema mundial

Segundo o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, “o problema foi mundial, mas o Brasil foi afetado, talvez, até menos do que outros países”. A expectativa da Antaq, ao produzir o relatório, foi a de



identificar eventuais necessidades de reformulação regulatória do setor, de forma a amenizar os impactos negativos causados pela pandemia.

Na avaliação do diretor-geral, as constatações do levantamento já eram esperadas. “Os problemas [citados pelo relatório] já estavam no noticiário. Esse levantamento reuniu informações que já nos eram trazidas, mas reuniu evidências técnicas que materializaram as percepções que já se tinha”, disse ele ao informar que a Antaq já conta com medidas regulatórias suficientes para enfrentar os problemas descritos no relatório.

Omissão de escala

Nery, no entanto, não descartou a possibilidade de, no caso das omissões de escala, desenvolver “uma regulação mais refinada”, de forma a diminuir a falta de previsibilidade desse tipo de situação. “Esses dados são muito mais presentes do ponto de vista dos usuários [empresas que fazem uso de estruturas e serviços portuários]. Não é [uma questão] concorrencial. Mas, se provocados, avaliaremos e tomaremos as medidas necessárias”.

Ele lembrou que o levantamento foi feito em um “momento crítico, com os efeitos da pandemia ainda presentes”, e que, portanto, não se deve considerar esses números para estabelecer “eventuais restrições” para casos específicos.

O relatório da Antaq esclarece que, “em certa medida, as omissões de escalas são conhecidas como um fenômeno comum e necessário para a manutenção das programações das janelas de determinada rota de navegação”.

Ele acrescenta que, embora comuns, as omissões “sofreram aumentos expressivos nos últimos anos como reflexos advindos das políticas de lockdown implementadas por diversos países em resposta ao surgimento à pandemia; do aumento da demanda; e de questões estruturais que afetaram a logística de contêineres”.

Produtividade dos portos

Citando levantamentos produzidos por entidades estrangeiras, comparando dados do primeiro semestre de 2019 com dos primeiros e segundos semestres de 2021, Flávia Takafashi disse que houve queda na média de produtividade dos terminais portuários em muitos países.

“Como houve aumento de demanda e diminuição do número de navios, os navios passaram a ficar mais tempo nos portos, gerando uma diminuição de eficiência operacional no mundo todo. O Brasil acabou acompanhando essa diminuição de eficiência nos terminais”, disse.

“Mas vale observar que essa diminuição de eficiência não significa dizer que os portos estavam operando de maneira ineficiente. No Brasil, todos os portos trabalham com nível muito alto de eficiência. Nossos terminais são, de fato, muito eficientes”, acrescentou.

*Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 29/07/2022*

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DECISÃO DO TST PODE ABRIR JURISPRUDÊNCIA SOBRE TRABALHO DE BRASILEIROS EM NAVIOS ESTRANGEIROS

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 29 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Acórdão do Tribunal Superior do Trabalho assegurou aplicação dos tratados e convenções internacionais já existentes, mas que foram ratificadas pelo Brasil no decorrer dos últimos anos

Uma recente decisão judicial, proferida pela 8ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST), deve abrir jurisprudência para outros casos semelhantes, relacionados à predominância das normas trabalhistas internacionais sobre a lei do Brasil, no que se refere às atividades do trabalhador marítimo daqui pré-contratado no país, mas para atuar em embarcações estrangeiras com prestação de serviços no exterior. O processo na Justiça do Trabalho, que envolveu um profissional da área e uma empresa de cruzeiros, foi divulgado por meio de um acórdão no dia 24 de junho deste ano.

O TST determinou qual legislação deveria ser aplicada para o trabalhador embarcado em rota internacional, uma vez que, anteriormente, o órgão tinha o entendimento de que se aplicaria a regra mais favorável ao profissional. “Mas quase sempre era aplicada a legislação brasileira, por ter inúmeras vantagens em detrimento das normas internacionais”, disse o advogado Marcos Poliszczuk, sócio-fundador da Poliszczuk Advogados, à Portos e Navios.

O jurista, especialista em Direito Empresarial, Trabalhista e Contratual, salientou que a Lei 10.671/2021, que disciplina a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM), determina que a legislação a ser aplicada, ao contrato de trabalho, deve ser aquela referente ao local onde a embarcação está registrada, também conhecida como “Lei do Pavilhão”.

“O acórdão explica que essa lei prioriza o tratamento igualitário entre os trabalhadores de diversas nacionalidades, ao determinar que, nos termos do Código de Bustamante – ratificado pelo Brasil, por meio do Decreto 18.871/29, será aplicada a lei da nacionalidade da embarcação, independentemente de ela ser menos vantajosa que a lei da prestação de serviço ou da nacionalidade do trabalhador”, explicou Poliszczuk.

De acordo com Poliszczuk, ao enfrentar e expor esse entendimento, o acórdão do TST assegurou a aplicação dos tratados internacionais existentes e também das convenções da Organização das Nações Unidas (ONU), que foram ratificadas pelo Brasil no decorrer dos últimos anos.

Igualdade de condições

O advogado trabalhista e sócio do escritório Advocacia Maciel, Tomaz Alves Nina, concordou com a decisão do TST, que tem caráter de “norma suprallegal de sobredireito”, conferindo a predominância hierárquica. “A decisão foi correta, pois é comum a existência de tripulantes de diferentes nacionalidades, em uma mesma embarcação. Sob essa perspectiva, não faz sentido pessoas/trabalhadores em iguais condições, desempenhando as mesmas atividades dentro de um mesmo cruzeiro, terem de solucionar conflitos trabalhistas sob o esteio de legislações distintas”, comentou.

Para Alves Nina, a decisão proferida pelo TST traz mais segurança jurídica às relações contratuais trabalhistas: “Se esse entendimento prevalecer, o que se espera é o aquecimento da indústria mundial de cruzeiros marítimos, em relação ao mercado de trabalho do Brasil para esse tipo de profissional, considerando que o posicionamento atual é um entrave para a contratação de brasileiros para exercerem tais atividades. Em casos dessa natureza, é correto priorizar a autonomia da vontade das partes, aplicando-se a legislação da bandeira da embarcação e a Convenção do Trabalho Marítimo da OIT (Organização Internacional do Trabalho), da qual o Brasil é signatário”.

Divergências dentro da própria corte



Na opinião do advogado especialista em Direito Trabalhista, Sindical Coletivo e Acidentes do Trabalho, Juarez Camargo de Almeida Prado Filho, do escritório Advocacia Ruy de Mello Miller, o julgamento do processo (1001602-25.2016.5.02.0080), pela 8ª Turma do TST, representa mais um capítulo do debate envolvendo o conflito entre a legislação nacional e os tratados internacionais, no que se refere ao trabalho marítimo.

“Em acórdão publicado no dia 24 de junho de 2022, e contando com a maioria de votos, o relator/ministro Alexandre Agra Belmonte reconheceu a incidência dos tratados internacionais. Como consequência, determinou o retorno dos autos à primeira instância, para que seja proferida uma nova decisão, que atenda a essa premissa. No caso em questão, discutiu-se a legislação já revista na Convenção Internacional da OIT 186 (CTM)”, destacou Prado Filho.

Ele reforçou que, desde o cancelamento da Súmula 207 da mesma Corte, que ocorreu em 2012, os tribunais trabalhistas passaram a se posicionar, majoritariamente, pela aplicabilidade da norma mais favorável aos trabalhadores marítimos – um aspecto que, normalmente, implicava na prevalência da legislação brasileira.

O jurista citou que, até mesmo dentro do próprio TST, já existiam muitas divergências: “Um dos exemplos evoluiu o julgamento do processo 0001829-57.2016.5.13.0005, pela 4ª Turma do TST, que também se posicionou pela inaplicabilidade da legislação brasileira, em caso análogo (acórdão publicado em 1º de fevereiro de 2019). Com a promulgação do texto da CTM, por meio do Decreto 10.671/2021, a possibilidade de mais uma guinada jurisprudencial se acentua”.

Quebra de isonomia

Prado Filho citou uma temática similar, que circula na esfera do Supremo Tribunal Federal (STF), conhecida como “conflito de normas no espaço” e representada pelo Tema 210 da Tabela de Repercussão Geral (RE 636.331). “Embora em um outro contexto – no caso, o Código de Direito do Consumidor – firmou a tese de que as convenções internacionais, uma vez ratificadas, adquirem predominância hierárquica sobre a legislação ordinária interna”.

“Por se fundamentar em regra contida no artigo 178 da Constituição Federal e no ‘princípio da reciprocidade’, a adoção de idêntico entendimento à hipótese dos marítimos mostra-se plenamente coerente. Ainda deve ser considerada a noção de que esse trabalhador pode atuar, em um mesmo contrato, em diferentes jurisdições e ao lado de trabalhadores de nacionalidades diversas. Portanto, conferir ao tripulante brasileiro tratamento diverso, daquele dispensado aos demais, representa uma indesejável quebra de isonomia”, comparou o advogado.

Ele reforçou que esse tratamento uniforme deve prevalecer, mesmo que represente a aplicação da norma menos benéfica, em determinada situação. Isso porque essa uniformização pode trazer mais segurança jurídica a todos os profissionais envolvidos em uma mesma relação laboral.

“De todo modo, é fundamental reforçar que o acórdão proferido pela 8ª Turma do TST, apesar de constituir um importante precedente, não possui efeito vinculante, limitando-se a sua aplicação às partes litigantes. Em acréscimo, verifica-se que, contra a decisão, ainda cabe recurso, encontrando-se pendente a apreciação de embargos de declaração”, ponderou Prado Filho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2022

FLUMAR ENCOMENDA 4 BARCAÇAS-TANQUE AO ESTALEIRO RIO MAGUARI

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Empresa de navegação espera ampliar alcance de serviços com adição das barcaças à frota, permitindo acesso a localidades com restrições operacionais, combinadas com navios maiores, em operações ship-to-ship

A Flumar encomendou quatro barcaças-tanque oceânicas, com 4.000 metros cúbicos de capacidade cada, ao Estaleiro Rio Maguari (ERM). A empresa de navegação, do grupo Odfjell, planeja investir mais de

R\$ 50 milhões na construção dessas balsas-tanque não propelidas, que são certificadas pela ABS. A construção dessas que serão as primeiras unidades da Flumar teve início este mês e as entregas estão previstas para ocorrer entre o final do primeiro trimestre e o início do segundo trimestre de 2023.

Pelas características oceânicas, as barcaças estarão aptas para operar em todo o território nacional. A Flumar avalia que o transporte de combustíveis e biocombustíveis é o segmento onde se espera maior expansão nos próximos anos. A empresa ressaltou que as barcaças poderão ser utilizadas para outros negócios envolvendo graneis líquidos, como químicos, petroquímicos e óleos vegetais.

“A adição das barcaças em nossa frota permitirá o acesso a localidades com restrição de calado ou tamanho de navio. Combinadas com navios maiores — em operações ‘ship-to-ship’, ampliaremos o alcance dos serviços da Flumar”, explicou o presidente da Flumar, Knut Øvrebø, à Portos e Navios. Øvrebø acrescentou que as barcaças podem ser utilizadas para otimização de movimentações entre terminais portuários.

O executivo disse que o grupo vem investindo de forma consistente, tanto em terminais como em embarcações, na área de combustíveis e biocombustíveis, desenvolvendo parcerias sólidas e com muito potencial de crescimento. “Estamos sempre abertos para trabalhar juntos com nossos clientes no desenvolvimento de soluções, seja através de prestação de serviços (individuais ou integrados) ou de investimento conjunto”, afirmou.

A Flumar é uma empresa brasileira de navegação (EBN) que atua com 7 navios no transporte de graneis líquidos (químicos, petroquímicos, combustíveis, biocombustíveis e óleos vegetais, além de gases liquefeitos de petróleo) na cabotagem e no trade Mercosul. O grupo Odfjell, além da navegação, opera 9 terminais de graneis líquidos (Granel Química), localizados nos principais portos do país.

No agenciamento marítimo, o grupo atua com serviços através da AMG (Agência Marítima Granel). “Nossa experiência e alcance de serviços permite que sejamos um provedor de soluções logísticas integradas, trabalhando junto com nossos clientes no desenvolvimento de soluções para os seus problemas de transporte e armazenagem de líquidos”, destacou Øvrebø.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/07/2022

SPA PEDE RENOVAÇÃO DE LICENÇA PARA DRAGAGEM DE BERÇOS 12A AO 23

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Autoridade portuária santista informou que contratação está em fase de estudos e que ainda não há estimativa de investimentos em obra para aprofundamento

A Santos Port Authority (SPA) solicitou a renovação de sua licença de instalação (LI) para execução de uma obra de dragagem para o aprofundamento dos berços e acessos dos armazéns 12A ao 23 para a profundidade de 15 metros (DHN). O pedido feito ao Instituto Brasileiro

do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) foi tornado público na edição da última terça-feira (26) Diário Oficial da União.

A Portos e Navios apurou que a publicação trata-se apenas de uma formalidade legal. Uma fonte que preferiu não ser identificada explicou que a dragagem do trecho 12A ao 23 está em planejamento, e que a autorização ambiental serve para não atrasar a obra quando ela estiver decidida.

Procurada, a autoridade portuária confirmou que a contratação está em fase de estudos e disse que ainda não há estimativa de valores a serem investidos nesta melhoria. “A publicação se refere à renovação da licença ambiental da dragagem de aprofundamento dos berços 12A ao 23, para adequação à obra de reforço de cais já concluída naquele trecho”, informou a SPA à reportagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2022

KVH INDUSTRIES VAI EXPOR NA NAVALSHORE, MAIOR FEIRA DO INDÚSTRIA NAVAL NA AMÉRICA DO SUL

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 29 Julho 2022



A KVH Industries, líder de mercado em soluções de conectividade marítima, estará expondo no evento Navalshore. A KVH será acompanhada pelos parceiros Globalsat e Intelsat no estande nº G32 de 16 a 18 de agosto no Rio de Janeiro.

As ofertas de comunicação e conteúdo da empresa se concentram em apoiar as características únicas da indústria marítima da América do Sul, incluindo pequenas frotas e com especializações diversificadas. A KVH está comprometida em apoiar a vibrante comunidade marítima

da região por meio de produtos e serviços de conectividade inovadores que contribuem para empresas e organizações governamentais bem-sucedidas.

A KVH apresentará seus premiados sistemas TracPhone® VSAT e antenas robustas de TV via satélite TracVision®. O bem-estar da tripulação é outra área de foco no show; os participantes aprenderão sobre o serviço KVH Link da empresa, que fornece notícias e entretenimento digital para equipes comerciais, juntamente com os principais dados de operações para otimização de embarcações.

A KVH possui escritórios em todo o mundo com sede global em Middletown, Rhode Island, EUA, e um escritório regional da América do Sul no Rio de Janeiro. A equipe espera se conectar com os atuais clientes valiosos e apresentar novos contatos profissionais na Navalshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 094/2022
Página 67 de 67
Data: 29/07/2022
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: 29/07/2022