

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 108/2022
Data: 31/08/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
COM 200 EMPREGOS E INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA, TERMINAL RETOMA OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS.....	4
INSCRIÇÕES PARA CURSO PORTUÁRIO GRATUITO TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA; CONFIRA OS REQUISITOS.....	5
PERÍODO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE SUBIR PARA 50 ANOS	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	6
PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NAS EMPRESAS DO SETOR AQUAVIÁRIO É DESTAQUE NA ANTAQ	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
EMPRESAS JÁ PODEM CADASTRAR BENEFÍCIOS NO REGISTRO NACIONAL E OFERECER A BONS CONDUTORES	7
ABERTO PERÍODO PARA SUGESTÃO DE PROPOSTAS ESTRATÉGICAS PARA A INFRAESTRUTURA DO BRASIL	7
INFRA S.A.: AVANÇA O PROCESSO DE FUSÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL.....	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 19,3 BILHÕES EM JULHO.....	9
ME PROMOVE WEBINAR PARA ORIENTAR ÓRGÃOS NA AVALIAÇÃO DE RISCOS DA OPERACIONALIZAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES.....	10
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R\$ 5,804 TRILHÕES EM JULHO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
FCA 1.....	13
FCA 2.....	13
Codesa 1	13
Codesa 2	13
NACIONAL - TERMINAIS APOIAM CONSULTA PÚBLICA SOBRE REVISÃO DA POLIGONAL DO PORTO DE SANTOS	13
NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA AVANÇO NO PROCESSO DE CRIAÇÃO DA INFRA AS	15
NACIONAL - MP QUE ALTERA POLÍTICA DE PISOS MÍNIMOS DE FRETE DE CARGAS RODOVIÁRIAS É APROVADA	16
NACIONAL - EMPRESA DE LOGÍSTICA AMPLIA FROTA COM 40 NOVOS CAMINHÕES ELÉTRICOS	17
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	18
REGIÃO NORTE - REGIÃO NORTE PRECISA ORGANIZAR SISTEMA HIDROVIÁRIO, DIZ SÉRGIO AQUINO	18
REGIÃO NORTE - PROGRAMAÇÃO NORTE EXPORT PORTO VELHO (RO).....	20
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ESTUDA CONSTRUIR PORTO INTERMODAL EM ARAÇATUBA.....	21
MINISTRO DO TST FALA SOBRE QUESTÕES TRABALHISTAS NO SETOR PORTUÁRIO NO SOPESP.....	22
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ CHEGA A 22 PRÉ-ACORDOS PARA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE EM PECÉM	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	23
PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO: UM MAR DE OPORTUNIDADES PARA O BRASIL.....	23
PORTOS ESPANHÓIS CRESCERAM 6% ATÉ JULHO.....	25
PORTO DE CINGAPURA INSTALARÁ GRANDE REDE 5G.....	25
CÂMARA APROVA MP QUE FACILITA REAJUSTES DA TABELA DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS	27
SOPESP RECEBE EM SUA SEDE O MINISTRO DO TST, ALEXANDRE RAMOS.....	28
TRANSPORTE DE CARGAS NA FERROVIA NORTE-SUL CRESCE 7% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022	28
PODER 360.....	29
COMÉRCIO EXTERIOR ATINGE RECORDE SOBRE PIB	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
NÚMERO DE DESEMPREGADOS CAI ABAIXO DE 10 MILHÕES PELA 1ª VEZ DESDE 2016	30
DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO NONO MÊS SEGUIDO E ATINGE 77,6% DO PIB	33
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA VAI MULTAR EMPRESAS DE ENERGIA QUE NÃO REPASSAREM QUEDA DE ICMS	34
SENADO APROVA MEDIDA QUE ANTECIPA ATUALIZAÇÃO DA TABELA DO FRETE	34
BOLSONARO PREVÊ R\$ 14,2 BI NO ORÇAMENTO DE 2023 PARA REAJUSTE DE SERVIDORES, INSUFICIENTE PARA COMPENSAR INFLAÇÃO.....	35
BOLSONARO RESERVA R\$ 38,7 BI PARA EMENDAS NO ORÇAMENTO DE 2023, MAIOR VALOR JÁ DESTINADO AOS PARLAMENTARES	36
CADE APROVA VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS	37



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
ÁGUAS DO BRASIL, VENCEDORA DO MAIOR LEILÃO DE SANEAMENTO DO PAÍS, JÁ AVALIA NOVAS CONCESSÕES.....	39
INVESTIMENTOS CHINESES NO BRASIL TRIPLICAM DE 2020 PARA 2021.....	40
COOPERATIVAS DE CRÉDITO RECONHECEM IMPORTÂNCIA DO ESG, MAS MENOS DA METADE TÊM METAS ESPECÍFICAS ...	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
CADE APROVA, COM RESSALVAS, VENDA DA REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS PARA A ATEM	44
WEG ANUNCIA REESTRUTURAÇÃO PARA ALAVANCAR UNIDADES DE AUTOMAÇÃO E SISTEMAS	45
AGÊNCIA BRASIL - DF	46
BRASIL E EUA REAFIRMAM COMPROMISSO EM REMOVER BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS	47
85% DOS FINANCIAMENTOS DO FMM PARA APOIO OFFSHORE VENCERÃO ATÉ 2031	47
MAERSK CONCLUI AQUISIÇÃO DA LF LOGISTICS, SEDIADA EM HONG KONG	48
WILSON SONS CRESCE 27% NO CENTRO LOGÍSTICO DE SANTO ANDRÉ	48
CONTRATAÇÃO DANIELA ZICARI DI MONTI PARA ASSUMIR A POSIÇÃO DE DIRETORA DA EMPRESA.....	49
SANTOS BRASIL INVESTIRÁ R\$ 120 MILHÕES NO TECON VILA DO CONDE	50
MARIMEX MANTERÁ OPERAÇÃO RETROPORTUÁRIA EM SANTOS POR MAIS 20 ANOS	51
TRABALHADORES PORTUÁRIOS PARALISARÃO PORTOS CHILENOS POR TRÊS TURNOS APÓS NÃO CONSEGUIREM ACORDOS COM O GOVERNO	51
GALP VENCE PROCESSO DE VENDA DIRETA PARA O PETRÓLEO DA UNIÃO DE SÉPIA	52
CONTEÚDO LOCAL: ANP IDENTIFICA NECESSIDADE DE MELHORIAS EM SISTEMAS DE ORIGEM ESTRANGEIRA	52
FMM TEM SALDO DISPONÍVEL NA CASA DOS R\$ 5 BILHÕES	53
MERCADO DE EQUIPAMENTOS CRESCERÁ COM PRIVATIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, AVALIA PRESIDENTE DA SOBRATEMA	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COM 200 EMPREGOS E INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA, TERMINAL RETOMA OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Hidroviás do Brasil movimentará fertilizantes e sal no STS20, localizado na região de Outeirinhos
Por: Anderson Firmino



O STS20 foi arrendado pela Hidroviás do Brasil em 13 de agosto de 2019 Foto: Divulgação

Com 200 vagas de emprego geradas e capacidade para movimentar 1,5 milhão de toneladas de cargas, a Hidroviás do Brasil voltou a operar no Porto de Santos. A empresa do ramo logístico, que chegou a atuar no cais santista por um curto período entre 2020 e 2021, retomou as operações no STS20, localizado na região de Outeirinhos, e recebeu no início do mês o primeiro navio com fertilizantes do ano.

A companhia operou por um curto período em 2020 e 2021 e fez uma parada para melhoria da infraestrutura existente. O terminal terá capacidade preliminar de 1,5 milhão de toneladas de carga por ano e a aumentará gradativamente, até chegar a 2,75 milhões”, afirma o diretor de operações da Hidroviás do Brasil, Ricardo Cerqueira.

A expedição de produtos prevista por meio do modal rodoviário é de 6,4 mil toneladas de fertilizantes e 2 mil toneladas de sal por dia. Já no ramo ferroviário, trabalha-se com a projeção de 2 mil toneladas de fertilizantes a cada 24 horas.

Segundo ele, a interrupção dos trabalhos já estava prevista no contrato de arrendamento para a realização das obras de melhoria, com previsão de finalização em outubro deste ano. “O objetivo foi deixar a operação mais adequada às novas capacidades, mais modernas e inovadoras, sempre priorizando a segurança”, aponta o diretor.

Ele explica que 200 colaboradores estarão dedicados na operação. “Desde o processo de aquisição da área do STS20, durante as obras e agora na retomada da operação, a empresa vem criando oportunidades para as pessoas da Baixada Santista”.

Infraestrutura

De acordo com Cerqueira, a operação possuirá três armazéns com capacidade estática de 190 mil toneladas, sendo 140 mil toneladas para fertilizantes e 50 mil toneladas para sal.

“A companhia também instalou dois guindastes hidráulicos de cais de última geração, com capacidade de movimento em torno de 14 mil toneladas por dia. Os equipamentos transladam sobre trilhos, com funil acoplado, permitindo o posicionamento em qualquer tipo de navio graneleiro. Possui câmera e balança no braço articulado”.

Segundo o diretor de operações da Hidroviás do Brasil, a infraestrutura mais moderna, com a entrega dos guindastes hidráulicos de última geração e operação informatizada e moderna, beneficia todo o setor logístico brasileiro.

“A companhia também focou na instalação de equipamentos eficientes para garantir proteção ambiental, além de agora contar com um sistema operacional informatizado de agendamento de caminhões, evitando transtornos com trânsito na região”, complementa.

Histórico

O STS20 foi arrendado pela Hidrovias do Brasil em 13 de agosto de 2019, em leilão realizado na B3, em São Paulo. Para garantir o direito de explorar a área de 29,2 mil metros quadrados por 25 anos, a empresa investiu R\$ 112,5 milhões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2022

INSCRIÇÕES PARA CURSO PORTUÁRIO GRATUITO TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA; CONFIRA OS REQUISITOS

A 8ª edição do BTP para Todos oferece 25 vagas

Por: ATribuna.com.br



O BTP para Todos já se tornou tradicional e chega à oitava edição em 2022 Foto: Divulgação

Terminam nesta quarta-feira (31) as inscrições para um curso portuário gratuito voltado a pessoas com deficiência (PcD). Ao todo, são 25 vagas na 8ª edição do BTP para Todos, promovido pela Brasil Terminal Portuário (BTP). O objetivo é capacitar pessoas com deficiência para trabalhar no setor portuário.

As aulas serão presenciais, nos meses de setembro e outubro, dentro da própria empresa, localizada na Alemoa, em Santos. No curso, os participantes poderão conhecer de perto as operações do terminal e aprender sobre temas relacionados ao trabalho no ambiente portuário e desenvolvimento comportamental.

As inscrições são feitas pelo site www.btp.com.br/btp-para-todos. Os pré-requisitos para se candidatar são Ensino Médio completo, laudo médico atualizado e não ter participado de nenhuma edição anterior do projeto. Também será necessário enviar o currículo atualizado.

Ao final do curso, o participante receberá um diploma e o currículo será avaliado pela empresa e compartilhado com outras companhias e consultorias de RH.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2022

PERÍODO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE SUBIR PARA 50 ANOS

Secretário de Portos afirma que relatório sobre desestatização será enviado ao TCU em setembro

Por: Anderson Firmino



Proposta de mudança para 50 anos veio do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, Foto: Matheus Tagé/AT

O período de concessão da Santos Port Authority (SPA), inicialmente previsto para ser de 35 anos, deve aumentar para 50 anos. Já o relatório sobre a desestatização deve ser entregue ao Tribunal de Contas da União (TCU) até meados de setembro - o prazo anterior era final de agosto. Segundo o Governo Federal, está mantida a expectativa para que o leilão ocorra na segunda quinzena de dezembro.

As informações foram confirmadas pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquários do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia. No caso da mudança do período de concessão, a possibilidade já havia sido noticiada por A Tribuna em 1º de junho.

Segundo Povia, a proposta de mudança para 50 anos veio do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, por conta de solicitações que ocorreram em roadshows no exterior. “A conta dos investimentos será impactada basicamente pelo Opex (operational expenditure, ou despesas operacionais) do período de prazo acrescido”, acrescenta ele.

Sobre a concessão, Mario Povia confirmou que estão na mesa duas possibilidades de participação individual máxima: de 15%, ou até 40% em conjunto, proposta na desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), e a estrutura chamada 5x100, permitindo que a totalidade da SPA seja distribuída entre as empresas interessadas, mas com participação individual limitada a 5%.

Prazo

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) está fazendo os últimos ajustes no texto da desestatização para, em seguida, enviar o relatório ao Tribunal de Contas da União (TCU). Com a aprovação da Corte de Contas, a pasta publicará o edital do leilão.

“Preveremos entregar na segunda semana de setembro os documentos consolidados sobre a privatização ao TCU, mantendo a perspectiva de realizar o leilão na segunda quinzena de dezembro deste ano”, afirma Povia.

Investimento

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a medida tem projeção de investimentos na ordem dos R\$ 16 bilhões, além de cerca de 60 mil postos de trabalho gerados direta e indiretamente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NAS EMPRESAS DO SETOR AQUAVIÁRIO É DESTAQUE NA ANTAQ

Iniciativa marca acordo entre a Wista - uma associação com foco na equidade de gênero no setor portuário - composta por mais de 150 pessoas em diversos estados do Brasil

Brasília, 30/08/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará pesquisa sobre equidade de gênero nas empresas do setor aquaviário brasileiro. A ação faz parte do protocolo de intenções firmado, em março de 2022, entre a Agência e a Women's International Shipping and Trading Association (Wista). Um representante de cada empresa deverá responder o questionário até o dia 30 de setembro. As perguntas podem ser acessadas pelo link: <https://forms.gle/h4Qx59dnxyQgnwgh6> ou no Portal da Agência.

A coleta e a publicação dos resultados da pesquisa - sem individualização e com o sigilo dos participantes, serão fundamentais para um aprofundamento do setor aquaviário em relação a todos os trabalhadores do ramo. Além disso, os dados poderão ser usados pelas empresas para aprimoramento de políticas voltadas para esse tema. A própria associação é quem vai escolher aqueles que responderão aos questionamentos.



Em caso de dúvidas sobre o preenchimento do questionário, as empresas podem contatar a Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ pelo telefone (61) 2029-6690 ou por e-mail: desempenhoportuario@antag.gov.br.

Saiba mais

A Wista Brazil foi fundada em 2016 no Rio de Janeiro. A unidade faz parte da Wista International e associa-se com status consultivo na International Maritime Organization (IMO) - fundada em 1974, tendo como um dos seus objetivos a promoção da equidade de gênero no setor aquaviário, sendo plataforma de networking e propagação de informações pertinentes à área. Atualmente, a rede é composta por mais de 3.800 pessoas de todo o setor marítimo mundial, dentre mulheres, pessoas não binárias, além de membros apoiadores em cargo executivo e em ascensão nos setores de Shipping e do Trade.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 31/08/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EMPRESAS JÁ PODEM CADASTRAR BENEFÍCIOS NO REGISTRO NACIONAL E OFERECER A BONS CONDUTORES

Descontos em taxas, agendamento prioritário para prestação de serviços, atendimento preferencial e/ou domiciliar são alguns exemplos de possíveis vantagens

Empresas interessadas em oferecer benefícios a bons motoristas já podem cadastrar as vantagens no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). Criado pela mais recente atualização do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o cadastro tem como objetivo premiar a boa conduta de condutores que não cometeram infração de trânsito nos últimos 12 meses.

Empresas e órgãos que tenham interesse em oferecer algum tipo de benefício para os condutores cadastrados podem acessar este formulário <https://forms.gle/qsZ3UbqD5DC7SA7V6>. Em troca, os bons motoristas que aderiram ao RNPC terão a possibilidade de descontos e isenção de taxas, condições especiais para locação de veículos, contratação de seguros, tarifas de pedágio e estacionamento.

Basta preencher as informações necessárias e apresentar proposta de opções de concessão de vantagens e benefícios aos bons condutores que estiverem inseridos no RNPC. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução nº 975, de 18 de 2022, regulamentou o registro nacional.

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

Data: 31/08/2022

ABERTO PERÍODO PARA SUGESTÃO DE PROPOSTAS ESTRATÉGICAS PARA A INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Formulário criado pelo Ministério da Infraestrutura fica disponível até 9 de setembro

Está aberto o período para apresentação de sugestões de propostas para melhorar o planejamento estratégico do Ministério da Infraestrutura para os próximos quatro anos. É possível enviar as contribuições por meio deste formulário (https://forms.office.com/pages/responsepage.aspx?id=ahzwe_vmGkK7srkMPqho93An2bHHYvVE)



[nVpKZUfW789UMVMxRDFaUlgxRFhZR0NIMENUNFVBRVg3UyQIQCN0PWcu\)](#) até 9 de setembro.

Após o encerramento do prazo para contribuições, a Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação do MInfra consolidará as informações e validará os resultados em oficinas de trabalho com as áreas de negócio do ministério.

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

Data: 31/08/2022

INFRA S.A.: AVANÇA O PROCESSO DE FUSÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL

Incorporação foi aprovada pelos conselhos fiscal e de administração das companhias. Assembleia que definirá a junção está prevista para setembro

O processo de fusão que institui a Infra S.A. avançou mais uma etapa com a aprovação da incorporação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) pela Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias, pelos conselhos fiscal e de administração das estatais. Trata-se da primeira incorporação de uma empresa pública por outra na esfera federal. A Infra S.A. será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

Com base nos diagnósticos e estudos elaborados de forma conjunta pelos técnicos de ambas as organizações, os conselheiros deliberaram a favor da medida, enfatizando a qualidade técnica do trabalho de estruturação das empresas feito nos últimos dois anos, que possibilitou a proposta. Após a deliberação em reuniões que ocorreram na última semana, o próximo passo é que a incorporação seja apreciada em assembleia geral, prevista para 30 de setembro, para que a Infra S.A. seja então efetivada.

“Nosso compromisso é levar para a assembleia a melhor informação para a melhor tomada de decisão. Será a primeira incorporação de empresas públicas federais da história, iniciativa de enorme contribuição para o setor da infraestrutura. Vamos maximizar as duas empresas em uma só, aumentando, a eficiência da máquina pública, o desenvolvimento e a inovação da infraestrutura de transporte e logística multimodal no Brasil”, destacou o secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio.

Fusão

O Decreto nº 11.081 [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Decreto/D11081.htm], que autoriza a junção das estatais e institui a Infra/SA, foi publicado em 25 de maio. Com a conclusão da fusão, o Ministério da Infraestrutura deixará de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional para o surgimento de apenas uma, que vai reduzir custos de funcionamento, ser autossuficiente e competitiva.

Todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a fiscalização das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), por exemplo – empreendimentos administrados pela Valec. A Infra S/A também responderá pela elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais, desenvolvidos pela EPL.

A empresa também atuará em projetos de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios; e gestão do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

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

Data: 31/08/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 19,3 BILHÕES EM JULHO

No mesmo mês, no ano passado, foi registrado déficit primário de R\$ 19,5 bilhões

O resultado primário do Governo Central – Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central – foi superavitário em R\$ 19,3 bilhões em julho, em termos nominais (sem considerar a inflação), superando a mediana das expectativas do Prisma Fiscal do Ministério da Economia, que indicava um superávit para o mês de R\$ 474,0 milhões. Em julho do ano passado foi registrado um déficit primário de R\$ 19,5 bilhões. As informações constam do relatório do Resultado do Tesouro Nacional (RTN) de julho de 2022, divulgado nesta terça-feira (30/8) durante entrevista coletiva realizada no Ministério da Economia.

O Tesouro Nacional e o Banco Central foram superavitários em R\$ 38,0 bilhões, enquanto a Previdência Social (RGPS) apresentou déficit primário de R\$ 18,7 bilhões. Em comparação a julho de 2021, esse resultado primário decorre da combinação de um aumento real de 6,3% (R\$ 9,6 bilhões) da receita líquida e um decréscimo real de 17,9% (R\$ 31,2 bilhões) das despesas totais.

Receitas e despesas

O aumento real da receita líquida em julho de 2022 é resultado do crescimento nas receitas administradas, em R\$ 5,5 bilhões; do crescimento na arrecadação líquida para o RGPS, em R\$ 1,2 bilhão e do aumento nas receitas não administradas, em R\$ 9,2 bilhões, parcialmente compensados pelo crescimento nas transferências por repartição de receita, em R\$ 6,3 bilhões. Os principais destaques na comparação mensal são o acréscimo na arrecadação da estimativa mensal e na arrecadação do balanço trimestral para o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e a Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL); aumento na arrecadação do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF); acréscimo na arrecadação previdenciária (RGPS), em razão do aumento da massa salarial e maior arrecadação do Simples Nacional; e recebimento de dividendos da Petrobras no montante de R\$ 6,9 bilhões.

A variação real nas despesas totais, por seu turno, é explicada principalmente pelos seguintes fatores, segundo o RTN: diminuição de R\$ 20,0 bilhões nos pagamentos de Benefícios Previdenciários, explicada pela parcela de pagamento do 13º salário de aposentados e pensionistas em paga em julho de 2021 sem contrapartida em 2022; redução de R\$ 20,7 bilhões nas despesas com Créditos Extraordinários, com destaque àquelas associadas às medidas de combate à Covid-19 e diminuição de R\$ 3,5 bilhões nas despesas de Pessoal e Encargos Sociais, em virtude da não concessão de reajustes salariais no período. Já em relação às despesas Obrigatórias com Controle de Fluxo (+R\$ 6,3 bilhões), julho de 2022 teve um aumento em razão do acréscimo de R\$ 6,0 bilhões no pagamento de benefícios do Programa Auxílio Brasil.

Acumulado do ano

Com o número de julho, o resultado do Governo Central acumulado no ano (janeiro a julho) totaliza um superávit primário de R\$ 73,1 bilhões, enquanto no mesmo período de 2021 foi registrado um déficit de R\$ 73,1 bilhões. Esse resultado é composto por um superávit de R\$ 260,9 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 187,8 bilhões no RGPS. Em termos reais, no acumulado até julho, a receita líquida totalizou um aumento de 13,8% (R\$ 135,0 bilhões) e a despesa se reduziu em 1,9% (R\$ 20,3 bilhões).

No acumulado de janeiro a julho de 2022, a receita total teve elevação de R\$ 181,8 bilhões (15,1%), ao passo em que a receita líquida apresentou aumento de R\$ 135 bilhões (13,8%), em termos reais, em comparação ao acumulado de janeiro a julho de 2021.

A despesa total, por sua vez, apresentou diminuição de R\$ 230 bilhões, em termos nominais, na comparação do acumulado de janeiro a julho de 2022 como o mesmo período de 2021.

O resultado primário do Governo Central acumulado em 12 meses (até julho de 2022) foi de superávit de R\$ 115,6 bilhões, o que equivalente a 1,38% do Produto Interno Bruto (PIB).

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

Data: 31/08/2022

ME PROMOVE WEBINAR PARA ORIENTAR ÓRGÃOS NA AVALIAÇÃO DE RISCOS DA OPERACIONALIZAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES

A partir de 1º de abril de 2023, a Lei nº 14.133/21 passa a valer como a única norma geral de licitações do país

A Nova Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 14.133/21) será a única norma a vigorar, a partir de 1º de abril de 2023, como Lei Geral de Licitações no país, substituindo as atuais Leis nº 8.666/93, nº 10.520/02 e nº 12.462/11. Para orientar órgãos e entidades a identificar e avaliar riscos na operacionalização da nova lei, a Secretaria de Gestão do Ministério da Economia realizará webinar, nesta quinta-feira (1º/9), às 16 horas, pelo canal do Youtube do ME (<https://www.youtube.com/watch?v=mdu905jkQ2M>).

Entre os riscos que devem ser observados está o atraso na regulamentação e na prontificação de sistemas para a recepção e adequação à nova Lei de Licitações. Outro aspecto é a falta de gestão por competências, com impactos que se estendem desde a acentuação da insegurança jurídica até uma lacuna na efetivação das contratações no próximo ano, caso o órgão ou a entidade não antecipe suas instruções de fase preparatória em consonância à Lei.

Plano de Gestão de Riscos

Um dos instrumentos de governança da Secretaria de Gestão para auxiliar os órgãos é o Plano de Gestão de Riscos da Operacionalização da Nova Lei de Licitações (PGRONLL). Trata-se de um guia para promover maior previsibilidade, visão sistêmica e conduta ativa em face da transição normativa, que reúne uma lista de 56 potenciais riscos.

O guia será utilizado como base para que órgãos e entidades analisem os riscos de operacionalização da Lei nº 14.133/21, e é aplicável a todas as organizações públicas envolvidas na adoção da Nova Lei de Licitações. Pode ser utilizado no âmbito interno de uma organização, ou em um arranjo mais amplo, considerando-se a existência de múltiplas instituições, tais como órgãos com competências regulamentares, instituições de controle e aquelas que irão, de fato, usar a Lei em suas contratações.

Durante o webinar, os servidores terão acesso a um formulário para que possam determinar o efeito potencial do risco, analisando o grau de exposição da organização àquele risco e a capacidade e o preparo para administrá-lo.

Lei nº 14.133/21

A Nova Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 14.133) entrou em vigor em 1º de abril de 2021. Fruto de um debate que transcorreu ao longo de oito anos no Congresso Nacional, a Lei consolida outras três, que, até então, regiam o tema no Brasil: a nº 8.666/1993, que era a Lei Geral de Licitações e Contratos; a nº 10.520/2002, a Lei do Pregão; e a nº 12.462/2011, conhecida como Lei do Regime Diferenciado de Contratações. Todas essas ainda ficam vigentes durante o período de transição, que termina em abril de 2023.

Em 194 artigos, a nova lei traz inovações, como a criação do Portal Nacional de Contratações Públicas, que integra todos os sistemas ou portais de compras públicos ou privados, e permite que os processos de contratações públicas tenham um canal oficial para a divulgação centralizada e



obrigatória. Além disso, institui também o Sistema Eletrônico de Dispensa de Licitação, solução integrante do Compras.gov.br para a realização dos procedimentos de contratação direta de obras, bens e serviços, incluídos os serviços de engenharia.

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

Data: 31/08/2022

DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R\$ 5,804 TRILHÕES EM JULHO

Em termos nominais, houve queda de 0,70% (R\$ 41,15 bilhões) em relação a junho

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) atingiu R\$ 5,804 trilhões em julho, registrando uma queda, em termos nominais, de 0,70% (R\$ 41,15 bilhões) em relação a junho, quando totalizou R\$ 5,845 trilhões. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) teve seu estoque reduzido em 0,66%, passando de R\$ 5,595 trilhões para R\$ 5,558 trilhões, de junho para julho. A Dívida Pública Federal externa (DPFe) registrou queda de 1,74% sobre o estoque apurado em junho e encerrou julho em R\$ 245,81 bilhões (US\$ 47,38 bilhões).

As informações constam do Relatório Mensal da Dívida referente ao mês de julho, material produzido pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e divulgado nesta segunda-feira (29/8), em transmissão on-line.

Confira a íntegra dos dados do Relatório Mensal da Dívida
(<https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/relatorio-mensal-da-divida-rmd/2022/7>).

Emissões e resgates

Em julho, as emissões da DPF somaram R\$ 62,43 bilhões e os resgates totalizaram R\$ 144,05 bilhões. A variação do estoque da DPF no mês é explicada, principalmente, pelo resgate líquido de R\$ 81,62 bilhões, neutralizado, em parte, pela apropriação positiva de juros de R\$ 40,50 bilhões.

A composição do estoque da DPF teve redução da participação de títulos prefixados (de 27,23% para 25,75%) devido, principalmente, ao resgate líquido (R\$ 107,53 bilhões). Os títulos atrelados à taxa flutuante aumentaram sua participação no estoque da DPF para 37,77% em julho em razão, principalmente, de sua emissão líquida (R\$ 24,52 bilhões), aliada à redução do estoque total da DPF.

As emissões da DPMFi em julho totalizaram R\$ 62,2 bilhões, enquanto os resgates foram de R\$ 140,7 bilhões, resultando em um resgate líquido de R\$ 78,5 bilhões. Nas emissões da DPMFi, houve equilíbrio entre os títulos prefixados (R\$ 26,06 bilhões) e os títulos atrelados à taxa flutuante (R\$ 26,11 bilhões). Nos resgates, destaque para o vencimento de Letras do Tesouro Nacional (LTN) – R\$ 110,95 bilhões.

As Instituições Financeiras lideram os principais detentores, com 29,6% de participação, seguidas dos Fundos (24,4%) e da Previdência (22,6%). Em julho, o estoque de Não Residentes foi ampliado em R\$ 1,4 bilhão. Já o estoque de Instituições Financeiras registrou retração de R\$ 42,7 bilhões no mês.

O custo médio da DPF acumulado em 12 meses caiu de 10,90% em junho, para 10,76% ao ano em julho. Já o custo médio do estoque da DPMFi acumulado em 12 meses aumentou de 10,98% ao ano em junho, para 11% ao ano em julho. O custo médio do estoque da DPFe, por sua vez, registrou queda, passando de 8,72% anual em junho, para 5,31% ao ano em julho, em movimento impulsionado principalmente pela depreciação do dólar em relação ao real de 0,95%, em julho de 2022, contra a apreciação de 2,39% ocorrida no mesmo período do ano anterior.

Reserva de liquidez

A reserva de liquidez apresentou redução, em termos nominais, de 3,58%, passando de R\$ 1,221 trilhão em junho, para R\$ 1,177 trilhão em julho deste ano. Em relação a julho de 2021, quando o



montante foi de R\$ 1,159 trilhão, houve crescimento, em termos nominais, de 1,53%. O nível atual garante o pagamento dos próximos 9,49 meses de vencimentos da DPF. Está acima, portanto, do nível prudencial, que é de três meses.

A reserva de liquidez (ou colchão) da dívida pública compreende as disponibilidades de caixa destinadas exclusivamente ao pagamento da dívida e o saldo em caixa dos recursos oriundos da emissão de títulos.

Tesouro Direto

As vendas do Tesouro Direto em julho atingiram R\$ 4,01 bilhões e os resgates chegaram a R\$ 2,27 bilhões, resultando na emissão líquida de R\$ 1,74 bilhão no mês. O título mais demandado foi o Tesouro Selic (49,43%). O estoque atingiu R\$ 96,45 bilhões, aumento de 2,52% em relação a junho. Os títulos indexados à inflação representam 53,85% do estoque do Tesouro Direto.

Operações até R\$ 5 mil responderam por 82,33% das compras. Julho registrou 535.983 novos investidores cadastrados, o que elevou o número total de participantes para 20,03 milhões, apresentando crescimento de 67,60% nos últimos 12 meses. No mês, houve aumento de 30.498 investidores ativos, que já totalizam 2,04 milhões (variação de 27,70% nos últimos 12 meses).

Acesse a apresentação do Relatório Mensal da Dívida Pública Federal (RMD) de julho de 2022 (https://www.youtube.com/watch?v=g_bbkALo78Q&feature=youtu.be).

O RMD apresenta informações sobre emissões, resgates, estoque, perfil de vencimentos e custo médio, dentre outras, para a Dívida Pública Federal, nela incluídas as dívidas interna e externa de responsabilidade do Tesouro Nacional em mercado. Além disso, o documento contém informações sobre o programa Tesouro Direto e realiza acompanhamento do Plano Anual de Financiamento.

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

Data: 31/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O setor de logística no Brasil tem ampliado suas ações de sustentabilidade. O mais recente exemplo é o da DHL Supply Chain, que anunciou a aquisição de 40 caminhões elétricos (VUCs), ampliando a sua frota movida à energia limpa para 70 veículos. Com isso, a empresa deixará de emitir cerca de 22 mil toneladas de CO₂ (WtW) em um período de 30 anos. Seu objetivo é zerar as emissões até 2050. A iniciativa é destaque em reportagem publicada nesta edição do Jornal BE News.

Ao investir em veículos elétricos, a companhia também busca diversificar seus serviços logísticos. Segundo o vice-presidente de Transportes da DHL Supply Chain, Fábio Miquelin, esses novos caminhões apresentam uma capacidade de carga superior a dos veículos utilitários, podendo carregar até 4,1 toneladas e tendo uma autonomia de 250 km. Outra vantagem é o fato de não serem afetados pelas restrições a veículos de cargas em áreas urbanas, não produzem ruídos e terem uma baixa trepidação.

É essencial que empresas do setor de logística passem a adotar critérios de sustentabilidade em seus investimentos, especialmente quando os avanços tecnológicos permitem que as opções sustentáveis ofereçam uma eficiência igual ou até maior do que a alternativa tradicional. O exemplo da DHL ilustra com perfeição esse argumento, ao se perceber que os novos caminhões elétricos podem ter um desempenho superior aos veículos até então utilizados.



O setor privado, especialmente nas áreas de transportes e logística, tem cada vez mais uma maior responsabilidade diante da sociedade, devendo buscar reduzir os impactos ambientais de suas atividades. E hoje, a tecnologia torna essa missão mais fácil. Ainda há obstáculos a serem vencidos, como custos de aquisição e manutenção, mas tal cenário já permite que passos concretos sejam dados na direção de medidas sustentáveis. Esse, sem dúvida, é o caminho que este mercado deve seguir.

Com esse projeto, a empresa de logística mostra a importância do setor potencial de adotar ações mais sustentáveis e que contam com uma tecnologia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FCA 1

Para conseguir a renovação antecipada da concessão de sua malha, a Ferrovia Centro Atlântica, operada pela VLI, terá de realizar 88 obras que vão eliminar conflitos urbanos nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia, Goiás e São Paulo. Desse total, 84 já foram aprovadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Somente essas - que englobam pontes, viadutos e passarelas - devem demandar um investimento de R\$ 400 milhões, mas especialistas no setor esmaam que o custo chegue ao dobro disso.

FCA 2

Esses dados integram nota técnica elaborada pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) e que já foi enviada à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para ser incluída no processo de renovação da concessão da malha da FCA. O Minfra quer concluir esse processo e apresentá-lo ao Tribunal de Contas da União até o final do ano, para que possa seja aprovado definitivamente em 2023.

CODESA 1

Foi novamente remarcada a assembleia geral extraordinária dos acionistas da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que está prestes a concluir seu processo de desestatização. Originalmente agendada para o dia 23, ela havia sido reagendada para hoje. Porém, um aviso aos acionistas publicado pela Codesa na edição desta quarta-feira do Diário Oficial da União adia essa sessão para o próximo dia 5, mantendo o horário de início para as 14h30, e o local, a sede administrava de negócios da empresa, em Vitória (ES).

CODESA 2

A pauta da assembleia não foi alterada. Nela, continuam o aumento do capital social, com a emissão de novas ações; a reforma integral do estatuto social, que será alterado na estrutura de governança, nos órgãos estatutários e quanto ao objeto social da companhia; e a destituição (ou aceitação de renúncia) dos membros dos conselhos de Administração e Fiscal, com a eleição novos integrantes para o de Administração. Com essas medidas, a empresa será adequada para sua gestão privada, tendo à frente a Quadra Capital, que adquiriu a empresa em leilão realizado em março deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

NACIONAL - TERMINAIS APOIAM CONSULTA PÚBLICA SOBRE REVISÃO DA POLIGONAL DO PORTO DE SANTOS

ATP e ABTP consideram acertada a decisão do governo, que pretende fazer sete alterações na área

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



A proposta de alteração da área foi está em consulta pública desde a semana passada. Período de contribuição se encerra nesta quinta-feira (1º)

Entidades ligadas aos terminais que atuam dentro do Porto de Santos apoiaram a iniciativa do Ministério da Infraestrutura de rever a poligonal da Santos Port Authority (SPA). A proposta de alteração da área foi posta em consulta pública na semana passada e encerra o seu período de contribuição amanhã.

Ao todo, o governo propôs sete alterações dentro da poligonal do porto, sendo três diretamente relacionadas a Terminais de Uso Privado (TUPs). Uma delas trata do ajuste no traçado da linha férrea e na área imediatamente atrás dos berços TUP, de titularidade da Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA– Santorini. As outras duas são ajustes de área de TUP da empresa Suco Cítrico Cutrale LTDA, e de área aquática da Tiplam – ambas buscando possibilitar a ampliação de suas instalações de acostagem.

Outras três mudanças pro postas são: ajuste em área que pertence a instalações privadas na região da Alemoa em razão de registro equivocado da Secretaria de Patrimônio da União (SPU); exclusão da área destinada à Justiça Federal pela SPU; exclusão da área seca pertencente à Capitania dos Portos.

Contudo, a exclusão mais importante trata da retirada da Ilha de Bagres e do Largo do Caneu, na margem esquerda do porto. Juntas, as duas áreas correspondem a aproximadamente 6 km².

De acordo com Luciana Guerise, diretora executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), a proposta de ajuste da poligonal de Santos nada mais é do que uma correção de equívocos do poder público. Para ela, a decisão do governo foi acertada e trará ganhos para o Porto de Santos.

“Essa proposta é de ajuste e não de reajuste da poligonal. O movo de eles fazerem isso está relacionado a ganhos de eficiência e produtividade. À medida que terrenos são avançados, há uma retirada de competitividade decorrente daquelas operações e instalações já existentes. Então, essa revisão acertou questões equivocadas”, disse.

Ainda segundo a executiva, a exclusão da Ilha de Bagres e do Largo do Caneu é correta, uma vez que a área é privada.

“No caso da Ilha de Bagres e Caneu, existem projetos de TUPs naquelas regiões. A área é privada e tem que ser disponibilizada para que o dono possa investir. A exclusão dessas áreas grandes da poligonal tem que acontecer porque elas foram incluídas de forma errônea. Se o governo quer essa área para a poligonal, ele deve pagar ao ente privado, o que eu acho que não aconteceu”, falou.

Compromisso e ponto de alerta

A avaliação de que se trata de uma decisão acertada também foi explicitada pelo diretor-presidente da (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), Jesualdo Silva. Para ele, apesar de a consulta pública atrasar todos os debates que envolvem o porto, a decisão de colocar a revisão em consulta pública demonstra o compromisso do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, de submeter a consulta da sociedade todas as questões envolvendo a SPA.

“De uma maneira geral, é voltar um pouco atrás essa poligonal que foi alterada há um ano atrás. Mas, realmente, na época, não houve consulta pública a contento, o que causou esse processo. Então, desde já, fica o elogio ao governo em fazer essa consulta pública. O secretário está cumprindo com o compromisso de colocar dentro do processo de revisão da poligonal essa consulta pública”, comentou.

Ainda segundo o diretor presidente da ABTP, a associação não definiu quais contribuições deverão ser enviadas ao governo nesse período de consulta pública. Contudo, já é possível perceber que a minuta não traz traçados bem definidos, o que pode afetar terminais que estão nos limites dos cortes apresentados.

“Estamos concluindo a avaliação sobre todas as mudanças propostas. Tem algumas áreas do Caneu em que é preciso explicar o porquê de ter saído da poligonal. Estamos tentando entender. Em outros pontos faltam localizações mais precisas, com georreferenciamento, para que os terminais possam determinar se as mudanças irão afetá-los ou não”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA AVANÇO NO PROCESSO DE CRIAÇÃO DA INFRA AS

Junção entre a Valec e a EPL segue de acordo com o cronograma estabelecido

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



Segundo o governo, todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Fiol

Os conselhos fiscal e de administração da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias – aprovaram a fusão das duas autarquias que resultará na criação da Infra SA. Agora, a previsão do governo é de que a incorporação seja

apreciada em assembleia geral no dia 30 de setembro.

Os dois conselhos aprovaram a fusão na última semana. Ambas aprovaram os diagnósticos e estudos elaborados de forma conjunta pelos técnicos das duas organizações. Essa será a primeira incorporação de uma empresa pública por outra na esfera federal. A Infra SA será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

De acordo com o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, a fusão trará eficiência para as duas empresas, além de acelerar os processos de desestatização que tramitam dentro dos órgãos.

“Nosso compromisso é levar para a assembleia a melhor informação para a melhor tomada de decisão. Será a primeira incorporação de empresas públicas federais da história, iniciava de enorme contribuição para o setor da infraestrutura. Vamos maximizar as duas empresas em uma só, aumentando a eficiência da máquina pública, o desenvolvimento e a inovação da infraestrutura de transporte e logística multimodal no Brasil”, disse.

A criação da Infra S/A objetiva ainda reduzir custos de funcionamento, além de aumentar a autossuficiência e competitividade dessa única empresa. A companhia será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

A favor da fusão das duas empresas pesou a constatação, reforçada pela consultoria Falconi, contratada em 2020 para o trabalho de unir as duas em presas, de que EPL e Valec sempre atuaram de forma complementar e com certa sobreposição de atribuições.

Sem atrasos

A criação da Infra S/A segue sem atrasos. O anúncio oficial para a fusão da Valec e da EPL foi feito no fim de maio deste ano. O decreto que autoriza junção entre as duas autarquias previa que a companhia fosse efetivada em 180 dias.

O formato decidido pelo governo será de incorporação da EPL pela Valec. Há um entendimento de que a segunda empresa tem estrutura mais robusta e é mais antiga. Nesse formato também será mais fácil dispensar funcionários, uma vez que a estatal de planejamento, desde a sua criação, em 2012, não tem servidores concursados.

Ainda segundo o governo, todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a fiscalização das obras da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), por exemplo – empreendimentos administrados pela Valec. A Infra S/A também responderá pela elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais, desenvolvidos pela EPL.

A empresa também atuará em projetos de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios; e gestão do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

NACIONAL - MP QUE ALTERA POLÍTICA DE PISOS MÍNIMOS DE FRETE DE CARGAS RODOVIÁRIAS É APROVADA

Medida reduz percentual de oscilação no preço do diesel para revisão da tabela

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



A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída em resposta à crise de abastecimento provocada pela greve dos caminhoneiros em 2018

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou ontem a Medida Provisória (MP) 1.117/2022, que altera a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-RTC). A proposta vai ao Senado Federal.

A medida permite que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atualize os valores mínimos do frete sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel. Até então, o órgão só poderia realizar atualizações caso a variação fosse de 10%.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída em agosto de 2018, em resposta à crise de abastecimento provocada pela greve dos caminhoneiros de maio daquele ano.

O objetivo do governo é promover melhores condições de fretes no território nacional. Cabe à ANTT publicar norma estabelecendo os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da Lei nº 13.703, de 2018.

Vale lembrar que a ANTT publicou neste mês o reajuste da tabela dos pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas. Os reajustes acontecerão no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado no período de dezembro de 2021 a junho de 2022, e aplicação da variação do valor do óleo diesel S10, referente aos valores divulgados pela Agência

Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para o período de 10 a 16 de julho deste ano.

Além disso, a agência, junto com o Ministério da Infraestrutura e a Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), encerram, no último dia 20, uma pesquisa eletrônica para revisar a tabela de pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas. Os dados compilados serão aplicados na próxima revisão, prevista para janeiro do próximo ano.

Créditos tributários

Também estava prevista a votação da MP 1.118/2022, que desfaz a concessão de crédito tributário a empresas que compram combustível para uso próprio em 2022. Contudo, devido a quantidade de propostas analisadas, a análise do texto foi adiada para hoje.

A medida tem como objetivo anular até o fim do ano créditos tributários para empresas que compram combustível para uso próprio (empresas de ônibus, de aviação e transportadoras, entre outras).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

NACIONAL - EMPRESA DE LOGÍSTICA AMPLIA FROTA COM 40 NOVOS CAMINHÕES ELÉTRICOS

Objetivo da DHL Supply Chain é evitar a emissão de cerca de 22 mil toneladas de CO2 em 30 anos
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O modelo adquirido é o JAC iEV1200T, com capacidade de até 4,1 toneladas, 100% movido a energia elétrica, com baixo custo operacional e autonomia de 250 km

DENTRO DE SUA POLÍTICA DE IMPLEMENTAR SERVIÇOS LOGÍSTICOS SUSTENTÁVEIS, A COMPANHIA PRETENDE ZERAR A EMISSÃO DE CO2 ATÉ 2050

A DHL Supply Chain, companhia especializada em logística, adquiriu 40 caminhões elétricos (VUCs), ampliando a sua frota movida à energia limpa para 70 veículos. O objetivo da empresa é evitar a emissão de cerca de 22 mil toneladas de CO2 (WtW) em 30 anos. A meta é zerar as emissões até 2050.

Segundo o vice-presidente de Transportes da DHL SupplyChain, Fábio Miquelin, a nova aquisição permitirá diversificar os serviços logísticos. “Com os novos caminhões, haverá um impacto grande, pois a capacidade de carga deles é muito superior aos veículos utilitários, possibilitando que utilizemos este perfil de veículo em uma gama maior de projetos logísticos. Conseguimos também chegar a mais mercados e regiões do País com um impacto ambiental quase zero”, afirmou.

Com capacidade de até 4,1 toneladas, o caminhão VUC adquirido é o modelo JAC iEV1200T, 100% movido a energia elétrica. O veículo possui baixo custo operacional, autonomia de 250 km e baterias de fosfato de ferro-lítio de 97 kWh. Outras vantagens são a isenção de restrições na circulação urbana, silêncio, baixa trepidação na rodagem e agilidade na recarga.

Além do caminhão VUC, a empresa conta atualmente em sua frota de veículos elétricos com os modelos toco (caminhão semipesado) e carros utilitários elétricos. “A DHL Supply Chain é hoje um dos operadores logísticos com a maior frota de veículos elétricos de carga do Brasil, com uma frota zero emissões inclusive na emissão indireta do consumo de eletricidade, por realizar a neutralização com iREC (Certificado de Energia Elétrica)”, informou a companhia.

A empresa utilizará os veículos para coletas e entregas em diversas regiões do Brasil, principalmente para os mercados de varejo, e-commerce, moda, consumo e insumos médicos e remédios, incluindo pontos como shoppings, farmácias, lojas de rua e supermercados.

“A companhia também fechou projetos para descarbonizar trechos inteiros de distribuição, como é o caso do trabalho realizado para uma grande marca de cosméticos, no qual a DHL eletrificou as entregas para todas as lojas de São Paulo. Há a possibilidade ainda de levar este perfil de entrega há outras capitais do Brasil”, concluiu a DHLemnota.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/08/2022

NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



The graphic features a background image of a dam on a river. On the left, a white box contains the text: **NORTE EXPORT** FORUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA. On the right, a dark blue box contains the event details: **NORTE EXPORT 2022**, 12 e 13 de setembro, Porto Velho - RO. Below this, it lists highlights: **Em destaque:** Navegação pelo Rio Madeira, Visitas ao porto organizado e a terminais privados, and Participação de autoridades, lideranças empresariais e formadores de opinião da região Norte e de todo o Brasil. At the bottom left, it says 'Acompanhe a transmissão online no BE News' with the BE NEWS logo. At the bottom right, it says 'TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA' with a speaker icon.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/08/2022

REGIÃO NORTE - REGIÃO NORTE PRECISA ORGANIZAR SISTEMA HIDROVIÁRIO, DIZ SÉRGIO AQUINO

Ao programa ZR News, presidente da Fenop falou sobre temas que serão discutidos no Norte Export

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

Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export, destacou alguns temas que serão debatidos durante o fórum

Reprodução ZR News



A região Norte do país oferece imenso potencial de navegação por rios, mas precisa organizar o sistema hidroviário com estudos que comprovem as rotas navegáveis, dragagem, sinalização, segurança e controle de tráfego adequados. É o que defende Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop) e do Conselho Brasil Norte Export. Ele concedeu entrevista ao jornalista Zerri Torquato, durante a edição de ontem (30) do quadro Brasil Export, que faz parte do programa ZR News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista) e pelo Portal BNews, sempre às terças-feiras, às 11h.

Aquino destacou alguns temas que serão debatidos durante o Norte Export, fórum promovido pelo Brasil Export, durante os dias 12 e 13 de setembro na Federação das Indústrias (Fiero), em Porto Velho (RO).

Para Sérgio, o momento para discutir a logística da região Norte é propício porque “o Brasil está prestes a lançar o programa BR dos Rios”, que organiza e fomenta a navegação hidroviária – modalidade de transporte mais utilizada no Norte brasileiro. A intenção do Governo Federal é enviar o projeto ao Legislativo em setembro, com o objetivo de aprovar a matéria na Câmara dos Deputados ainda em 2022.

“Temos muitos rios no Norte, mas pouco conceito de hidrovia, até porque precisamos de critérios para formalizar uma hidrovia. Além disso, a região amazônica é imensa e há desafios em relação a segurança e pirataria”, explicou Aquino.

Ele destacou também outros temas que serão discutidos no fórum, como o crescimento da participação do Arco Norte em movimentação de grãos, que em 2022 foi o responsável por operar 51% deste po de carga, ultrapassando pela primeira vez os volumes movimentados pelos portos da região Sudeste.

Há, ainda, um novo cenário para o Porto de Porto Velho, que segundo Aquino, está em um momento estratégico, com novas possibilidades de exploração, como a energia renovável. “Essas oportunidades de negócio serão apresentadas durante o Norte Export”, afirmou.

Sérgio acrescentou que a vocação para movimentação de grãos do complexo portuário, localizado na margem direita do rio Madeira e administrado pela estatal Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), não para de crescer, bem como as áreas de produção de soja e milho ao redor, mas que ainda é um desafio captar e receber essas cargas.

“Rondônia é uma região estratégica que faz a ligação terrestre com a ligação hidroviária, conectando as cargas aos locais onde estão os terminais que recebem os navios para a exportação, principalmente no Pará. É extremamente importante discutir a logística de lá e o Fórum Norte Export vai consolidar todas essas informações e potencialidades de negócios que já existem, mas precisam ser aumentadas”, concluiu.

PRESENCAS

Autoridades dos segmentos já confirmaram presença no evento, como Flavia Takafashi, Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Dino Basta, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.



A participação presencial é exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas. O público em geral terá acesso gratuito à transmissão online e ao vivo das atividades pelo site do Portal BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

REGIÃO NORTE - PROGRAMAÇÃO NORTE EXPORT | PORTO VELHO (RO)

(Sujeita a alterações)

Dia 12 | Segunda-feira

08h (Porto Velho) /9h (Brasília) Saída do hotel Slaviero Porto Velho

09h (Porto Velho) /10h (Brasília) Embarque e visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados da região

12h30 (Porto Velho)/13h30 (Brasília) Almoço

14h (Porto Velho) /15h (Brasília) Retorno ao hotel

17h (Porto Velho) /18h (Brasília) Saída do hotel para a Fiero Início da transmissão online e gratuita

18h (Porto Velho) /19h (Brasília) Solenidade de abertura com autoridades federais, estaduais e municipais Palestra de Flávia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

20h (Porto Velho) /21h (Brasília) Jantar de abertura em celebração aos 25 anos da Super terminais

Dia 13 | Terça-feira

Início da transmissão online e gratuita

09h (Porto Velho) /10h (Brasília) Abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino

09h15 (Porto Velho) /10h15 (Brasília) Painel 1: Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária - O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL - O horizonte de novos negócios no setor portuário - As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas - Integração Brasil-Bolívia-Peru Apresentação: Alessandro Reichert, Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

10h45 (Porto Velho) /11h45 (Brasília) Coffee break

11h15 (Porto Velho) /12h15 (Brasília) Painel 2:

O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte

- O transporte aquaviário como fator de desenvolvimento da região
- Ações para ampliar a quantidade de vias navegáveis
- Fragilidades na segurança das operações de navegação interior
- Propostas para aumentar a integridade das cargas e profissionais envolvidos no transporte aquaviário

Apresentação: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Palestrante: Dino Basta, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura

12h45 (Porto Velho) /13h45 (Brasília) Almoço

14h30 (Porto Velho) /15h30 (Brasília) Painel 3:

Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte

- Previsão de investimentos por agentes públicos e privados
- Prioridades para projetos de infraestrutura de transporte
- Barreiras ambientais e burocracia a serem superadas

16h (Porto Velho) /17h (Brasília) Coffee break

16h30 (Porto Velho) /17h30 (Brasília) Painel 4:

Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico

- Atração de novas cargas e operações para os complexos portuários da região
- Adoção de medidas para maior agilidade e eficiência na movimentação de cargas
- Iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região
- Operações ship to ship

18h (Porto Velho) /19h (Brasília) Leitura da Carta do Norte Export 2022 pelo presidente do Conselho Regional, Sergio Aquino, e Solenidade de Encerramento com a participação da Suframa/Governo do Amazonas (sede de 2023)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ESTUDA CONSTRUIR PORTO INTERMODAL EM ARAÇATUBA

Objetivo é alavancar o escoamento da produção agrícola de exportação aos portos de Santos e São Sebastião

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



Segundo o Governo de São Paulo, o porto intermodal em Araçatuba vai interligar rodovias, ferrovias e a Hidrovia Tietê-Paraná

O Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Logística e Transportes, estuda a implantação de um porto intermodal, interligando rodovias, ferrovias e a Hidrovia Tietê-Paraná, no município de Araçatuba. O objetivo é alavancar a infraestrutura de escoamento da produção agrícola do Interior para grandes mercados consumidores, como São Paulo, e com destino aos portos de Santos e São Sebastião, para

exportação.

Segundo a Secretaria Estadual de Logística e Transportes, o projeto está em fase de estudos pelo Governo de São Paulo. “O porto intermodal vai reunir as rodovias da região que estão recebendo melhorias — como o trecho da rodovia Elyeser Montenegro Magalhães (SP-563) até a ponte do rio Tietê, em Araçatuba —, a malha ferroviária (que será totalmente revitalizada) e a hidrovia, que está sendo preparada para ser uma das mais modernas do País. Vale ressaltar ainda, neste contexto, o grande potencial econômico de Araçatuba para a indústria, a agropecuária e o turismo”, informou a secretaria.



De acordo com o Governo do Estado, o porto intermodal proporcionará um “grande avanço para a região e para o Interior, no que diz respeito ao escoamento da produção agrícola para grandes mercados consumidores, como São Paulo, e para os portos de Santos e São Sebastião, visando a exportação”.

"Este novo porto será grandioso para toda a região, com uma capacidade enorme de transporte de cargas, que vai incentivar novos investimentos por parte da iniciativa privada, gerando ainda um ciclo de desenvolvimento histórico", afirmou o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Questionada sobre os investimentos, a secretaria informou que nesta fase de estudos ainda não é possível esmarcar o valor da construção do porto, mas o Estado acredita que com esta obra, junto com a recuperação das vicinias da região e a recuperação da ferrovia, os investimentos ultrapassem os R\$ 2 bilhões.

Quanto à ferrovia, o Governo do Estado já enviou um projeto de lei à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) para assumir o transporte ferroviário e fazer os investimentos nas "shortlines", que são linhas de curta distância. A Malha Oeste, por exemplo, que cruza a maioria dos municípios da região de Araçatuba, deverá ser fatiada entre empresas privadas, que farão os investimentos de modernização dos trilhos. Este será, inclusive, o modelo para o ramal que ligará a atual linha com o futuro porto.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/08/2022*

MINISTRO DO TST FALA SOBRE QUESTÕES TRABALHISTAS NO SETOR PORTUÁRIO NO SOPESP

Alexandre Ramos falou sobre aplicação do adicional de risco entre outros assuntos relacionados ao segmento portuário

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

O Conselho Diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) recebeu a visita do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre Ramos, na última sexta-feira. Na ocasião, Ramos falou sobre aplicação do adicional de risco entre outros assuntos relacionados ao setor portuário.

Segundo o Sopesp, o ministro discorreu “sobre temas que impactam diretamente o setor portuário e que foram objeto de repercussão geral no STF (Supremo Tribunal Federal), como a aplicação do adicional de risco e a validade do negociado sobre o legislado, além de traçar um panorama do funcionamento dos processos no TST”.

Participaram do encontro, o presidente do Sopesp, Régis Prunzel; o diretor-executivo, Ricardo Molitzas; o Relações Institucionais, Marcelli Mello; e a assessora jurídica, Gislaíne Heredia. Representando o Conselho Diretor e Fiscal da entidade, Marcelo Patrício, Joel Contente, Robson Bissani, Joaquim Carlos Sepúlveda e Flávio da Rocha Costa.

Entre os convidados estavam o desembargador Celso Peel, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, e o advogado Ataíde Mendes. O Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (OGMO/ Santos) foi representado pelo diretor-executivo Evandro Pause, o gerente jurídico e de RH, Thiago Robles e o advogado Marcelo Kanitz.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/08/2022*

REGIÃO NORDESTE - CEARÁ CHEGA A 22 PRÉ-ACORDOS PARA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE EM PECÉM

Secretário-geral da Organização Marítima Internacional visitou portos da região de Odessa
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Porto do Pecém trabalha para se tornar um hub de hidrogênio verde, com foco, principalmente, na exportação do produto

O Governo do Ceará, que já contabilizava 19 memorandos de entendimento assinados com empresas interessadas em produzir hidrogênio verde (H2V) no Porto do Pecém (CE), assinou neste mês mais três acordos do tipo, elevando o total para 22. Há, ainda, mais oito prospecções, que devem ser divulgadas em breve, segundo o Executivo estadual.

As empresas que assinaram recentemente os acordos são a Mitsui & Co, a CaetanoBus e a ABB Automação. A intenção da Mitsui e da fabricante de carrocerias CaetanoBus seria desenvolver a cadeia produtiva de hidrogênio e amônia em Pecém, incluindo projetos de mobilidade. Já a ABB Automação, que fornece tecnologias de energia e automação, seria desenvolver a cadeia completa do hidrogênio, desde a produção, transporte, armazenamento, até o consumo. O Porto do Pecém trabalha para se tornar um hub de hidrogênio verde, com foco, principalmente, na exportação do produto, e os memorandos assinados trazem a expectativa de investimentos na casa dos U\$ 44 bilhões de dólares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO: UM MAR DE OPORTUNIDADES PARA O BRASIL

Informações: Agência Marinha de Notícias (31 de agosto de 2022)



Imagem: Agência Marinha

O Planejamento Espacial Marinho (PEM) é tema de uma palestra gratuita que será realizada no dia 2 de setembro, no Clube Naval, no Rio de Janeiro (RJ), pelo Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Contra-Almirante Marcos Antônio Linhares Soares. O evento também será transmitido ao vivo pelo canal Clube Naval Sede Social no YouTube. Para quem desejar participar presencialmente, basta enviar e-mail para

cultural@clubenaval.org.br até amanhã (31).

Nos últimos anos, o assunto do ordenamento do espaço marinho ganhou relevância e projeção nacional e internacional, com o propósito de promover o uso compartilhado do ambiente marinho. Em 2017, durante a Conferência da ONU para os Oceanos, o Brasil assumiu o compromisso voluntário de implantar o PEM até 2030.

Com este propósito, a Marinha do Brasil (MB) assinou, no começo do ano, um Acordo de Cooperação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para viabilizar, apoiar e acompanhar estudos técnicos para a implementação do PEM, que será iniciado com um projeto-piloto na região marítima do Sul do País.

“O PEM é considerado um grande motor propulsor da Economia Azul de um País, na medida que provê, simultaneamente, segurança jurídica para investidores nos empreendimentos marinhos e geração de empregos e divisas para o Estado costeiro, mediante o estímulo de atividades sustentáveis do mar”, afirma o Almirante Linhares.

O tema, inclusive, está destacado no livro “Amazônia Azul: Brasil Marinho”, organizado por Fabio Rubio Scarano e David Zee, que mostra a necessidade de traçar as conexões entre as partes para proporcionar uma maior compreensão do todo. No capítulo intitulado “O território Azul”, o autor Marcelo Motta afirma que existe uma amálgama sócio-política complexa de interesses na região. “Para mediar e atender aos diferentes interesses sobre a Amazônia Azul é necessário diálogo e participação como base para um planejamento espacial que assegure a conservação da vida e o uso sustentável dos recursos disponíveis nesse importante território azul”, ressaltou no livro.

Economia Azul

Neste contexto, a Amazônia Azul, que compreende uma extensão de cerca de 5,7 milhões de km², é imprescindível para o desenvolvimento e prosperidade do País, em razão da sua extensão e da vocação econômica marítima do País. Estimativas apontam que 19% do PIB brasileiro têm origem no mar, o que representa valores da ordem de R\$ 1,1 trilhão por ano, tomando-se como referência o ano de 2015. Do mar são extraídos cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no País.

A professora Andréa Bento Carvalho, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, realizou o primeiro estudo científico sobre o valor da contribuição do mar para a economia do País, propondo uma metodologia para esse fim. Ela também é uma das organizadoras de um inédito livro acadêmico coordenado pela Diretoria-Geral de Navegação (DGN). Intitulado “Economia Azul como vetor do Desenvolvimento Nacional”, a obra trará discussões sobre conceitos; governança; ciência; tecnologia e inovação; e debates econômicos para uma economia próspera do mar no Brasil.

“O Brasil não possui dados e estatísticas específicas para a contabilização e contribuição econômica dos recursos ofertados pelo mar. Mais simplificada, não há nas contas nacionais brasileiras distinção entre indústrias marinhas e não marinhas, de tal forma que a economia do mar, ou ‘PIB do Mar’, como é chamado em alguns países, não é estimada”, afirma a Doutora Andréa Carvalho.

“Dentre as diversas atividades econômicas diretamente influenciadas pelo mar no País, destacam-se: petróleo e gás, defesa, portos e transporte marítimo, indústria naval, extração mineral, turismo e esportes náuticos, pesca e aquicultura, biotecnologia, dentre outras”, complementa o Almirante Linhares.

Por inexistir, até o momento, uma metodologia oficialmente reconhecida para o cálculo do “PIB do Mar”, foi criado, em 2020, o Grupo Técnico “PIB do Mar”, no âmbito da Subcomissão para o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM) da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e coordenado pelo Ministério da Economia, para definir o conceito “Economia do Mar” para o Brasil, e identificar os setores e atividades que integram e contribuem para a Economia Azul.

A importância econômica do espaço marítimo não é uma exclusividade do Brasil. Estudos da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) indicam que, até 2030, é previsto um crescimento anual de 3,5% para as indústrias globais baseadas nos oceanos, com perspectiva de geração de milhões de empregos. Também segundo projeções da OCDE, a demanda pelo comércio marítimo triplicará entre 2015 e 2050, respondendo os navios por mais de 75% do transporte global de carga.

Exportações

No contexto das exportações brasileiras, cerca de 95% do comércio exterior nacional é transportado pelo mar. No início de agosto, durante o Encontro Nacional do Agro realizado em Brasília, foi divulgado que o principal destino das exportações brasileiras é a China, com participação de 36,4%. A União Europeia, segundo principal destino, correspondeu a 15,6%, e os Estados Unidos figuraram na terceira posição, com participação de 6,2%. Completam a lista dos dez principais destinos: Tailândia (3,0%); Bangladesh (3,0%); Irã (2,7%); Índia (2,1%); Coreia do Sul (1,9%); Arábia Saudita (1,8%); e Turquia (1,7%).

Além da exportação pela via marítima, a Amazônia Azul possui um bioma marinho que interfere diretamente na economia do País, cuja soma de todos os recursos minerais, vivos, energéticos e não extrativos desse ecossistema oferece uma biodiversidade riquíssima.

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

Data: 31/08/2022

PORTOS ESPANHÓIS CRESCERAM 6% ATÉ JULHO

Informações: Transportes e Negócios (31 de agosto de 2022)



Imagens: Transportes e Negócios

Só em Julho, passaram pelos portos espanhóis 46,9 milhões de toneladas, valor que compara com os 45,1 milhões de toneladas de há um ano, de acordo com os dados divulgados pela Puertos del Estado.

A impedir maiores ganhos, a carga contentorizada acumulou uma perda de 2,6%, ou três milhões de toneladas, ficando-se pelos 113,2 milhões de toneladas até ao final de Julho. Por causa da

quebra no transshipment. O movimento de contentores, medido em TEU, manteve-se praticamente inalterado (-0,3%), com um total de 10,3 milhões.

A movimentação de graneis líquidos cresceu 12,5% (11,9 milhões de toneladas) até ao final de Julho, para um total de 107,5 milhões de toneladas. Os graneis sólidos avançaram 11,8% (5,6 milhões de toneladas) até aos 53,2 milhões de toneladas, e a carga geral convencional progrediu 10,9% (4,9 milhões de toneladas) para 50,2 milhões.

Entre os principais portos, Barcelona teve o melhor desempenho, com um crescimento homólogo de 10% e um total movimentado de 41,5 milhões de toneladas.

Na inversa, Valência recuou 2,1% e ficou-se pelos 48,5 milhões de toneladas, e Algeciras cedeu 1,9% para 58,9 milhões de toneladas.

Na movimentação de contentores, Valência continua líder, mas recuou 6,6%, com 3,1 milhões de TEU. Algeciras repete praticamente os números do ano passado (-0,1%), com 2,8 milhões de TEU, e Barcelona destaca-se com uma subida de 0,9% até aos 2,1 milhões de TEU.

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

Data: 31/08/2022

PORTO DE CINGAPURA INSTALARÁ GRANDE REDE 5G

Informações: Port Technology (31 de agosto de 2022)



A Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA) e a Infocomm Media Development Authority (IMDA) assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) para desenvolver uma rede móvel 5G no Porto de Cingapura – Imagem: Port Technology

A cobertura 5G marítima completa será implantada nos principais ancoradouros, fairways, terminais e áreas de embarque.

A entrega está prevista para ser entregue em meados de 2025.

O anúncio foi feito no âmbito da 9ª edição da Semana Internacional Safety@Sea da MPA, lançada por Chee Hong Tat, Ministro de Estado dos Transportes e Finanças.

Uma rede 5G tem o potencial de desbloquear um conjunto completo de soluções marítimas, alavancando tecnologias complementares, como Inteligência Artificial, Internet das Coisas, big data, drones e veículos autônomos, para melhorar a segurança, eficácia e eficiência nas operações marítimas.

Quah Ley Hoon, CEO da Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura, disse: “A digitalização continua a moldar e transformar a indústria marítima, atuando como um fator-chave para tendências globais, como logística e eficiência e descarbonização da cadeia de suprimentos.

“A MPA está assumindo a liderança para ajudar a construir um ecossistema marítimo digital robusto para a Maritime Singapore, com conectividade 5G rápida, segura e de alta capacidade como um dos pilares para apoiar as trocas de dados em tempo real no domínio marítimo.”

Em outras partes do porto, a gestão de resposta a incidentes e as capacidades de aplicação de segurança da MPA em todo o espectro de operações serão reforçadas através do desenvolvimento do sistema de Operações Portuárias Integradas C3 (Comando, Controle e Comunicações) (sistema IPOC).

O sistema é desenvolvido em colaboração com a Agência de Ciência e Tecnologia de Defesa (DSTA) e aumentará a consciência situacional e melhorará a eficiência e eficácia das respostas a incidentes.

O sistema IPOC será progressivamente implementado de 2023 a 2026, à medida que a MPA atualiza seus sistemas.

O porto também desenvolverá ainda mais sua plataforma de reservas e desembarço online, digitalPORT@SG.

A segunda fase do porto incluirá o Active Anchorage Management System (AAMS).

O AAMS utiliza várias fontes de dados para otimizar a alocação de espaço limitado de ancoragem para embarcações. Ele garante que a embarcação esteja ancorada com segurança, levando em consideração várias condições, incluindo vento, maré, profundidade e proximidade de perigos.

O AAMS está programado para ser lançado no terceiro trimestre de 2023.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 31/08/2022

CÂMARA APROVA MP QUE FACILITA REAJUSTES DA TABELA DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Informações: Câmara dos Deputados (31 de agosto de 2022)



Deputados em sessão do Plenário. Imagem: Elaine Menke/Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira (30), por 310 votos contra 3, a Medida Provisória 1117/22, que reduz o percentual de gatilho e permite acelerar o reajuste do preço do frete rodoviário de cargas. A proposta segue para análise do Senado.

Com a MP, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pode atualizar os valores mínimos do frete rodoviário de cargas sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel no mercado nacional, para mais ou para menos. Antes da medida, o reajuste da tabela do frete ocorria apenas quando houvesse elevação de 10%, ou a cada seis meses.

O último reajuste da tabela dos pisos mínimos de frete ocorreu em julho, com um aumento médio de 0,87% a 1,96%, de acordo com o tipo de operação. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi criada pelo governo federal em resposta à manifestação dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018.

Insuficientes

O relator da MP, deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP), defendeu o novo cálculo para o reajuste da tabela do piso mínimo de frete. “A atual metodologia se encontra insuficiente para enfrentar os significativos aumentos dos preços internacionais do petróleo. São necessários ajustes na política para minimizar os efeitos prejudiciais dos reajustes no preço da bomba para os caminhoneiros”, afirmou.

Cezinha de Madureira espera que os reajustes do frete se tornem mais rápidos com a nova política. “O transportador autônomo de cargas representa uma categoria de suma importância para o País, a qual merece nossos esforços em uma tentativa de melhor ajustar suas condições de trabalho, resultando, assim, no seu devido reconhecimento e valorização.”

Política de preços

Deputados da oposição pediram mudanças da política de preços da Petrobras, que segue a paridade de preços de importação de combustíveis. “Muitos caminhoneiros estão com dificuldade de sobreviver”, afirmou a líder do Psol, deputada Sâmia Bomfim (SP). “Precisamos aos poucos fazer uma revisão da matriz energética do Brasil”, defendeu.

O deputado Bohn Gass (PT-RS) lembrou que o preço do diesel está mais caro do que a gasolina. “Isso faz com que a economia toda seja prejudicada, porque diretamente interfere no transporte, na produção agrícola, no comércio.”

Já o deputado Giovani Cherini (PL-RS) defendeu a atual política de paridade de preços, afirmando que uma mudança afetaria a credibilidade do País no exterior. “O preço do combustível – da gasolina e do diesel – está baixando. Oferecemos ajuda de custo para os caminhoneiros e os taxistas”, observou.

Já o líder do Novo, deputado Tiago Mitraud (MG), propôs o fim do tabelamento. “Todo e qualquer tabelamento deve ser extinto, pois acaba propondo efeitos maléficos para a população. Mas a medida traz mais racionalidade no reajuste dos preços”, afirmou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 31/08/2022

SOPESP RECEBE EM SUA SEDE O MINISTRO DO TST, ALEXANDRE RAMOS

Informações: SOPESP (30 de agosto de 2022)



Presidente do SOPESP, Régis Prunzel, Ministro do TST, Alexandre Ramos e o Desembargador, Dr. Celso Peel – Imagem: SOPESP

Na última sexta-feira (26), o Conselho Diretor do SOPESP recebeu a visita do Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Alexandre Ramos. Na ocasião, palestrou sobre assuntos relacionados ao segmento portuário.

Participaram do encontro o presidente do SOPESP, Régis Prunzel, o diretor-executivo, Ricardo Molitzas, relações institucionais, Marcelli Mello e a assessora jurídica Dra. Gislaine Heredia. Representando o Conselho Diretor e Fiscal da entidade, Marcelo Patrício, Joel Contente, Robson Bissani, Joaquim Carlos Sepúlveda e Flávio da Rocha Costa.

Conselho Diretor do SOPESP – Imagem: SOPESP

Entre a lista de convidados, o desembargador Dr. Celso Peel, o presidente da FENOP, Sérgio Aquino e o advogado Dr. Ataíde Mendes. O OGMO/Santos foi representado pelo diretor-executivo Evandro Pause, o gerente jurídico e de RH, Dr. Thiago Robles e o advogado Dr. Marcelo Kanitz.

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

Data: 31/08/2022



TRANSPORTE DE CARGAS NA FERROVIA NORTE-SUL CRESCE 7% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

Informações: Guia Marítimo (31 de agosto de 2022)

Reconhecido como um dos mais importantes corredores para escoamento da produção do agronegócio brasileiro em direção aos portos do sistema norte, o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), controlado pela VLI – companhia que opera portos, ferrovias e terminais – registrou aumento no volume de cargas transportadas no primeiro semestre de 2022. A companhia movimentou 6,6 milhões de toneladas, crescimento de 7% na comparação com o mesmo ciclo em 2021.

No período, as operações da VLI na FNS geraram lucro líquido de R\$ 278 milhões, ante R\$ 186,1 milhões registrados no primeiro semestre do último ano – um aumento de 49%. Os números excluem as movimentações da companhia na Estrada de Ferro Carajás, na qual a VLI opera por direito de passagem para acesso ao sistema portuário do Maranhão.

Soja, milho e celulose estão entre os principais produtos transportados. Os volumes são captados nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e Mato Grosso e a carga é escoada para portos do sistema norte, a exemplo do Terminal Portuário de São Luís, no Maranhão. Combustíveis, farelo de soja e biodiesel são ativos que completam o mix de fluxos movimentados pela FNS que abastecem o mercado mundial.

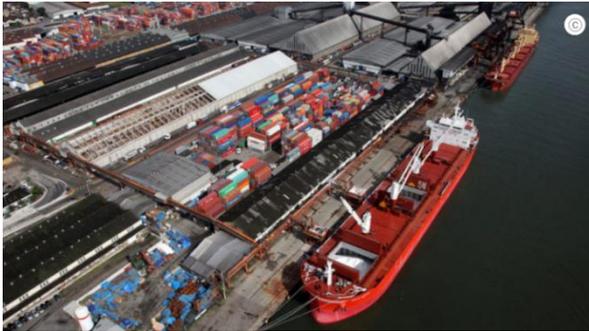
Apenas no último ano, a VLI investiu mais de R\$ 900 milhões na FNS, possibilitando a manutenção da malha ferroviária e do material rodante, a fim de garantir a eficiência para o transporte de carga dos clientes instalados na região.

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

Data: 31/08/2022

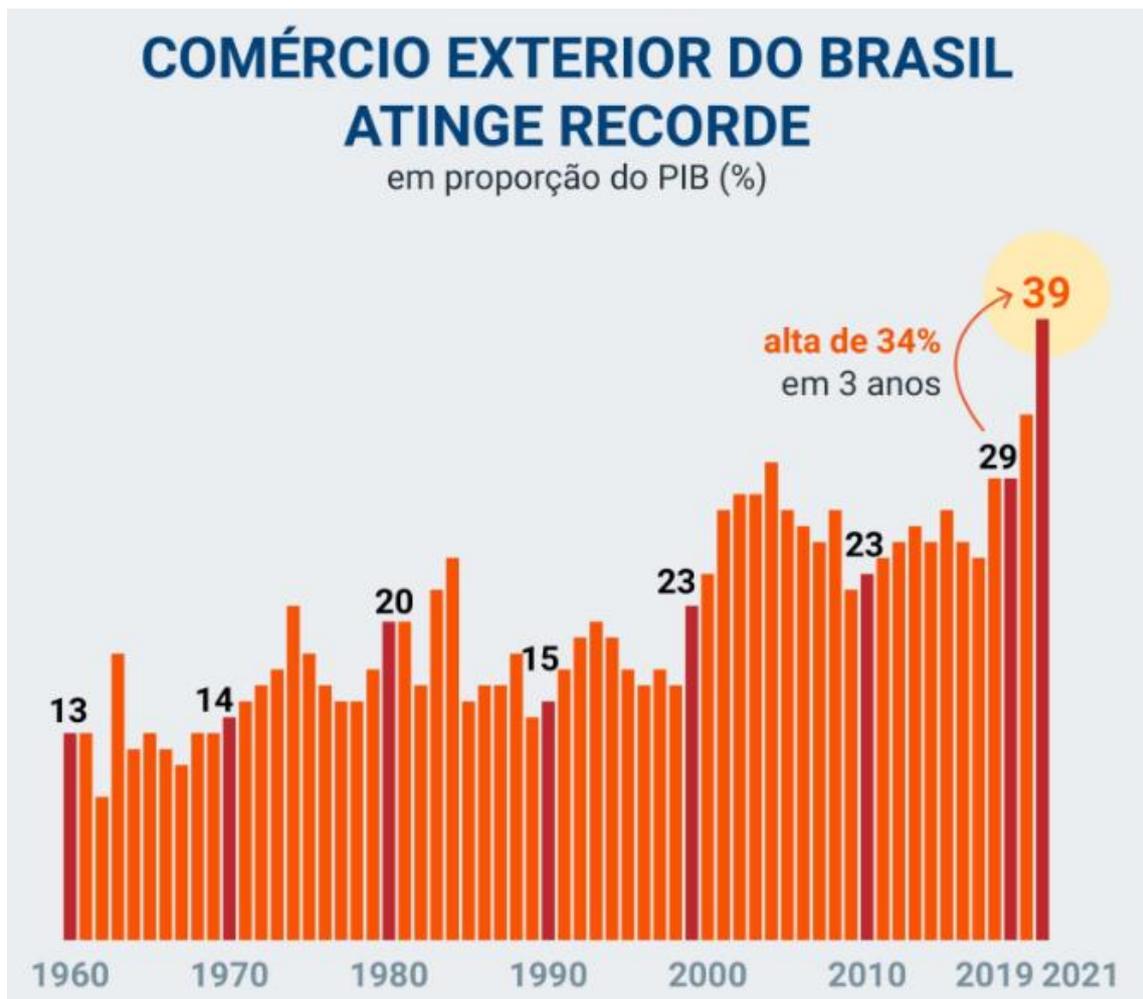
COMÉRCIO EXTERIOR ATINGE RECORDE SOBRE PIB

Por PAULO SILVA PINTO



Períodos de aumento acentuado da corrente de comércio resultaram em ciclos de desenvolvimento em vários países, incluindo a China. Imagem: Poder 360

A corrente de comércio do Brasil, incluindo exportações e importações, chegou a 39% do PIB (Produto Interno Bruto) em 2021. É o maior percentual da série histórica do Banco Mundial iniciada em 1960.



A China atingiu 35% do PIB em 2020, dado mais recente disponível para comparação. A do Brasil foi 33%. Obviamente, o PIB e o volume de comércio exterior da China, em valores absolutos, são muito maiores do que os do Brasil.

A corrente de comércio da China ficou estacionada em menos de 10% do PIB até a metade dos anos 1970. O Brasil tinha o dobro dessa proporção em vários anos. Mas em 1985 o país asiático chegou a 21%. Passou o Brasil, que tinha 20%.

A escalada do comércio exterior na China continuou até os 64% do PIB de 2006. Depois caiu porque o mercado interno do país cresceu muito mais.

O saldo comercial acumulado no governo do presidente Jair Bolsonaro (PL) poderá chegar a R\$ 1 trilhão até o fim do ano. Desde 2019 está em US\$ 187 bilhões (R\$ 956 bilhões). Na 5ª feira (1º.set.2022) sairá o resultado de agosto da balança comercial.

ANÁLISE

O comércio exterior do Brasil cresceu muito durante a pandemia. Só com a China, o superavit acumulado no governo Bolsonaro supera todos os governos desde 2002.

Isso é resultado de sorte pelos preços mais altos de commodities? É competência das empresas e áreas técnicas do governo para conseguir acesso a mercados? É uma combinação das duas coisas.

Outra questão é se isso veio para ficar. O comércio exterior do Brasil chegou a 2% do total mundial no 1º trimestre deste ano. Parece pouco, mas é aproximadamente o dobro do que tem vigorado desde os anos 1960.

A escalada do comércio exterior como proporção do PIB costuma preceder fortes ciclos de desenvolvimento. É o que se nota no exemplo chinês nas últimas 4 décadas.

O voluntarismo brasileiro é sempre um risco. Em vários momentos da história, os brasileiros caíram no autoengano de pensar que o desenvolvimento era um caminho inevitável.

O economista Otaviano Canuto destacou em artigo no Poder360 a necessidade de ampliar a abertura do Brasil a outros países. Não há competição entre importações e exportações: quanto maior a exposição internacional, maior o desenvolvimento.

Fonte: Poder 360

Data: 31/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

NÚMERO DE DESEMPREGADOS CAI ABAIXO DE 10 MILHÕES PELA 1ª VEZ DESDE 2016

Houve criação de vagas em todos os segmentos investigados pelo IBGE em julho, levando a população ocupada a renovar recorde. Taxa de desemprego cai a 9,1%

Por Letycia Cardoso — Rio

O número de desempregados no Brasil caiu abaixo de 10 milhões pela primeira vez desde 2016, informou o IBGE nesta quarta-feira. Com empregos gerados em todas as atividades investigadas pelo instituto, a população ocupada renovou recorde e a taxa de desemprego voltou a cair, desta vez para 9,1%. Os dados são da Pnad Contínua (Pesquisa por Amostra de Domicílios Contínua). O número de trabalhadores informais cresceu e chegou ao maior patamar da série histórica, iniciada em 2012.

Os brasileiros que buscavam uma vaga somaram 9,9 milhões no trimestre encerrado em julho. É o mais baixo patamar de desempregados desde janeiro de 2016, quando 9,8 milhões de pessoas estavam sem emprego — o IBGE considera desempregado quem não trabalha e está procurando uma vaga na semana de referência da pesquisa.

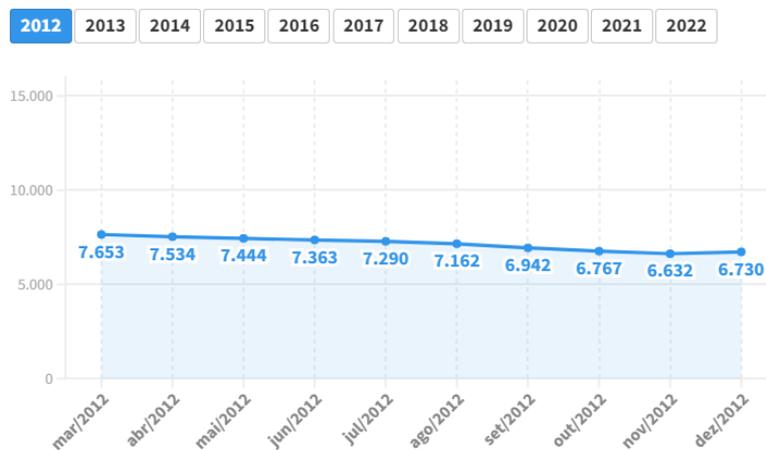
Com isso, a taxa de desemprego ficou no mais baixo nível desde dezembro de 2015, quando também havia atingido 9,1%. No trimestre terminado em abril, que serve de base de comparação, o índice ficara em 10,5%. Nos três meses encerrados em junho, última divulgação da Pnad, a taxa estava em 9,3%.

Além de consequência da maior circulação após a vacinação contra covid-29 e da retomada econômica, o economista da LCA Consultores, Bruno Imaizumi, afirma que a taxa de desemprego está diminuindo também porque algumas pessoas deixaram de procurar emprego.

— Muitos idosos, considerados grupo de risco, se aposentaram mais cedo, desistiram de voltar a trabalhar por medo de uma contaminação, ou tiveram sequelas de longo prazo. Também há mulheres que, após um desmantelamento da rede de ensino, não conseguem voltar a trabalhar porque precisam cuidar das crianças em casa — avalia.

Número de desempregados cai abaixo de 10 milhões

Total de desocupados (em mil)



Fonte: IBGE

Carteira assinada x informalidade

Embora o número de empregados sem carteira assinada no setor privado tenha sido o maior desde 2012, chegando a 13,1 milhões de pessoas após crescer 4,8% no trimestre e 19,8% no ano, a maior parte das vagas geradas ocorreu no setor formal.

Segundo cálculos da coordenadora da Pnad, Adriana Beringuy, a informalidade correspondeu somente a 26% da criação de empregos no período. Antes de comemorar, no entanto, é preciso cautela:

— O pico da população ocupada com carteira assinada, correspondente a 37,6 milhões de trabalhadores, ocorreu no segundo trimestre de 2014. Hoje, temos 35,8 milhões de ocupados formalmente. Isso é diferente do que acontece com os grupos que trabalham sem carteira e por conta própria, que atingem o seu máximo agora — compara Adriana.

O número de trabalhadores por conta própria teve crescimento de 1,3% ante o trimestre anterior, chegando ao total de 25,9 milhões de pessoas. Em comparação com o mesmo período do ano passado, o acréscimo foi de 3,5%, ou seja, de mais 872 mil pessoas.

Comércio e setor público puxam resultado

A redução do contingente de desempregados foi puxada pela geração de vagas no segmento de "Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas", em que houve acréscimo de 692 mil pessoas no mercado de trabalho (3,7%) em comparação com o trimestre anterior. Para o

economista Rodolpho Tobler, do FGV IBRE, o resultado ainda é reflexo da volta da mobilidade após o controle do coronavírus e da retomada econômica.

No comércio, essa expansão está principalmente ligada aos segmentos de alimentos, bebidas e vestuário. A Rede Supermarket, por exemplo, contratou 4 mil novos funcionários, como: operador de caixa, gerente, auxiliar administrativo, repositor de mercadorias, padeiro, operador de delivery, dentre outros.

Outro segmento que puxou a abertura de vagas foi “Administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais”, que teve incremento foi de 648 mil pessoas (+ 3,9%).

— A educação fundamental acabou puxando a abertura de vagas, de inspetor até merendeira, principalmente provida pela esfera municipal. E o crescimento no setor público agrega formalidade — observa Adriana Beringuy. — Mas cabe ressaltar que nenhum grupo de atividade econômica apresentou perda de ocupação. Ou seja, todos os setores adicionaram pessoas ao mercado de trabalho.

Na comparação com igual período do ano passado, apenas o segmento de "Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura" não apresentou crescimento na população ocupada.

Na visão de Imaizumi, a queda na taxa de desemprego está ocorrendo de modo artificial. A liberação de verbas, como Auxílio Brasil e Pix Caminhoneiro, tende a promover uma melhora na economia no curto prazo e, assim, impactar o mercado de trabalho nos próximos trimestres. No próximo ano, porém, uma piora pode ser esperada:

— Antes, havia espaço maior para recuperar as perdas da covid-19. Agosto foi um mês de muitos pagamentos, mas essas medidas vão acabar em breve. O cenário de juros elevado vai fazer com que a atividade se desacelere e, conseqüentemente, impacte o emprego. Isso vai se dar no início de 2023. Nada vem de graça.

Renda volta a crescer

A geração de vagas ocorreu não apenas em todos os segmentos pesquisados como também em todas as categorias de emprego. Cresceu o número de trabalhadores domésticos, com e sem carteira. Este último bateu recorde e somou 13,1 milhões. Também houve expansão do número de trabalhadores por conta própria e de empregadores.

A renda real também voltou a crescer com força, após dois anos e chegou a R\$ 2.693 no trimestre encerrado em julho. Esse valor é 2,9% maior que no trimestre anterior, embora 2,9% menor que no mesmo período de 2021. Segundo a coordenadora da Pnad, a última vez em que houve crescimento significativo foi há exatos dois anos, no trimestre encerrado em julho de 2020.

O aumento foi puxado pelo rendimento dos empregadores, militares e funcionários públicos, além dos trabalhadores por conta própria. A massa de rendimento real habitual totalizou R\$ 260,7 bilhões, aumento de 5,3% frente ao trimestre encerrado em abril e de 6,1% na comparação anual.

O economista Rodolpho Tobler, do FGV IBRE, relaciona a maior renda real ao arrefecimento da inflação:

— No caso de um camelô, por exemplo, o rendimento real dele pode subir porque o produto que vende ficou mais barato e não porque está vendendo mais. Como o poder de compra das pessoas ainda está muito apertado, há esse efeito da inflação, puxado pela redução dos combustíveis.

O economista Bruno Imaizumi concorda e acredita que o rendimento real deve continuar a subir este ano, com perspectiva de deflação também no mês de agosto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/08/2022

DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO NONO MÊS SEGUIDO E ATINGE 77,6% DO PIB

O indicador vem caindo desde novembro do ano passado
Por Gabriel Shinohara — Brasília

A dívida pública caiu pelo nono mês seguido e chegou a 77,6% do PIB em julho, de acordo com dados divulgados nesta quarta-feira pelo Banco Central (BC).

Orçamento 2023: Governo entrega hoje ao Congresso texto sem espaço para promessas de Bolsonaro

O principal impacto na queda do indicador em julho foi o do crescimento nominal do PIB e, em segundo plano, os resgates líquidos da dívida.

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, que chegaram em 13,75% ao ano, impacta o indicador pela outra direção.

O indicador está em trajetória de queda desde fevereiro do ano passado, com alguns meses de repique para cima, quando atingiu o pico histórico de 89% do PIB, impulsionado por gastos decorrentes do enfrentamento à pandemia.

Desde então, com a diminuição das despesas e vacinação, além de alta na arrecadação de impostos em níveis recordes, a relação dívida/PIB começou a cair.

Victor Candido, economista-chefe da RPS, afirma que o resultado é “excelente”, mas é apenas conjuntural. Ele aponta que a inflação alta eleva a arrecadação, assim como o preço das commodities, como petróleo e minério de ferro, mas essa configuração não deve durar muito.

— É claro que a economia andando melhor esse ano, maior formalização no mercado, maior recolhimento de impostos, tudo isso mostra que tem uma melhora, mas o quanto dessa melhora vai ficar pra sempre? Acho que pelo menos metade pode sumir com a queda das commodities ano que vem, com desaceleração da economia e inflação. A estrutura das contas públicas ainda é preocupante — afirmou.

A previsão da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, é que a dívida termine o ano em 78,8% do PIB.

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.

Novo superávit

O resultado do setor público consolidado em julho foi de superávit de R\$ 20,4 bilhões, contra déficit de R\$ 10,3 bilhões no mesmo mês de 2021.

Os resultados positivos tanto no governo central, de R\$ 20 bilhões, quanto nos regionais, de R\$ 1,8 bilhão, foram responsáveis pelo superávit. As estatais tiveram déficit de R\$ 1,3 bilhão no mês.

Camila Abdelmalack, economista-chefe da Veedha Investimentos, afirma que o fato do governo gastar menos do que arrecada é muito importante e a perspectiva é de superávit nas contas públicas para este ano.

A preocupação, aponta a economista, é para 2023 que já tem muitos gastos previstos inclusive pelos candidatos à Presidência, como extensão dos R\$ 600 para o Auxílio Brasil e reajuste de servidores.

— A grande dúvida está em relação a 2023, é aí que mora o grande desafio porque a gente tem um teto dos gastos que provavelmente não vai conseguir acomodar todas as despesas que os candidatos estão se comprometendo — afirmou.

No acumulado dos 12 meses encerrados em julho, o superávit chegou a R\$ 230,6 bilhões, ou 2,48% do PIB.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/08/2022

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA VAI MULTAR EMPRESAS DE ENERGIA QUE NÃO REPASSAREM QUEDA DE ICMS

Punição diária a empresas que não fizerem a redução será de R\$ 10 mil por dia
Por Luciana Casemiro — Rio



Conta de luz: concessionárias terão que comprovar repasse de redução de ICMS para o consumidor final Brenno Carvalho / Agência O Globo.

A Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), órgão do Ministério da Justiça, estabeleceu uma multa diária de R\$ 10 mil a concessionárias de energia que não comprovarem o repasse da redução do ICMS - que teve teto determinado pela Lei Complementar 194/22 - para a conta do consumidor final.

Na avaliação da secretaria, a aplicação de base de cálculo de ICMS mais alto do que a determinada em lei onera o consumidor de maneira injustificável, especialmente por se tratar de serviço público definido como essencial.

As concessionárias de energia terão que comprovar o cumprimento da medida até o quinto dia útil do mês seguinte ao ciclo de medição.

Novo rol da ANS: Entenda o que passa a ser coberto pelos planos de saúde

A Senacon já havia determinado, em julho, que as empresas comprovassem que as contas enviadas ao consumidor final trouxessem informações claras sobre os valores cobrados, a descrição dos serviços prestados e a incidência de tributos, como o ICMS. Foi com esses documentos em mãos que a secretaria constatou a possibilidade de as concessionárias não terem feito o repasse da queda do ICMS aos clientes.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/08/2022

SENADO APROVA MEDIDA QUE ANTECIPA ATUALIZAÇÃO DA TABELA DO FRETE

Reajuste será feito em caso de oscilação de 5%, para mais ou menos, no preço do diesel
Por Bruno Góes — Brasília



Transportes em todo o mundo sofrerão com efeitos das greves. Caminhoneiros prometem parar Bloomberg

O Senado aprovou nesta quarta-feira a Medida Provisória (MP) 1.117, que obriga a atualização da tabela do frete rodoviário em caso de oscilação de 5%, para mais ou menos, no preço do diesel. Antes da edição da MP, a mudança ocorria a partir da alteração de 10% no preço do combustível.

A medida determina que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) faça a correção. Como o texto aprovado tanto pela Câmara como pelo Senado é o mesmo editado pelo governo, a matéria vai à promulgação, sem necessidade de sanção presidencial.

Criada em 2018, após a greve dos caminhoneiros, a tabela indica valores de pagamento obrigatório por contratantes de transporte de cargas. O dispositivo indica um preço mínimo por quilômetro do frete.

Segundo o governo, que considera os caminhoneiros parte de sua base eleitoral, havia uma defasagem diante da constante oscilação do preço dos combustíveis.

Em seu relatório, o senador Jayme Campos (União-MT) citou a preocupação:

"No tocante ao mérito, a Medida Provisória busca evitar que os transportadores rodoviários de cargas sofram com a defasagem da remuneração recebida pelos serviços prestados frente aos constantes aumentos no preço do combustível utilizado", registrou.

A menos de três meses da eleição, o governo Jair Bolsonaro também concedeu um auxílio de R\$ 1 mil para caminhoneiros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2022

BOLSONARO PREVÊ R\$ 14,2 BI NO ORÇAMENTO DE 2023 PARA REAJUSTE DE SERVIDORES, INSUFICIENTE PARA COMPENSAR INFLAÇÃO

Proposta, porém, não apresenta percentuais de aumento

Por Manoel Ventura — Brasília

A Esplanada dos Ministérios em Brasília Pablo Jacob/Agência O Globo

A proposta para o Orçamento para 2023, apresentada pelo presidente Jair Bolsonaro ao Congresso Nacional nesta quarta-feira, prevê um espaço de R\$ 14,2 bilhões para reajuste salarial de servidores públicos, sem indicar percentuais de aumentos. O montante é insuficiente para compensar perdas com a inflação e também a inflação futura, a depender de quando o eventual ajuste entre em vigor.

A reserva é uma forma de Bolsonaro, que concorre à reeleição pelo PL, sinalizar a intenção de aumentar os salários dos servidores, depois de os vencimentos ficarem congelados desde 2019. O texto proposto para os gastos públicos no ano que vem, como esperado, não tem espaço para as principais promessas de Bolsonaro na campanha à reeleição, nem mesmo a manutenção do piso de R\$ 600 para o Auxílio Brasil.

Do total reservado, R\$ 11,6 bilhões são para servidores do Poder Executivo. O governo calcula que, para cada percentual de reajuste, haveria um impacto de R\$ 3 bilhões. Dessa forma, uma reserva nesse patamar, permite um reajuste linear de 3,8%, caso seja concedido no início do ano.

— Isso que tem lá é uma reserva. Não há qualquer decisão do que vai ser feito. Essa é uma decisão do próximo presidente da República junto com o Congresso Nacional — disse o secretário de Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Esteves Colnago.

O restante dos valores reservados serão para os demais Poderes, especialmente o Poder Judiciário (o Supremo Tribunal Federal aprovou um reajuste de 18% divididos em 2023 e 2024 para os servidores do Judiciário).

O aumento de salário passou por muitas idas e vindas desde o fim do ano passado. O presidente chegou a prometer reajustar os salários apenas dos policiais federais, depois falou em aumentar para todos os funcionários públicos — no fim, ninguém teve aumento.

A equipe econômica defende a concessão de um aumento correspondente à inflação projetada para o ano que vem. O mercado projeta uma inflação de 5,3% para 2023, enquanto o governo trabalha com um percentual menor, de cerca de 4,5%.

Não é possível prever no Orçamento, porém, percentuais de reajustes e algo desse tipo não será enviado ao Congresso antes das eleições. A própria proposta orçamentária só deve ser votada após o pleito. O governo precisa enviar o Orçamento ao Congresso no fim deste mês por obrigação legal.

O Orçamento também reserva R\$ 2,8 bilhões para concursos públicos do Poder Executivo. São 32.561 vagas, sendo 21.780 para vagas genéricas a qualquer ministério e o restante para a reposição do banco de professores de universidades. Não significa, porém, que essas vagas serão preenchidas — nos últimos anos, inclusive, essas vagas costumam não ser preenchidas.

Enquanto os servidores do Executivo não têm clareza sobre reajuste salarial, o Supremo Tribunal Federal (STF) aprovou uma proposta de reajuste de 18% no salário de todos os servidores e magistrados da Justiça. Na prática, o aumento valerá também para os próprios salários dos integrantes do Supremo, os mais altos do serviço público federal.

Atualmente, os ministros do Supremo recebem R\$ 39.293,32. Com os 18% de aumento, os vencimentos passarão para R\$ 46.366. Na primeira parcela, o salário seria de R\$ R\$ 41.061. A proposta do STF ainda precisa ser votada pelo Congresso e é dividida em quatro parcelas — duas em 2023 e mais duas em 2024.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2022

BOLSONARO RESERVA R\$ 38,7 BI PARA EMENDAS NO ORÇAMENTO DE 2023, MAIOR VALOR JÁ DESTINADO AOS PARLAMENTARES

Reserva do orçamento para 2023 é 8,7% maior que os R\$ 35,6 bilhões para emendas de 2022. O chamado "orçamento secreto" terá quase R\$ 20 bilhões

Por Manoel Ventura — Brasília



O presidente Jair Bolsonaro, durante cerimônia no Palácio do Planalto Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente Jair Bolsonaro reservou R\$ 38,7 bilhões para emendas parlamentares na proposta de Orçamento de 2023, enviada nesta quarta-feira ao Congresso Nacional. É o maior valor para emendas parlamentares em toda a História e isso ocorre antes mesmo da proposta ser analisada pelos deputados e senadores, que costumam aumentar os valores.

Em 2022, as emendas somaram R\$ 35,6 bilhões. Em relação ao que está autorizado para ser executado em 2022, a proposta de orçamento de 2023 prevê um crescimento de 8,7% no valor destinado às emendas. As emendas de relator, chamadas de orçamento secreto, ficarão com R\$ 19,4 bilhões.

O valor nessa dimensão é decorrente da imposição feita na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) aprovada pelo Congresso e sancionada por Bolsonaro.

No orçamento brasileiro, há emendas individuais e de bancada, que seguem critérios equânimes de distribuição e de transparência na divulgação. As emendas de relator ganharam corpo nos últimos três anos. Elas não seguem qualquer critério objetivo de distribuição e, até pouco tempo, também não se sabiam os beneficiados com os recursos — por isso, ganhou o nome de orçamento secreto.

Em 2023, o dinheiro será dividido dessa forma:

- R\$ 11,7 bilhões para emendas individuais;
- R\$ 7,6 bilhões para emendas de bancada;
- R\$ 19,3 bilhões para as emendas de relator

Desde 2020, quando as emendas de relator ganharam a dimensão que têm hoje, os valores são definidos pelo próprio Congresso. O valor do próximo ano atende os parâmetros da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), base da proposta orçamentária, aprovada pelo Congresso e sancionada por Bolsonaro.

Além disso, as emendas de relator avançaram pela primeira vez sobre o mínimo de gastos previstos para a Saúde. O governo destinou R\$ 149,9 bilhões para a Ações e Serviços Públicos de Saúde. Esse valor é exatamente o mínimo constitucional. Desse valor, R\$ 10 bilhões são referentes a emendas de relator.

Outros R\$ 3,5 bilhões de emenda de relator vai para o Ministério da Economia como reserva para reajuste de pessoal. Ou seja, o governo alocou uma promessa de reajuste a servidor dentro das emendas de relator.

Além disso, são R\$ 1,5 bilhão para o Ministério do Desenvolvimento Regional; R\$ 1,3 bilhão para o Ministério da Cidadania; R\$ 1 bilhão para o Ministério da Educação. E o restante divididos entre Turismo; Infraestrutura; Comunicações; e Agricultura.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2022

CADE APROVA VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS

Operação faz parte de acordo da estatal com o órgão para melhorar a competição no mercado de refino

Por Gabriel Shinohara — Brasília



A Refinaria Isaac Sabbá (Reman) foi vendida em agosto para a Atem por US\$ 189,5 milhões Reprodução

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta terça-feira a venda da refinaria Isaac Sabbá, em Manaus, da Petrobras, para a Ream Participações, do Grupo Atem. A operação faz parte do programa de desinvestimentos da estatal no âmbito de um acordo

firmado com o órgão de defesa da concorrência para aumentar a competição no mercado de produção de combustíveis.

Os conselheiros do órgão decidiram pela aprovação do negócios com restrições. Foram seis votos nesse sentido e um pela aprovação sem restrições, justamente o da relatora Lenisa Prado.

Esta será a segunda refinaria da Petrobras a ser transferida para a iniciativa privada. A Landulpho Alves, na Bahia, foi vendida para o fundo árabe Mubadala no fim do ano passado. O acordo firmado entre Petrobras e Cade em 2019 prevê que a estatal deve vender oito de suas refinarias no país, que somam metade de sua capacidade de refino. Também já foi negociada a venda da Repar, no Paraná.

A venda da refinaria de Manaus foi fechada em agosto do ano passado por um valor de US\$ 189,5 milhões. O caso chegou ao tribunal no início do mês, mas a relatora pediu mais tempo para a análise. Há duas semanas, a conselheira apresentou seu relatório defendendo a aprovação sem restrições, mas a decisão foi adiada por um pedido de vista de outro integrante do colegiado do Cade.

No último dia 17, Lenisa Prado apresentou um longo voto em que defendeu que a transação não apresenta risco para o fechamento de mercado ou transferência de monopólio do refino na região da Petrobras para a Ream, do grupo Atem.

O Grupo Atem conta com cinco bases de distribuição e 300 postos franqueados nas regiões Norte, Centro-Oeste, Sudeste e Sul. A empresa atua nos estados do Amazonas, Acre, Roraima, Rondônia, Pará, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná. O Grupo Atem já teve participação no capital das distribuidoras de energia elétrica Amazonas Energia e Roraima Energia.

Uso do porto

O conselheiro Gustavo Augusto, que pediu vista na última sessão, apresentou um voto diferente da conselheira, prevendo restrições para a operação. Segundo ele, a venda levantava preocupações sobre o uso dos píeres portuários pelas concorrentes.

— Sem o acesso portuário portanto não há como se refinar, distribuir ou comercializar combustível líquido na referida capital uma vez que o custo do transporte terrestre é proibitivo e considerando, que não há oleoduto de transporte ligando a cidade a outras refinarias. Os terminais portuários são portanto estruturas essenciais para essa cadeia de produção — apontou, lembrando que se a operação fosse concretizada, a Atem teria 4 dos 5 píeres disponíveis.

O acordo aprovado prevê, entre outros pontos, que a Atem preste serviços de movimentação de gasolina e diesel no terminal em Manaus a qualquer empresa que tenha interesse e com condições “não discriminatórias”.

— A importância de se manter a abertura dos serviços portuários dos terminais aquaviários para se permitir a contestação desse mercado seja transportando produtos de outras refinarias do país seja importando derivados — afirmou.

Contraponto

A conselheira Lenisa Prado acabou sendo a única que defendeu a aprovação sem restrições da operação. Na sessão do dia 17, destacou que a Petrobras já atende distribuidoras de combustível na região por meio de cabotagem, não só pela refinaria, e esse atendimento continuará sendo feito após a venda.

— Isso é mais um indicativo de que a Petrobras continuará a ser uma força competitiva na região Norte após a operação. A Petrobras continuará atuando mediante fornecimento de insumos via cabotagem originados de outras refinarias ou importados como já é feito atualmente — disse na oportunidade.

No início da sessão do último dia 17, algumas empresas interessadas pediram pela rejeição da operação ou pela aprovação com algumas restrições. O advogado Vitor Rufino, representante da Raízen combustíveis e Gabriel Dias, representante da Ipiranga, apresentaram contrapontos ao processo de venda.

A advogada Ana Paula Paschoalini, representante da distribuidora Equador, defendeu a rejeição da operação argumentando que a venda traria custos logísticos relevantes para as distribuidoras da região.

— Existe sim a possibilidade de danos severos à concorrência e existe sim probabilidade de abuso de poder do grupo Atem e de outro lado não há eficiências econômicas diretas que possam neutralizar as preocupações concorrenciais — disse.

O advogado Ricardo Botelho, representante da Ream Participações, argumentou no plenário que a operação traria investimentos, elevaria a produção da refinaria, além de inserir uma empresa rival da Petrobras na região.

— A operação significa a introdução na concorrência efetiva no mercado de refino da região Norte — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ÁGUAS DO BRASIL, VENCEDORA DO MAIOR LEILÃO DE SANEAMENTO DO PAÍS, JÁ AVALIA NOVAS CONCESSÕES

Por Juliana Estigarríbia



Empresa acaba de assumir bloco arrematado no leilão da Cedae Foto: Wilton Júnior/Estadão

A Águas do Brasil acaba de assumir o bloco arrematado no maior leilão de saneamento da história do País, o da Cedae, e já está de olho em novas concessões de água e esgoto, mesmo diante do horizonte de incertezas que incluem eleições e consolidação do novo marco regulatório do setor. A empresa fluminense aposta na sua longa atuação em saneamento para capturar o potencial de crescimento desse mercado.

“Vamos ver a Águas do Brasil em novas concessões, estamos nos preparando para isso”, afirma ao Broadcast a diretora de sustentabilidade e relações institucionais do grupo, Marilene Ramos. Segundo a executiva, que já foi presidente do Ibama e diretora do BNDES, “não há limites” para concessões em saneamento no País.

“Projetos muito pequenos não fazem sentido para nós, devido à escala, mas há outros no cronograma como o da Corsan e a PPP da Sanepar. Temos disputado concessões e estamos com apetite para brigar por mais”, garante.

A Águas do Brasil iniciou suas atividades em meados da década de 1990, com destaque para a cidade de Niterói. Atualmente, o grupo tem 15 concessões no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Na Cedae, a empresa arrematou o bloco que hoje tem 17 municípios e a zona oeste da capital fluminense com uma outorga de R\$ 2,2 bilhões. Os investimentos estimados no período da

concessão são de R\$ 4,7 bilhões. A maior parte desse montante deve ser desembolsada nos próximos 10 anos.

Reduzir perdas de água é um dos desafios do grupo

“Acabamos de assumir a concessão no último dia 1º. Temos apresentado excelentes resultados, a sucessão não teve nenhuma intercorrência”, afirma a diretora. Segundo ela, o grupo tem não só o desafio de universalizar água e esgoto, mas também de reduzir as perdas de água, que hoje no Brasil estão acima de 40%.

“No grupo, as perdas já estão abaixo de 30%, em algumas concessionárias conseguimos atingir índice de 18%.” Essa redução, ela destaca, passa pela otimização dos processos, com adoção de tecnologias de automação nos reservatórios, medição nas redes de pressão, inteligência artificial para identificar vazamentos, entre outros.

Para o diretor de infraestrutura do Banco Fator, Ewerton Henriques, o setor de saneamento deve sofrer com problemas na cadeia de fornecimento nos próximos anos. “A cadeia não estava preparada para uma demanda tão grande”, observa.

Por outro lado, ele acredita que muitas concessões não devem ter dificuldades para atrair investimentos. “Um projeto bem estruturado consegue acesso a capital. Hoje, em saneamento, o mercado está cada vez menos olhando para as empresas e mais para os projetos”, afirma.

Ambiente para investimento melhorou com novo marco regulatório

A diretora da Águas do Brasil avalia que o ambiente para investimentos em saneamento melhorou de forma significativa após a aprovação do novo marco regulatório do setor, mas ainda há questões a serem resolvidas, como a definição das diretrizes da ANA (agência reguladora), diferenciação entre as concessões anteriores e posteriores ao novo marco e o acompanhamento da capacidade econômico-financeira das empresas para cumprir as metas de universalização.

“Adicionalmente, é preciso garantir que os contratos de programa não vão voltar”, assinala Marilene Ramos. Apesar dessas incertezas, a executiva demonstra otimismo. “Estamos extremamente otimistas, temos 25 anos de atuação em concessões. Onde o setor privado entrou, aumentou o acesso à água e esgoto com tarifas similares às da administração pública”, diz. “Sabemos que é possível fazer, estamos falando de tecnologias dominadas há mais de um século, não há razão para não acontecer.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/08/2022

INVESTIMENTOS CHINESES NO BRASIL TRIPLICAM DE 2020 PARA 2021

Aumento foi de 208%; valor atingiu US\$ 5,9 bilhões, o maior desde 2017, quando somou US\$ 8,8 bilhões

Por Célia Froufe

BRASÍLIA - Depois de um ano de paralisação econômica global por causa da pandemia, os investimentos chineses no Brasil mais que triplicaram no ano passado em relação a 2020, atingindo US\$ 5,9 bilhões, um aumento de 208%. Trata-se do maior valor desde 2017, quando somou US\$ 8,8 bilhões, de acordo com um estudo apresentado pelo Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), levando em conta os recursos de origem apenas da China continental.

O diretor de conteúdo e pesquisa do CEBC, Tulio Cariello, salientou que, como a base de comparação é fraca por causa dos impactos do surto em 2020, vale observar também o número de projetos confirmados. De um ano para o outro o salto foi de 250%, com um total de 28 empreendimentos – mesma quantidade de 2017. A taxa de efetivação dos negócios chegou a 97%, a maior da série histórica, iniciada em 2007.

“Os dados têm de ser vistos com muito cuidado e contextualizados. Só o valor em si não diz muita coisa, mas o salto de três dígitos em termos de valor e, principalmente, projetos chamam a atenção”, disse o autor do trabalho em entrevista ao Estadão/Broadcast. “O interesse da China de investir aqui nunca deixou de existir, e o que vemos agora é uma retomada para o patamar próximo aos níveis pré-pandêmicos. A curva está retomando à normalidade em 2021”, continuou. Para se ter uma ideia, o volume de recursos da China tendo o Brasil como destino em 2019 foi de US\$ 5,6 bilhões.

O estudo salienta que o crescimento dos investimentos chineses no Brasil foi muito superior ao aumento de 23% no total de aportes estrangeiros no país em 2021 registrado pelo Banco Central. Enquanto a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) aponta para expansão de 79% do investimento estrangeiro no País, pelos cálculos da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o crescimento foi de 89%. Os investimentos estrangeiros no Brasil seguiram a tendência desses aportes no mundo de forma geral, que tiveram um crescimento de 64% em 2021 (US\$ 1,58 trilhão), segundo a Unctad, e de 88% (US\$ 1,8 trilhão), de acordo com entidade com sede em Paris.

“Com essa gradual retomada da economia de forma geral, vimos que houve aumento de investimentos chineses no Brasil, acompanhando os investimentos de forma geral no País. O fato é que, além de ter crescimento de recursos no mundo geral, os que chegaram ao Brasil de vários lugares subiram e o chinês apresentou ainda uma taxa muito maior”, comparou Cariello.

Na semana passada, o ministro da Economia, Paulo Guedes, repetiu que o governo está comprometido em reduzir impostos, abrir a economia e gerar mais empregos. Admitiu, no entanto, que sua empreitada em reduzir o IPI é para tornar a indústria nacional mais competitiva. “Não queremos a chinesada entrando aqui quebrando nossas fábricas. Queremos uma coisa moderada. Baixei o IPI em 35%. Vamos acabar com o IPI. O IPI é um imposto de desindustrialização em massa. Está destruindo o Brasil há 40 anos. É ridículo, é patético, está errado. É um imposto pago antes de ter renda”, disse na ocasião.

Petróleo, TI e energia

A área de óleo e gás absorveu 85% dos investimentos de US\$ 5,9 bilhões feitos pela China no Brasil no ano passado, de acordo com o estudo do CEBC. Com esses pouco mais de US\$ 5 bilhões para a commodity, o setor quebrou pelo menos momentaneamente o domínio do segmento de energia elétrica como principal destino em um ano.



Plataformas de exploração de petróleo; setor de óleo e gás absorveu 85% dos investimentos de US\$ 5,9 bilhões feitos pela China no Brasil no ano passado. Foto: Fabio Motta/Estadão

O incremento na área se deu basicamente pelos investimentos apontados como volumosos de duas estatais: a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) e China National Oil and Gas Exploration and Development Company (CNODC).

Recentemente, o presidente do Banco Central brasileiro, Roberto Campos Neto, destacou que apenas neste ano começou a existir a volta dos investimentos na área. Apesar da disparada dos preços do barril de petróleo, havia a preocupação de que um menor aporte no setor poderia significar mais inflação à frente.

De acordo com o diretor de conteúdo e pesquisa do CEBC, Tulio Cariello, o setor de óleo e gás é o segundo em maior valor acumulado em projetos, desde que o levantamento começou a ser feito,

em 2007, com 30,9% do total. Eletricidade lidera a lista, com uma fatia de 45,5%. A China vai continuar investindo petróleo, ainda que não esteja apostando mais tanto em combustíveis fósseis e preferindo energia mais limpa”, comentou, lembrando que o país asiático é o maior poluidor do mundo e que tem a meta de emissão zero de carbono até 2050.

Já o segmento de tecnologia da informação (TI) chamou a atenção do diretor porque 46% dos projetos efetivados no ano passado são da área. “TI ficou em segundo lugar no ano passado, com 36% dos projetos, um total de 10. De 2007 a 2020, tivemos 12 projetos no conjunto. Só em 2021, foram 10. Em um ano só, quase o mesmo valor de toda a série anterior. Isso é o grande destaque, pois mostra o interesse das empresas”, enfatizou.

Cariello disse que houve uma variedade de setores que receberam recursos, como serviços financeiros, indústria e automotivo, lembrando a compra da fábrica da Mercedes, por exemplo. “É óbvio que um projeto de construir um porto ou um linha de transmissão vai ser muito mais custoso, demandar mais capital, do que comprar participação de capital em TI ou abrir uma fábrica em Minas Gerais, mas os investidores chineses estão apostando em mercados certos. Já conhecem o mercado brasileiro, a burocracia...”, considerou. “A chance de um investimento chinês no Brasil hoje não dar certo é menor do que em 2010.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/08/2022

COOPERATIVAS DE CRÉDITO RECONHECEM IMPORTÂNCIA DO ESG, MAS MENOS DA METADE TÊM METAS ESPECÍFICAS

Pesquisa da consultoria PwC indica quais práticas ambientais e sociais o setor adota e onde pode avançar na governança

Por Luis Filipe Santos

Uma pesquisa realizada pela consultoria e auditoria PwC junto a cooperativas de crédito brasileiras apontou que as organizações do setor reconhecem a importância das questões ambientais, sociais e de governança, mas a maior parte delas ainda não tem metas específicas relacionadas à sigla ESG, que abrange as três questões. De acordo com o levantamento, ainda há caminhos para melhora nos três aspectos, principalmente na governança.

Entre as 165 cooperativas ouvidas, 70% classificaram as questões ESG como muito importantes para o desenvolvimento dos negócios, e os 30% restantes como importantes. Quase a totalidade (98%) avalia riscos socioambientais. Mais da metade das entidades entrevistadas (51%) considera que a incorporação de ESG na estratégia da cooperativa é muito relevante para atrair e reter cooperados, e a mesma quantidade diz que os cooperados têm uma percepção positiva do valor que a integração desses temas gera. Ainda assim, 52% das cooperativas admitiram não ter metas específicas para o ESG.



Pesquisa da consultoria PwC indica quais práticas ambientais e sociais o setor adota e onde pode avançar na governança Foto: Pixabay/Reprodução

A situação pode ser explicada pela característica do próprio mercado de cooperativas. No setor, há tanto as singulares, que operam sozinhas, quanto as que atuam em três níveis, com uma confederação, centrais regionais e sedes locais, onde normalmente são acessíveis a produtores rurais, segmento em que as cooperativas tem

uma participação importante na oferta de crédito. Em ambos os casos, pode se tratar de um processo de evolução e estruturação das cooperativas em torno dos temas. No caso das menores,

ainda pode ser custoso e moroso, apesar de necessário - até pela regulação implementada pelo Banco Central (BC) para instituições financeiras.

O BC atualizou a Política de Responsabilidade Social, Ambiental e Climática (PRSAC) para as instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional (SFN) em setembro de 2021, com novas regras relativas à avaliação de riscos, ao monitoramento das ações das empresas e à concessão de crédito rural. Em relação à governança, outras normas já haviam sido estabelecidas anteriormente pela instituição.

Na pesquisa da PwC, é apontado que o gerenciamento de riscos é a principal prática adotada pelas cooperativas no quesito governança, realizada por 80%. Porém, ainda há bastante espaço para avanço em outras ações: a presença de compliance é verificada em 63% das entidades e 61% têm uma política definida de ética e transparência. A proporção das que dispõem de uma política de integridade e anticorrupção estabelecida é de apenas 37%, e somente 35% contam com comitês de supervisão.

“Dado muito preocupante”

De acordo com Maurício Colombari, sócio da PwC, os números relativos à governança são preocupantes. “O gerenciamento de risco, supostamente, todas deveriam ter, porque isso é uma obrigação determinada pelo BC. Os programas de ESG começam na governança, na parte de ética e anticorrupção. Esse é um dado muito preocupante, porque além de ser uma melhor prática, existe a obrigatoriedade dos programas mínimos pelo Banco Central. É uma questão de risco e compliance”, comenta.

Assim, é fundamental que mesmo cooperativas pequenas encaminhem as questões, para evitar riscos financeiros que possam prejudicar os associados que tomaram ou emprestaram dinheiro, ou ameaçar outras empresas que se relacionem com elas. Embora a chance de afetar o sistema financeiro nacional seja pequena, há o risco reputacional para a própria cooperativa ou para outras do gênero. “É importante que uma cooperativa de crédito, ao nascer, tenha a ciência que vai ter o bônus, que um grupo de pessoas vai ter acesso a um crédito mais barato, mas que ao mesmo tempo você tem o ônus, de cumprir com uma série de regulamentações, que são instituídas para proteger os próprios associados e não crie risco”, avisa Colombari.

Práticas sociais e ambientais

Em relação às práticas ambientais e sociais, as cooperativas têm uma vantagem: por estarem muito mais próximas dos associados do que os grandes bancos, podem ter um papel educacional junto a eles, promovendo a conscientização sobre questões como respeito às condições de trabalho, saúde e segurança dos colaboradores e programas de diversidade e inclusão por um lado, e temas como agricultura de precisão, descarte de resíduos, utilização de energia e práticas de plantio e colheita mais sustentáveis, com insumos que não agridam o meio ambiente, do outro.

“Esse relacionamento com a comunidade acaba sendo facilitado. A cooperativa em si tem um papel educativo dos associados porque é obrigada em termos de compliance, e porque o objetivo do cooperativismo é justamente esse, juntar um grupo de produtores, buscar o expertise nessas questões para todos eles e compartilhar esse conhecimento”, afirma Colombari.

O levantamento aponta que é comum entre as cooperativas realizar ações como fornecer educação financeira para a comunidade local (85%), promover a inclusão financeira dos pequenos negócios (61%) e a implementação de programas de diversidade e inclusão de funcionários (50%). O apoio à inclusão digital das comunidades é realizado por 28% das entidades.

Nas questões ambientais, além da parte educacional, as cooperativas também devem realizar o monitoramento das ações dos associados, que pode ser feito por meio de checklists e questionários enviados a eles, por pesquisas em consultas públicas para verificar se há processos no nome do cooperado e em visitas e diligências para garantir que as regras estabelecidas estão sendo cumpridas.

Segundo a pesquisa, 72% das cooperativas têm mecanismos formais para realizar esse acompanhamento. “É necessário desenhar uma estratégia e planos de ESG que possam ser colocados em prática, não só na atuação da própria cooperativa, mas na estendida, considerando a operação do associado”, afirma o sócio da realizadora da pesquisa.

No cômputo geral do estudo, Colombari diz que o resultado foi positivo, por demonstrar um crescimento no interesse pelo ESG, principalmente após as novas regras estabelecidas pelo BC em 2021. “A pesquisa denota que o segmento está no caminho certo, o que não é surpresa considerando o DNA do que é o cooperativismo”, diz.

Além do levantamento, a PwC também publicou orientações às cooperativas que desejarem implementar as boas práticas ambientais, sociais e de governança, como incorporar o ESG à estratégia de negócios, usar dados para melhorar a transparência e a prestação de contas e ter um plano de ações delineado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/08/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CADE APROVA, COM RESSALVAS, VENDA DA REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS PARA A ATEM

Petrobras e Atem deverão prestar a “terceiros” o serviço de movimentação de gasolina e diesel por meio do TUP Reman, o terminal de uso privado

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



Como nova controladora da Reman, a Atem deve permitir que outras empresas do ramo construam dutos de acesso ao terminal portuário — Foto: Reprodução/Petrobras

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta terça-feira a venda da refinaria da Petrobras em Manaus (Reman) para o grupo Atem. A transação, porém, está condicionada ao cumprimento de

medidas — ou “remédios” — para coibir a conduta anticoncorrencial pelas empresas no mercado de combustível na região.

O caso era o único item da pauta de julgamento da sessão extraordinária marcada para a manhã de hoje. A análise foi suspensa na última sessão, em 17 de agosto, após pedido de vista apresentado pelo conselheiro Gustavo Augusto Freitas de Lima.

A venda da refinaria foi relatada originalmente pela conselheira Lenisa Rodrigues Prado, mas prevaleceu o voto divergente apresentado por Lima. A nova análise considerou uma nova proposta de Acordo em Controle de Concentrações (ACC) da Petrobras e da Atem.

No voto divergente, Lima propôs remédios relacionados à infraestrutura logística e de armazenagem de combustíveis das duas empresas. Como o volume de combustível processado pela Reman não atende toda a demanda da região, boa parte do insumo chega por navios recepcionados em portos dos grupos.



Para Lima, as ressalvas feitas à aquisição serão capazes de “aumentar a rivalidade no fornecimento primário de combustíveis e garantir o acesso remunerado aos terminais aquaviários”. Isso, para ele, tornará “mais eficiente” a utilização da infraestrutura portuária e viabilizará “investimentos aptos a implementar a competição na região”.

“A alienação da refinaria em si, eu vejo com bons olhos, me parece que é pró-competitiva”, afirmou o conselheiro do Cade que abriu divergência.

De acordo com a decisão do tribunal do Cade, a Petrobras e a Atem deverão prestar a “terceiros” o serviço de movimentação de gasolina e diesel por meio do TUP Reman, o terminal de uso privado. Com isso, “qualquer proponente” deverá ter acesso ao terminal em condições “não discriminatórias”, observada a existência de uma capacidade de movimentação “ociosa ou disponível”.

O órgão antitruste se encarregou de definir condições para que sejam monitoradas a capacidade de movimentação ociosa disponível e eventuais recusas de pedidos de acesso aos terminais.

Como nova controladora da Reman, a Atem deve permitir que outras empresas do ramo construam dutos de acesso ao terminal portuário. “Como remédio estrutural, ou seja, de caráter permanente, a requerente estará obrigada a permitir a conexão dutoviária do TUP Reman com as instalações dos concorrentes, o que permitirá que terminal se torne uma infraestrutura de transporte de derivados combustíveis plenamente integrada à cadeia produtiva do petróleo”, disse Lima.

Os remédios estabelecidos terão a duração de três anos. No caso das medidas relacionadas aos novos dutos, o prazo será contado a partir da conclusão das obras. “Agora a conexão dutoviária em si, uma vez construída, ela passa a ser um remédio estrutural permanente, uma vez que feita a conexão, não se pode mais interromper, suspender sem autorização da regulação setorial do Cade”, disse o conselheiro.

Outro “remédio estrutural” aprovado para garantir a desverticalização da atividade é a criação de uma “nova pessoa jurídica” a ser constituída para assumir a função de operador do TUP Reman. A ideia é assegurar a operação logística independente dos terminais.

Ainda dentro da decisão do Cade, a Atem deverá fazer a “segregação de informações entre as empresas do grupo integrado verticalmente”. Com isso, os funcionários “não poderão dividir informações que são concorrencialmente sensíveis”. Isso exigirá a separação das áreas de recursos humanos e definindo “períodos de quarentena” para a remoção de colaboradores, o que envolve a empresa de logística da Petrobras (Transpetro).

O descumprimento das ressalvas à compra da Reman pode resultar na reprovação posterior da operação e aplicação de multa da ordem de R\$ 10 milhões.

Todos os conselheiros presentes na sessão de julgamento, com exceção da relatora, acompanharam o votaram favoráveis à análise divergente de Lima. A venda faz parte de compromisso assumido pela Petrobras em acordo firmado em 2019 com o Cade, em que se comprometeu a vender oito refinarias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2022

WEG ANUNCIA REESTRUTURAÇÃO PARA ALAVANCAR UNIDADES DE AUTOMAÇÃO E SISTEMAS

A unidade de soluções digitais e sistemas para indústria será separada da unidade de automação
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Weg — Foto: Divulgação/Weg

A WEG anunciou nesta terça-feira que seu conselho de administração aprovou uma reestruturação de negócios na qual a unidade de soluções digitais e sistemas para indústria será separada da unidade de automação, como forma de alavancar o crescimento nesses segmentos.

A WEG Digital & Sistemas será responsável por soluções digitais e sistemas para indústria, setor de energia, infraestrutura e mobilidade elétrica. O diretor

de negócios digitais da empresa, Carlos Grillo, vai comandar a unidade.

A WEG Automação será responsável pelos produtos de automação e eletrificação para indústria e infraestrutura, com objetivo de acelerar a internacionalização da oferta de produtos. Manfred Peter Johann continuará sendo o diretor da unidade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

BRASIL E EUA REAFIRMAM COMPROMISSO EM REMOVER BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS

Comunicado foi assinado na sexta-feira, mas divulgado hoje

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília



O Brasil e os Estados Unidos refirmaram, em comunicado conjunto, o compromisso em prevenir e em reduzir as barreiras não tarifárias no comércio bilateral. O texto destacou as iniciativas promovidas em sessão de diálogo comercial realizado em Washington em 21 de julho.

Embora tenha sido assinado na última sexta-feira (26), o comunicado só foi divulgado hoje(30) pelo Ministério da Economia.

Durante a sessão de diálogo, os representantes brasileiros e norte-americanos apresentaram os avanços obtidos na agenda bilateral. A reunião foi copresidida pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia e pela Subsecretaria de Comércio Internacional do Departamento de Comércio dos Estados Unidos.

Na rodada de conversas, foram abordadas questões prioritárias para ambos os governos e o setor privado. Os temas foram distribuídos em grupos temáticos nos seguintes eixos: facilitação do comércio, boas práticas regulatórias, procedimentos de avaliação da conformidade, padrões e metrologia, propriedade intelectual e economia digital.

Criado em 2006, o Diálogo Comercial entre Brasil e Estados Unidos é o mecanismo de cooperação bilateral que se manteve ativo por mais tempo entre os dois países. A iniciativa tem como principal objetivo incentivar o fluxo de comércio e de investimentos mútuos, por meio da prevenção, da redução e da eliminação de barreiras não tarifárias.

Nos últimos anos, a agenda se expandiu, com a inclusão de órgãos nas discussões. Pelo lado brasileiro também participam representantes do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (Inpi), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), e de outros ministérios e agências reguladoras.

O próximo encontro deve ocorrer em Brasília, em 2023, em data a ser definida.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 31/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

85% DOS FINANCIAMENTOS DO FMM PARA APOIO OFFSHORE VENCERÃO ATÉ 2031

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 31 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Empréstimos com recursos do fundo setorial geraram compromissos de amortização até 2041. Empresas defendem manutenção de modelo para renovação da frota nacional para atender demandas nos próximos anos

Um levantamento aponta que os financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) celebrados para investimentos privados em embarcações de apoio marítimo geraram compromissos de amortização/juros de até 20 anos (2021-2041). O saldo de R\$ 24,3 bilhões abrange R\$ 4,8 bilhões aplicados em operações em moeda nacional e R\$ 19,5 bilhões aplicados em operações em moeda estrangeira.

A carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do fundo setorial, representa aproximadamente 65% do total dos financiamentos. De acordo com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), 85% da dívida vencerá entre 2022 e 2031. Os dados têm como base relatório do BNDES de novembro de 2021 (gráfico).

220831-amortizacao-financiamento-recursos-fmm.jpg A Abeam e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) entendem que a lei que cria o BR do Mar (14.301/2022), ainda que endereçada à cabotagem, trouxe alguns dispositivos para favorecer as demais modalidades de navegação. Para o apoio marítimo, as entidades destacam a possibilidade de reescalonamento de financiamento e a aplicação de prazos carência.

“Precisamos contar com a sensibilidade dos agentes financeiros de fomento do fundo para que essas operações de crédito sejam realizadas, que as embarcações sejam corretamente mantidas e que a frota siga se desenvolvendo, esperando as novas oportunidades de exploração e produção de energia offshore”, disse recentemente a vice-presidente da Abeam e do Syndarma, Lilian Schaefer, durante o painel ‘Cenários da indústria naval e offshore’ da 16ª Navalshore, promovido pela Portos e Navios.

A Abeam avalia que o segmento retoma as expectativas de renovação da frota que foram freadas por força da pandemia de Covid-19. “O mercado superou o baque e, hoje, já temos mais de 400

embarcações operando. A bandeira brasileira, que durante um período esteve ociosa, voltou a ser contratada. É o momento de novas adaptações, de se pensar no futuro e na necessidade de renovação da frota", projetou Lilian.

Ela ressaltou que mais de 90% das embarcações de apoio marítimo operando atualmente são de bandeira brasileira, fruto do sucesso da política pública vigente para o segmento, em referência às leis 9432/1997 e 10.893/2004. A associação destaca que a atual política setorial permitiu a construção de mais de 200 embarcações de apoio marítimo e investimentos da ordem de US\$ 10 bilhões por empresas brasileiras e estrangeiras estabelecidas no país. "Hoje o maior desafio para o setor é a preservação da nova estabilidade regulatória", afirmou a executiva no evento.

No mercado mundial de barcos de apoio offshore, o Brasil possui a 5ª maior frota, com destaque para a 2ª maior frota de PSVs (transporte de suprimentos) 3.000 e a segunda posição em AHTS (manuseio de âncoras) acima de 10.000. No ranking de 18 países com PLSV (lançamento de linhas), que possui mais tecnologia embarcada, a frota brasileira ocupa a 4ª posição e é a mais jovem do mundo — segundo levantamento apresentado pela Abeam.

Ela observa oportunidades futuras a partir de geração de energia elétrica no mar, como em projetos eólicos offshore. "É estratégico para um país ter frota de embarcações de apoio marítimo, seja hoje para atender indústria de O&G, seja amanhã para atender a qualquer forma de exploração de energia offshore", salientou Lilian.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/08/2022

MAERSK CONCLUI AQUISIÇÃO DA LF LOGISTICS, SEDIADA EM HONG KONG

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31 Agosto 2022



A A.P. Moller - Maersk anunciou nesta quarta-feira (31) a conclusão de sua aquisição da LF Logistics, uma empresa de logística terceirizada com sede em Hong Kong, com atendimento a comércio eletrônico e transporte terrestre na Ásia - região do Pacífico. Como consequência, a LF Logistics será renomeada para Maersk.

"Estou muito feliz em receber a LF Logistics na Maersk. A Maersk na Ásia historicamente tem se concentrado principalmente no transporte marítimo para fora da Ásia e serviços de logística, como transporte e gerenciamento de bens fabricados na Ásia para mercados consumidores no Ocidente", disse Ditlev Blicher, diretor administrativo regional da Ásia-Pacífico da A.P. Moller - Maersk.

Após a aquisição, a Maersk adicionará 223 armazéns ao seu portfólio, elevando o número total de instalações para 549 globalmente, espalhadas por um total de 9,5 milhões de metros quadrados.

A LF Logistics emprega 10 mil pessoas, opera uma extensa rede pan-asiática e é o parceiro de cadeia de suprimentos preferido para empresas que desejam crescer na região da Ásia-Pacífico.

O valor da transação é de US\$ 3,6 bilhões. Impulsionado pelo crescimento orgânico e pelas sinergias comerciais, espera-se que a receita e o EBITDA no negócio de logística no país mais que dobre até o final do ano de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/08/2022

WILSON SONS CRESCE 27% NO CENTRO LOGÍSTICO DE SANTO ANDRÉ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31 Agosto 2022



Faturamento da unidade de negócio da companhia, em Santo André (SP), aumenta no primeiro semestre com novos clientes e reaquecimento

A Wilson Sons registrou no Centro Logístico, em Santo André (SP), crescimento da receita no primeiro semestre do ano. Foram mais de 3 mil contêineres movimentados entre janeiro e junho, representando uma alta de 18% em relação aos mesmos meses do ano anterior.

Com um incremento de 27% na receita em relação ao mesmo período de 2021, os resultados deram destaque ao setor automotivo, com um aumento de 167%, seguido dos segmentos de bens de consumo (+47%), tecnologia/eletroeletrônicos (+49%) e químico (+ 15%).

Em meio aos desafios da cadeia logística global, os resultados positivos da unidade de negócio vão ao encontro da análise feita pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL), ao evidenciar o bom resultado dos operadores logísticos frente à recuperação dos volumes de mercadorias de diversos segmentos ao nível pré-pandemia.

“Ampliando em 33% a capacidade de armazenagem e em 60% o quadro de colaboradores operacionais, hoje o Centro Logístico de Santo André tem tecnologia e capacidade para atender as necessidades do mercado com agilidade e flexibilidade”, destaca Thaís Sangean, gerente-geral do Centro Logístico da Wilson Sons.

Com uma área de 119.700 metros quadrados e próximo a importantes elos logísticos, como o Porto de Santos (SP) e o Aeroporto Internacional de Guarulhos, o Centro Logístico é formado por Terminal Alfandegado e Centro de Distribuição e oferece soluções para apoiar o comércio doméstico, em todo o país, e com o exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/08/2022

CONTRATAÇÃO DANIELA ZICARI DI MONTI PARA ASSUMIR A POSIÇÃO DE DIRETORA DA EMPRESA.

EXECUTIVOS 31 Agosto 2022



A DP World Logistics, braço logístico do Grupo DP World no país, anuncia a contratação Daniela Zicari di Monti para assumir a posição de diretora da empresa.

A executiva reporta-se diretamente ao diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, e tem como principal missão fortalecer a atuação da empresa no segmento de NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier), ampliando as operações entre os agentes da cadeia produtiva e o market share da DP World Logistics a partir de seu portfólio de serviços porta-a-porta.

A recém-chegada acumula mais de 20 anos de experiência na indústria marítima global, e já atuou em empresas multinacionais como Blu Logistics Group, DHL, Kuehne+Nagel e Maersk Line. Ela tem conhecimento em gestão de P&L, soluções integradas de logística e NVOCC, serviços marítimos, aéreos, terrestres, além de experiência com armadores, rotas comerciais, preços, vendas e marketing.

Daniela é formada em Engenharia Mecânica pela Universidade Mackenzie, com qualificações internacionais, como a HSM Expo Management Executive Education e International Exponential Management Executive Program, XBA - Nova School of Business & Economics.

A DP World é a única empresa no Porto de Santos a atuar como terminal portuário e também como NVOCC oferecendo uma logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação. As atividades complementares são parte da estratégia da empresa para se consolidar como facilitadora do comércio global, com soluções competitivas que contribuem para adicionar valor às cadeias globais de seus clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

SANTOS BRASIL INVESTIRÁ R\$ 120 MILHÕES NO TECON VILA DO CONDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31 Agosto 2022



Novo ciclo de investimentos ampliará em cerca de 40% a capacidade do terminal operado pela companhia no Pará

A Santos Brasil vai investir cerca de R\$ 120 milhões no Tecon Vila do Conde, localizado na cidade de Barcarena (a 96 km de Belém), no Pará, em obras de expansão e na compra de novos equipamentos, com o objetivo de aumentar em quase 40% a capacidade do terminal, dos atuais 217 mil TEUs/ano para 300 mil TEUs/ano em 2025.

O novo ciclo de investimentos engloba a expansão do terminal em 20 mil m², totalizando 108 mil m², com o adensamento de uma nova área que será usada como pátio de contêineres vazios, cujas obras de pavimentação, drenagem e iluminação já se iniciaram e devem ser concluídas em 90 dias.

Inclui, ainda, a verticalização do armazém existente, com elevação do telhado e estantes que permitirão elevar em cerca de 20% a capacidade de armazenamento e a ampliação da área para contêineres refrigerados em 55%, totalizando 450 tomadas. A melhoria na infraestrutura dos gates e do prédio administrativo também está prevista.

No que se refere a equipamentos, os investimentos estão focados na compra de 5 empilhadeiras reach stackers, 1 MHC (Mobile Harbour Crane - guindaste portuário sobre rodas), 2 terminal tractors, 3 caminhões, 3 semirreboques, 3 empilhadeiras (uma de 7 toneladas e duas 4 toneladas) e dois guindastes rodoviários. Essas aquisições complementam o atual parque da Companhia e aumentam a capacidade e produtividade do terminal, não apenas na movimentação de contêineres, mas também na movimentação de carga de projeto, que tem apresentado crescimento significativo.

Entre 2018 e 2019, a Santos Brasil investiu R\$ 60 milhões na ampliação e modernização do terminal e, na última quinzena de julho, a empresa concluiu as obras de revitalização de drenagem e pavimentação do pátio já existente, que somaram mais R\$ 24 milhões em investimentos.

De acordo com Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil, com todos esses investimentos o Tecon Vila do Conde ganha uma nova dimensão. "Teremos um salto de produtividade e de qualidade de serviço, além de um significativo aumento de capacidade. É um marco para o desenvolvimento regional", diz.

O Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e de carga de projetos, com um enorme potencial de crescimento, impulsionado pelo agronegócio e mineração na exportação e por equipamentos e máquinas na importação. Está estrategicamente localizado no Arco Norte, no delta

do Rio Amazonas, em uma área de grande capilaridade hidroviária e também muito próxima às principais rotas marítimas internacionais, com acesso a todos os continentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

MARIMEX MANTERÁ OPERAÇÃO RETROPORTUÁRIA EM SANTOS POR MAIS 20 ANOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 31 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Secretaria Nacional de Portos e empresa selaram aditivo para renovação do contrato até 2040, com previsão de transferência do terminal retroalfandegado da região de Outeirinhos para área no Saboó

A Marimex renovou seu contrato, junto à Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário (SNPTA), e manterá suas atividades no Porto de Santos (SP) por mais 20 anos. Com o acordo, a

empresa e o Ministério da Infraestrutura estão mais perto de encerrar um impasse pela manutenção da operadora retroportuária no porto, além de reduzir riscos de conflito para a licitação da área de STS-53 destinada à operação de fertilizantes. O termo aditivo prevê a prorrogação até 2040, considerando o término do contrato em 2020, e a transferência do terminal retroalfandegado de Outeirinhos para a região do Saboó, atrás da BTP, onde está atualmente o Terminal Marítimo do Valongo (Teval).

Procurada pela Portos e Navios, a Marimex informou que o acordo confirma a decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), acerca da manutenção do contrato vigente, para continuidade das operações do terminal no porto organizado. Para a operadora, SNTPA, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Santos Port Authority (SPA) debruçaram-se sobre a questão para avaliar a melhor solução para o impasse a partir de uma decisão judicial que, em dezembro do ano passado, no sentido de que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) não se aplicaria à Marimex.

“O desfecho esperado é aguardado desde 2016, quando a Marimex deu início ao processo de renovação contratual, conforme edital da licitação realizada no ano 2000, que já previa renovação por mais 20 anos”, manifestou a empresa em nota. A Marimex acredita que as partes buscaram uma solução para continuidade das operações da empresa, com alinhamento aos planos do Ministério da Infraestrutura para todo o porto organizado.

“A empresa já havia comprovado a efetividade das atividades desempenhadas pelo terminal retroportuário e os impactos na cadeia logística em Santos, o que, certamente, foi considerado pelas autoridades para a tomada de decisão final, que deverá ser revertida em benefícios para toda a comunidade santista, para o estado e para o país”, destacou a empresa.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

TRABALHADORES PORTUÁRIOS PARALISARÃO PORTOS CHILENOS POR TRÊS TURNOS APÓS NÃO CONSEGUIREM ACORDOS COM O GOVERNO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31 Agosto 2022



Porto de Iquique

Os trabalhadores vinculados ao Sindicato Portuário do Chile realizarão a paralisação total do trabalho por três turnos a partir desta quinta-feira, 1º de setembro. A medida se deve ao fato de as lideranças não terem chegado a um acordo com o Poder Executivo sobre reivindicações dos trabalhadores.

Durante a quarta-feira (31), um grupo de dirigentes portuários foi ao Palácio de la Moneda para manter um encontro com o subsecretário do Interior Manuel

Monsalve, a quem reforçaram os pedidos feitos.

Um dos pontos principais refere-se a reivindicação de aumento do valor das pensões atribuídas aos trabalhadores portuários, de dois salários.

O sindicato está presente em 25 portos e terminais de Iquique a Punta Arenas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

GALP VENCE PROCESSO DE VENDA DIRETA PARA O PETRÓLEO DA UNIÃO DE SÉPIA

Da Redação OFFSHORE 31 Agosto 2022



A Galp Energia Brasil foi a vencedora do processo de venda direta realizado pela Pré-Sal Petróleo (PPSA) nesta quarta-feira (31), para comercializar a primeira carga de petróleo da União, de 500 mil barris, oriunda do contrato de partilha de produção de Sépia e que estará disponível para carregamento no último trimestre do ano. Dez empresas que já possuem operação no pré-sal foram convidadas para participar e três delas enviaram propostas: Petrobras, Galp e Total. Todas as ofertas de preço foram abertas em tempo real em reunião realizada pela

plataforma Teams entre a PPSA e representantes das empresas participantes.

De acordo com a dinâmica do processo, a vencedora seria a empresa que oferecesse o maior preço, tendo como base o Preço de Referência estabelecido para o petróleo de Sépia pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A empresa portuguesa, através de sua subsidiária Petrogal Brasil, atua em mais de 26 projetos de petróleo e gás natural no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

CONTEÚDO LOCAL: ANP IDENTIFICA NECESSIDADE DE MELHORIAS EM SISTEMAS DE ORIGEM ESTRANGEIRA

Por Marjorie Avelar INDÚSTRIA NAVAL 31 Agosto 2022

Objetivo do 'Valor Total do Sistema Completo', previsto na resolução 19/2013, é garantir aplicação do método de cálculo do conteúdo local de dedução em fornecimentos estrangeiros, que contenham componentes nacionais incorporados

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), após a realização de uma consulta pública encerrada no final de julho e da aprovação do relatório da análise de impacto



regulatório (AIR) no último dia 25 de agosto, deve realizar uma segunda consulta, dando continuidade ao seu propósito de aperfeiçoar a aplicação da resolução ANP 19/2013, que estabelece os critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local.

Após a consulta pública, a ANP identificou oportunidades de melhoria do 'Valor Total do Sistema Completo' de sistemas de origem estrangeira, sem documento fiscal de transação comercial. O intuito é garantir a aplicação do método de cálculo do conteúdo local de dedução em fornecimentos estrangeiros, que contenham componentes nacionais incorporados. "Um sistema, no contexto do conteúdo local, é uma reunião coordenada e lógica de um grupo de equipamentos, máquinas, materiais e serviços associados que, juntos, funcionam como estrutura organizada destinada a realizar funções específicas — por exemplo, uma plataforma ou um navio de apoio completo", informou a agência reguladora, em comunicado.

Conforme explicou a agência, a AIR é um procedimento prévio e formal regulamentado pelo Decreto 10.411/2020, visando reunir o maior número de informações sobre um determinado tema regulado pela autarquia, como forma de prever/avaliar possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Um dos objetivos dessa análise é estabelecer os critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local, a partir da definição do "Valor Total do Sistema Completo".

"O estudo concluiu pela necessidade de alteração da resolução ANP 19/2013, para que seja prevista a utilização da declaração de importação (DI), para definir o valor do sistema estrangeiro sem documento fiscal, limitado a um piso referente ao valor do somatório dos custos que compõem o sistema e um teto de 25% acima desse somatório de custos. Foi indicada também a inclusão de um marco temporal para término de contabilização dos custos do sistema e de requisitos a serem observados para a distribuição dos valores do sistema certificado nas linhas de compromissos de conteúdo local contratuais correspondentes", informou a ANP, em comunicado.

Segundo a ANP, a minuta de resolução com essas alterações na regulação vigente será colocada em consulta e audiência públicas, após serem concluídas as etapas para aprovação pela diretoria colegiada da agência.

Na visão do diretor da RBNA Consult, Luis de Mattos, após a publicação do relatório final de impacto regulatório, que visa à atualização da resolução 19/2013, o principal ponto, que deve continuar em discussão, está relacionado à definição do valor de um sistema afretado, construído no exterior e com conteúdo local – como, por exemplo, um FPSO construído na Ásia, mas com módulos fabricados no Brasil.

Segundo Mattos, a AIR da ANP também aborda outros pontos cruciais, como a definição da linha de corte para os custos nacionais na construção desses navios. "No momento, estamos certificando 80% dos FPSOs em construção e entendo que essas definições serão muito importantes para o andamento da certificação de conteúdo local, tanto das unidades que estão sendo construídas como daquelas que ainda serão licitadas, para campos com compromisso de conteúdo local".

Ele reforçou que os próximos passos envolvem a nova consulta pública, para definição da nova minuta de resolução seguida de audiência pública. "A ANP tem se mostrado atenta e tem ouvido bastante o mercado neste ciclo de melhoria contínua da resolução", comentou o diretor da RBNA Consult.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

FMM TEM SALDO DISPONÍVEL NA CASA DOS R\$ 5 BILHÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Em 2022, conselho do fundo setorial aprovou 22 novos projetos como prioritários, que abrangem 107 obras de construção, reparo, conversão ou modernização de embarcações. Balanço detalha que, até julho de 2022, agentes financeiros não informaram sobre contratação de novos financiamentos com recursos do FMM

O saldo disponível dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) totalizava R\$ 5,6 bilhões no último dia 15 de julho. De acordo com boletim do Ministério da Infraestrutura, o valor apurado já considera os R\$ 14,4 bilhões sacados no dia 5 de julho em favor do Tesouro Nacional, conforme resultado do superávit acumulado até 31 de dezembro de 2021, seguindo as regras estabelecidas pela Emenda Constitucional 109/2021, que institui regras transitórias sobre redução de benefícios tributários, além de desvincular parcialmente o superávit financeiro de fundos públicos e de suspender condicionalidades para realização de despesas com concessão de auxílio emergencial residual para enfrentar as consequências sociais e econômicas da pandemia da Covid-19.

O balanço apontou 25 obras concluídas com apoio financeiro do FMM em 2022, com destaque para 21 reparos ou demais serviços em embarcações e para 4 projetos de construção de embarcações. Os recursos aprovados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) somaram R\$ 511,2 milhões no período, sendo a maior parte (R\$ 383 milhões) concentrada em projetos relacionados a 15 embarcações em estaleiros catarinenses.

Entre eles, os reparos de 6 embarcações, a conversão de outras 7 unidades e a construção de duas embarcações no estaleiro Navship, do grupo norte-americano Edison Chouest. Em São Paulo, R\$ 86,3 milhões se destinaram aos reparos de 7 embarcações e de uma outra unidade na Wilson Sons Estaleiros, no Guarujá. Outro apoio, de R\$ 38,1 milhões, é referente à construção de uma embarcação no estaleiro Inace (CE) para a LDC. Na Bahia, R\$ 3,74 milhões voltados para o reparo de uma embarcação no estaleiro Belov.

Em 2021, a execução financeira do FMM alcançou R\$ 214 milhões, muito abaixo do orçado no planejamento, de R\$ 5,7 bilhões. Na comparação dos valores acumulados entre janeiro e junho dos anos de 2021 e 2022, o Minfra verificou aumento de 909% dos valores liberados do FMM: R\$ 278,9 milhões no primeiro semestre do ano vigente, ante R\$ 27,6 milhões nos seis primeiros meses do ano passado. O percentual de desembolso de recursos do FMM para os empréstimos contratados em relação a sua receita anual primária advinda do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) no acumulado até maio de 2022 foi de 5,15%.

Liberações

A liberação de recursos do FMM alcançou R\$ 278,9 milhões até junho de 2022, dos quais R\$ 161,7 milhões em Santa Catarina. Este valor compreende a construção de 2 ROVs da Bram, o reparo de 4 embarcações de apoio marítimo da Bram e 2 da Alfanave e a construção de um dique flutuante (suplementação), ambas no Navship. Além da construção, no estaleiro Detroit, de 4 rebocadores da Starnav e da conversão de 5 embarcações de apoio marítimo da Bram Offshore e de duas da Alfanave.

Em São Paulo, foram liberados R\$ 66,8 milhões para o segmento de apoio Portuário, que inclui a construção de 2 rebocadores portuários da Wilson Sons e o reparo de 4 rebocadores da empresa Saveiros, do mesmo grupo, e 3 da Wilson Sons, todas elas no estaleiro do grupo Wilson Sons. No Ceará, os R\$ 26 milhões liberados são para a construção de um empurrador Fluvial da Louis Dreyfus, no Inace. No estado do Rio de Janeiro, houve a liberação de R\$ 22,7 milhão para a

construção do estaleiro de reparo da Navship, localizado no complexo do Porto do Açú, em São João da Barra. Na Bahia, R\$ 1,7 milhão foram desembolsados para o reparo do rebocador Ursa, da Wilson Sons, no estaleiro Belov.

Até o mês de julho de 2022, os agentes financeiros não informaram sobre a contratação de novos financiamentos com recursos do FMM. De acordo com o boletim do FMM, os contratos firmados de janeiro a julho de 2021 somaram R\$ 114,9 milhões. Em 2022, o CDFMM aprovou 22 novos projetos como prioritários pelo prazo de 450 dias, que abrangem 107 obras de construção, reparo, conversão ou modernização de embarcações. Esses projetos somam investimentos da ordem de R\$ 1,7 bilhão em novas obras e serviços.

O conselho também deliberou pela extensão do prazo de contratação por 180 dias, em caráter excepcional, para projetos que abrangem o reparo ou modernização de outras 21 embarcações, com investimentos de aproximadamente R\$ 231 milhões. No acumulado até julho de 2022, o CDFMM aprovou projetos de 128 embarcações e investimento total de R\$ 1,9 bilhão, cujas obras estão previstas para serem executadas nos seguintes em sete estados: Amazonas, Bahia, Pará, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santa Catarina e São Paulo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022

MERCADO DE EQUIPAMENTOS CRESCEU COM PRIVATIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, AVALIA PRESIDENTE DA SOBRATEMA

Da Redação ECONOMIA 29 Novembro -0001



A diversificação na forma de investir em infraestrutura tem sido benéfica ao mercado de equipamento. A menor participação do setor público, que respondia por 60% dos recursos na área no início da década passada, o crescimento do capital privado e a democratização dos investimentos via bolsa de valores têm trazido mais segurança e estabilidade para a área de infraestrutura. E, conseqüentemente, têm contribuído para o crescimento do setor de máquinas.

A opinião é de Afonso Mamede, presidente da Associação Brasileira de Tecnologia para Construção e Mineração (Sobratema), em palestra durante a abertura da M&T Expo 2022 – 11ª Feira Internacional de Equipamentos para Construção e Mineração, realizada nesta terça-feira (30).

Segundo Mamede, atualmente, o capital privado encontra-se em rodovias, saneamento, agronegócio, mineração, ferrovias, portos, aeroportos, imobiliário. “Isso é importante para dar estabilidade ao boom que vivemos no setor de máquinas e equipamentos”, pontuou. De acordo com dados da Secretaria de Política Econômica, até maio deste ano, as debêntures incentivadas somavam R\$ 3,7 bilhões.

Em seu pronunciamento, o presidente da Sobratema ainda ressaltou que o setor está passando também por uma democratização dos investimentos. “Muitas empresas do nosso segmento passaram a captar recursos via Bolsa de Valores, com destaque para a área do rental, o que demonstra o alto grau de amadurecimento e profissionalismo do mercado, pois são recursos de investidores privados que confiam e apostam no retorno futuro das empresas que operam nos setores da construção, mineração, agronegócio, logística, entre outros”.

Mamede ainda lembrou dados divulgados recentemente no Webinar Sobratema, que apontaram vendas de 17 mil máquinas de linha amarela (movimentação de terra) comercializadas no primeiro semestre deste ano. A perspectiva do Estudo Sobratema do Mercado Brasileiro de Equipamentos



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 108/2022
Página 56 de 56
Data: 31/08/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

para Construção é de alcançar 35 mil unidades vendidas, superando o recorde de 2013, quando foram vendidas 33 mil máquinas.

Outros pontos salientados por ele foram a importância da digitalização do setor para criar novas oportunidades de negócios e a adoção dos critérios ESG para as empresas se manterem competitivas em um mercado cada vez mais exigente quanto a atuação responsável e transparente das companhias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 31/08/2022