INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 141/2022
Data: 04/11/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
ENCONTRO PORTO & MAR 2022 TERÁ REPRESENTANTE DO GOVERNO EM SANTOS 4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***5***
WEBINAR REALIZADO PELA ANTAQ DISCUTE A NECESSIDADE DO TRANSPORTE POR CABOTAGEM E MERCADO FEEDER ... 5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***5***
RODOVIA DO CAFÉ TEM SEIS NOVOS VIADUTOS CONCLUÍDOS E LIBERADOS AO TRÂNSITO EM MARINGÁ (PR) 5
IMPORTANTE CORREDOR LOGÍSTICO NA BR-116/RS TEM TRECHO DUPLICADO E TRÂNSITO LIBERADO 6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF ***7***
MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DA ENTREGA DO PRÊMIO RECONHECIMENTO PROFISSIONAL 2022 7
CARF DEBATE TRIBUTAÇÃO DE DIVIDENDOS, DAS EMPRESAS TRANSNACIONAIS E PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA 8
BRASIL E REINO UNIDO FIRMARÃO ACORDO PARA EXTINGUIR A BITRIBUTAÇÃO 10
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***11***
EDITORIAL – MEGANAVIOS NO PORTO DE SANTOS 11
NACIONAL - HUB – CURTAS 11
Exclusividade 1 ..... *11*
Exclusividade 2 ..... *12*
Exclusividade 3 ..... *12*
Ferrovia estadual *12*
NACIONAL - ANTT APROVA NORMA QUE REGULAMENTA O SANDBOX REGULATÓRIO 12
NACIONAL - QUARTO DIA DE PROTESTOS TEM 30 INTERDIÇÕES E 2 BLOQUEIOS EM 7 ESTADOS 13
REGIÃO SUL - FLUXO DE CAMINHÕES NO PORTO DE PARANAGUÁ DEVE SER NORMALIZADO EM BREVE 14
REGIÃO SUL – ESPAÇO ABTRA - DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS: OS ‘‘FINALMENTES’’ E OS ‘‘ENTRETANTOS’’ 15
REGIÃO SUL - EMPRESA DE CELULOSE QUER INAUGURAR TERMINAL NO PR EM JANEIRO 16
REGIÃO SUL - NAVIO COM 51 M DE LARGURA ABRE ETAPA DE MANOBRAS DE TESTE EM ITAJAÍ 17
REGIÃO SUDESTE - SIMULAÇÕES APONTAM VIABILIDADE PARA MANOBRAS DE NAVIOS DE 366 M NO PORTO DE SANTOS 18
REGIÃO NORDESTE - COMEÇAM TESTES PARA LEVAR FERTILIZANTES POR FERROVIA LIGANDO ITAQUI AO TO 19
NACIONAL – VITRINE 20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***22***
SANTOS BRASIL ESPERA INICIAR OBRAS DE 2 TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS AINDA ESTE ANO 22
JORNAL O GLOBO – RJ ***23***
PETROBRAS: PAGAMENTO ANTECIPADO DE DIVIDENDOS CONSIDERA FLUXO DE CAIXA FUTURO. ENTENDA 23
PEC DA TRANSIÇÃO, QUE ABRE ESPAÇO NO ORÇAMENTO DE 2023, DEVE COMEÇAR PELO SENADO PARA TER VOTAÇÃO RÁPIDA 25
O NÓ DO ORÇAMENTO PARA O NOVO GOVERNO 26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***27***
AGRONEGÓCIO FALA EM DIÁLOGO COM LULA E PEDE GOVERNO SEM TOLERÂNCIA A INVASÕES 27
MP JUNTO AO TCU PEDE AVERIGUAÇÃO DE LEGALIDADE DE DIVIDENDOS DE R$ 43 BI DA PETROBRAS 29
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL É FERRAMENTA PARA COMPLIANCE CONTRA FRAUDES, AVALIAM EXECUTIVOS EM SIMPÓSIO ..29
VALOR ECONÔMICO (SP) ***31***
A ECONOMIA AZUL E A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA 31
COMMODITIES: ALGODÃO ENGATA TERCEIRA ALTA SEGUIDA EM NOVA YORK 33
PACIFICAÇÃO DO PAÍS SERÁ DESAFIO PARA LULA, DIZ PIVA 35
PORTAL PORTOS E NAVIOS ***39***
ANVISA ALTERA REGRAS PARA DESEMBARQUE DE MARÍTIMOS 39
PELO SEGUNDO MÊS, TRANSPORTE DE GRANÉIS AGRÍCOLAS TÊM DESTAQUE NA LOGÍSTICA FERROVIÁRIA 39
APÓS ITAQUI, ATHENAS IMPLANTARÁ NOVA VERSÃO DE SISTEMA OPERACIONAL EM OUTROS TERMINAIS 40
IPT NÃO VÊ GARGALOS TÉCNICOS, MAS AVALIA QUE TEMPO PARA INSTALAÇÃO DE EÓLICAS PODE SER CURTO 41
DIGITAL TWIN AMPLIARÁ EFICIÊNCIA OPERACIONAL NO SETOR PORTUÁRIO, PREVEEM ESPECIALISTAS 43

EFEITO DO COMÉRCIO DE EMISSÕES SERÁ PROFUNDO E COM DESAFIOS NA TRANSIÇÃO, APONTA RELATÓRIO 46
ARTIGO - ATRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS MULHERES PARA MOVER OS PORTOS BRASILEIROS 48
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 49
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 49

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENCONTRO PORTO & MAR 2022 TERÁ REPRESENTANTE DO GOVERNO EM SANTOS

Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento vai participar da segunda edição do evento

Por: ATribuna.com.br

Já tradicional no calendário da região, a primeira edição deste ano do encontro ocorreu no 1º semestre Foto: Matheus Tagé/AT

O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, confirmou sua participação no 2º Encontro Porto & Mar 2022, promovido pelo Grupo Tribuna, em Santos. O evento será realizado na próxima terça-feira (8) e terá como tema os desafios do agronegócio no setor portuário, as oportunidades e as perspectivas de negócios no Porto de Santos.

O encontro visa buscar alternativas para aumento de capacidade do cais santista, de produtividade de seus terminais e a solução de gargalos nos acessos das cargas ao complexo. Montes fará uma análise sobre a importância do Porto de Santos para o escoamento da produção agrícola do País.

Estão previstas duas palestras de abertura. O ex-secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Ivan Wedekin, abordará o agronegócio no cenário global, suas oportunidades e impactos sobre a infraestrutura. Já o chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Porto de Santos, André Minoru Okubo, apresentará os desafios do agronegócio no setor portuário.

O evento também contará com a participação de autoridades, entidades de classe, além de empresários de diversos segmentos que atuam e dependem do comércio exterior. As discussões serão concentradas no período da tarde e o credenciamento dos participantes será às 14 horas.

A abertura contará com a participação do diretor de Desenvolvimento de Negócios da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello; do presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino; do presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, e do presidente do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro.

Às 15h50, as operações do cais santista estarão em debate. As pessoas e os negócios futuros em cenários com e sem a desestatização da administração portuária, as exportações de commodities, as demandas por acesso e infraestrutura serão abordados, assim como a necessidade de alavancar a indústria nacional.

O painel contará com a participação dos deputados federais eleitos Rosana Valle (PL) e Paulo Alexandre Barbosa (PSDB). O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, também é presença confirmada.

As discussões vão envolver, ainda, o ponto de vista de quem atua sob a ótica da carga. Nesse painel, os participantes são de diversas áreas, que incluem exportadores de proteína e importadores de fertilizantes, além de especialistas em operações e indústria.

O gerente geral da K Line para as américas, Rafael Cristelo, é uma das presenças, além do presidente da Rumo, João Alberto, do diretor de Logística para a América do Sul da General Motors, Neuton Karassawa, e do diretor de Logística da Yara Fertilizantes, Alberto Rodrigues. E mais o gerente regional de Logística da JBS, Clovis Wessling, e o diretor de Logística da Minerva Foods, Adriano Rosa Delfino.

“Um evento como este traz, para nós da iniciativa privada, a oportunidade para debatermos junto com os órgãos públicos e operadores portuários, alternativas para termos uma gestão portuária eficiente, encontrando soluções que possam dar sustentação para o crescimento das importações e exportações do País, trazendo custos mais competitivos para nossos produtos”, afirma Delfino.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/11/2022

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

WEBINAR REALIZADO PELA ANTAQ DISCUTE A NECESSIDADE DO TRANSPORTE POR CABOTAGEM E MERCADO FEEDER

O encontro apresentou as conclusões do estudo sobre o mercado feeder, realizado pela Agência, e expôs sugestões de representantes do setor portuário

Brasília, 03/11/2022 - Na manhã de hoje, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ) realizou o webinar “Quantificação do Mercado Feeder na Cabotagem Brasileira”. A ideia foi trazer o tema como destaque entre os representantes do setor portuário. O encontro foi virtual e contou com a participação do diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, e um representante do Ministério da Infraestrutura.

Na ocasião, foi apresentado um estudo que revelou, nos últimos 12 anos, um aumento do transporte por contêiner de aproximadamente 245%. Esse número simboliza uma média de 12% no crescimento anual. O mercado feeder representa 44% do total da cabotagem brasileira de contêineres, dando destaque ao complexo santista, responsável por cerca de 65% de todas as cargas feeder nacionais. As conclusões do estudo trouxeram, também, o monitoramento do programa de incentivo BR do Mar, que tem objetivo ampliar e melhorar o uso de transporte por cabotagem.

Nery destacou o potencial de crescimento do mercado feeder e a importância de políticas públicas que aumentem a infraestrutura e contribuam para o desenvolvimento dos portos brasileiros com o intuito de torná-los hub ports. O DG ressaltou também que a ANTAQ estará vigilante à questões de melhoria na área e que a Agência será a voz do setor portuário.
Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 04/11/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RODOVIA DO CAFÉ TEM SEIS NOVOS VIADUTOS CONCLUÍDOS E LIBERADOS AO TRÂNSITO EM MARINGÁ (PR)

Importante para o escoamento da produção agrícola, BR-376/PR é a principal ligação rodoviária do Mato Grosso do Sul aos litorais do Paraná e de Santa Catarina

Com os viadutos, será possível duplicar sete vias urbanas de transposição do contorno da cidade - Foto: Divulgação/DNIT

Conhecida como “Rodovia do Café”, a BR-376/PR teve os seis últimos viadutos do Contorno Norte de Maringá (CNM) concluídos e liberados ao trânsito. Por meio de um investimento de R$ 24,9 milhões do Governo Federal, as estruturas agora acomodam duas faixas de tráfego e passagem para pedestres.

Foram realizados serviços de terraplenagem dos encontros dos viadutos, drenagem, pavimentação, sinalização, dispositivos de segurança, instalação de sistemas de controle de tráfego sub-base e drenagem, além de proteção ao meio ambiente. Os viadutos irão possibilitar a duplicação de sete vias urbanas de transposição do Contorno, oferecendo maior fluidez e segurança à população de Maringá no tráfego urbano local.

A BR-376/PR é a principal ligação rodoviária do Mato Grosso do Sul ao litoral paranaense e catarinense. É fundamental para o escoamento da produção agrícola – em especial o café –, pecuária e indústria dos estados. Além disso, é uma importante rodovia para o turismo, já que liga a região norte e noroeste do Paraná à capital e ao litoral.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 04/11/2022

IMPORTANTE CORREDOR LOGÍSTICO NA BR-116/RS TEM TRECHO DUPLICADO E TRÂNSITO LIBERADO

Segmento entre os municípios de Barra do Ribeiro e Tapes ganha 11,3 quilômetros de novas pistas

Um total de 11,3 quilômetros na BR-116/RS, entre os municípios de Barra do Ribeiro e Tapes (km 340,145 ao km 351,500), teve o tráfego liberado na última sexta-feira (28). Ao todo o projeto, executado pelo exército, já tem 147,8 quilômetros de rodovia duplicada, entre Guaíba e Pelotas.

A liberação dos lotes 1 e 2 totalizam 78,3% dos serviços executados, e as obras de duplicação da rodovia estão em operação desde agosto de 2019. Isso representa 70% dos 211,2 quilômetros em obra.

Conforto
As obras da principal via de acesso ao Sul do Estado e ao Porto de Rio Grande, que é considerada corredor de escoamento de produção entre o Brasil e o Mercosul, trarão mais segurança, conforto e organização nas cidades da região.

Além da duplicação, serão feitas melhorias como travessias urbanas, ruas laterais, retornos operacionais, viadutos, passarelas e pontes.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 04/11/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DA ENTREGA DO PRÊMIO RECONHECIMENTO PROFISSIONAL 2022

Paulo Guedes destacou o trabalho dos servidores da Economia no enfrentamento da pandemia da Covid-19 e suas consequências

Ministro Paulo Guedes no "Prêmio Reconhecimento Profissional 2022" do Ministério da Economia. Foto: Washington Costa/ME.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, fez um agradecimento aos servidores do Ministério durante a cerimônia de entrega do Prêmio Reconhecimento Profissional 2022, realizado pelo órgão nesta quinta-feira (3/11). “Vocês são os heróis dessa guerra”, disse o ministro, referindo-se ao empenho dos funcionários durante a pandemia da Covid-19. “Eu tenho muito orgulho de vocês. E muita gratidão”, afirmou.

“Todos os 26 estados, mais o governo federal, o Distrito Federal, mais municípios, ficaram no azul. Fomos um governo muito focado em resultados”, disse. E acrescentou. “Uma avalanche de mudanças foi feita. Eu tenho um orgulho enorme, e eu acho que é uma experiência única. Assim como a vida de cada um de nós é uma experiência única, este Ministério da Economia também é único”.

Guedes destacou a importância da reunião de órgãos que resultou na formação do Ministério da Economia. “O que vocês fizeram foi um trabalho extraordinário, uma fusão em movimento”, disse o ministro aos servidores presentes ao evento, em Brasília. Referiu-se também à “reforma administrativa invisível”, salientando os avanços na digitalização dos serviços públicos. “Vocês são o melhor governo digital das Américas e o segundo melhor do mundo”, disse, mencionando dados do Banco Mundial. Guedes elogiou a contribuição dada pelos servidores ao abrirem mão dos aumentos de salário por dois anos.

Homenagem aos servidores
O Prêmio Reconhecimento Profissional, organizado pela Secretaria de Gestão Corporativa (SGC), homenageia os servidores do Ministério da Economia pelo desempenho no exercício de suas atividades, pelo tempo em atividade no serviço público e pelas ideias inovadoras que trazem benefícios ao órgão e à sociedade. Foram agraciados, em 2022, 1.585 servidores, em um universo de 33 mil servidores ativos, em quatro categorias: Desempenho Funcional, Ideias Inovadoras, Jubileu de Ouro (50 anos de trabalho no serviço público federal) e Jubileu de Prata (25 anos).

Participação
Participaram do evento os secretários Ministério da Economia Marcelo Guaranys (Secretaria Executiva) , Alexandre Ywata (Produtividade e Competividade), Julio Cesar Vieira Gomes (Receita Federal), Leonardo Sultani (Desburocratização, Gestão e Governo Digital), Paulo Valle (Tesouro), Lucas Ferraz (Comércio Exterior), Pedro Capeluppi (Desestatização, Desinvestimento e Mercados), o secretário especial adjunto da programa de Parcerias de investimentos, Frederico Machado, o chefe da Assessoria Especial de Estudos Estratégicos, Rogério Boueri, o procurador-geral da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), Ricardo Soriano, e a presidente da Caixa Econômica Federal, Daniella Marques.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 04/11/2022

CARF DEBATE TRIBUTAÇÃO DE DIVIDENDOS, DAS EMPRESAS TRANSNACIONAIS E PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA

VIII Seminário Carf de Direito Tributário e Aduaneiro reuniu professores, magistrados e autoridades fazendárias

O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) realizou nesta quinta-feira (3/11) o VIII Seminário Carf de Direito Tributário e Aduaneiro. Na abertura do evento, o secretário-especial da Receita Federal, Julio Cesar Vieira Gomes, destacou a importância do seminário no processo de construção de um modelo capaz de simplificar as obrigações tributárias. “Fizemos um trabalho de consolidação, com a revogação de muitas normas que já estavam defasadas e demos um passo além, buscando dar uma interpretação mais razoável à legislação tributária. A Receita Federal, o Carf e a Procuradoria-Nacional da Fazenda Nacional são atores importantes em todo esse processo”, enfatizou.

O presidente do Carf, Carlos Henrique de Oliveira, falou sobre o trabalho de simplificação, com foco na adequação das normas infralegais ao entendimento da jurisprudência administrativa e judicial aplicável. Afirmou, porém, que as ações preventivas simultâneas e posteriores ao contencioso tributário são fundamentais, mas não suprimem o papel do tribunal administrativo.

Desafios
Com a palestra “Evolução da gestão de precedentes no STJ – Dos recursos repetitivos à relevância da questão federal”, a ministra Assusete Magalhães, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministrou a conferência de abertura do seminário. A ministra falou sobre a importância da reforma tributária e lembrou que o Código Tributário Nacional remete ao ano de 1966, com diversos aprimoramentos ao longo do tempo. Nessa evolução, ressaltou o mecanismo do acordo de transação tributária. “Sabemos todos que a mediação representa uma ferramenta valiosíssima para a redução da litigiosidade”, afirmou.

Assusete Magalhães também falou sobre a importância de uma reforma tributária ampla. “A sociedade brasileira reclama e anseia. Todos sabemos que a complexidade tributária no país, envolvida num verdadeiro cipoal legislativo, acalenta e faz crescer a judicialização no âmbito tributário e prejudica a competitividade das empresas”, declarou. Ela também citou a importância do Carf como instância máxima do contencioso administrativo fiscal, no âmbito federal.

Dividendos
O tema “Tributação sobre o lucro: perspectivas – Tributação sobre dividendos” foi discutido no Painel 1 pela professora-doutora da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Mizabel de Abreu Machado Derzi; pelo professor doutor da Fundação Getúlio Vargas (FGV-SP), Isaías Coelho; e pelo chefe da Assessoria de Relações Internacionais da Receita Federal, Marcio Parada, com mediação do presidente substituto da 1ª Seção/Carf, Luiz Tadeu Matosinho.

Isaías Coelho disse que a atual segmentação, com regimes tributários distintos, gera a não equidade de tratamentos. “A tributação sobre regime de dividendos precisa ser revista”, afirmou o professor. Mizabel de Abreu pontuou que não se pode confundir distribuição de dividendos que vêm da sociedade de capital com distribuição de lucros, de modo geral provenientes das sociedades de pessoas. “São situações muito diferentes e que, no Brasil, estão sendo injustamente equiparadas”, afirmou a professora da UFMG.

Márcio Parada alertou que o Brasil possui um sistema peculiar, que diverge do mundo em relação à tributação dos dividendos, ampliando a margem de litígios. “Somente Estônia e Letônia adotam o modelo brasileiro. A maioria das economias utiliza o modelo de tributação dos lucros nas duas etapas, em nível da empresa física ou do investidor”, afirmou. Ele apresentou também as propostas do Projeto de Lei nº 2.337/2021, que visa corrigir tais distorções.

Lucros

No Painel 2, o tema do debate foi “Tributação das empresas transnacionais – Tributação de Lucros no Exterior”, com os palestrantes Sergio André Rocha, livre docente pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj); Vanessa Rahal Canado, professora doutora do Insper; e Mário Augusto Carboni, procurador-geral adjunto da Consultoria de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior (Comex) da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). A mediadora foi Ana Cecília Lustosa Cruz, conselheira do Carf.

Sérgio Rocha lembrou que o tema é muito amplo e alertou sobre a necessidade de haver cuidados para evitar a interpretação abusiva de cláusulas internacionais. Também advertiu ser impossível criar uma situação de “segurança absoluta” devido à complexidade das operações, e ressaltou a importância de não transformar situações específicas em regras gerais. Vanessa Canado disse ser importante controlar os abusos das operações de importações e de exportações com empresas vinculadas e proteger a base tributária nacional, no sentido de fazer retornar o lucro para o controlador brasileiro, mas sem “engessar” as decisões. “Há coisas que são simples no mundo inteiro e só no Brasil são complexas, como a tributação indireta.”

Mário Carboni explicou a importância do debate para a aplicação das regras aos cargos concretos analisados pelo Carf, alcançando o verdadeiro sentido dos tratados internacionais para evitar a dupla tributação, sem descuidar da efetiva fiscalização e justa arrecadação. Ele apontou que a tributação da renda é tema complexo, tanto no regramento doméstico como na legislação de direito tributário internacional.

Preços de transferência

O Painel 3 promoveu debate sobre o tema “Preço de transferência no Brasil — Convergência para o modelo OCDE e os impactos no contencioso tributário”. Os palestrantes foram o desembargador federal e professor doutor da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS), Leandro Paulsen; o professor titular de Direito Tributário da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP), Luís Eduardo Schoueri; e a auditora fiscal Cláudia Pimentel, coordenadora-geral de Tributação da Receita Federal. A presidente da 3ª Seção/Carf, Liziane Angelotti Meira, foi a mediadora.

Preços de transferência é um conceito que se refere aos controles a que estão sujeitas as operações comerciais ou financeiras realizadas entre partes relacionadas. O professor Leandro Paulsen afirmou que o tema ganha cada vez mais importância, diante da globalização, com maior fluxo internacional de bens e serviços. “A legislação vai se adaptando, não apenas por uma necessidade de harmonização das legislações ao padrão internacional, mas também porque o peso de determinadas operações jurídicas vai mudando com o tempo; surgem novos modelos de negócios, os ativos passam a ter uma relevância relativa diferente”, explicou. Ele defendeu que a tributação se dê pelos valores de mercado das operações, como se fossem operações entre empresas independentes, eliminando possibilidade de manipulações.

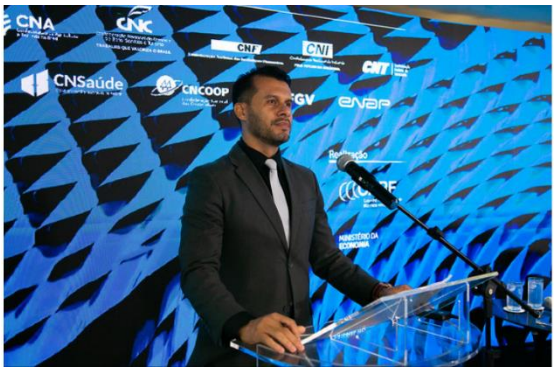
Segundo apontou o professor Luís Eduardo Schoueri, o atual regime brasileiro que trata dos preços de transferência precisa de reformas. Ele citou problemas, como a baixa diversificação das atuais margens, a falta de transparência na fixação das margens e o alto custo probatório para refutar as margens. “Mas é preciso cuidado para não implementar um modelo sem atenção às peculiaridades brasileiras”, advertiu.

A auditora fiscal Cláudia Pimentel falou sobre os novos instrumentos que estão sendo propostos – dentro de um amplo projeto iniciado em 2018 pela Receita –, para reduzir litígios e aumentar a segurança jurídica no que se refere aos preços de transferência. Segundo ela, o objetivo é o alinhamento ao padrão da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 04/11/2022

BRASIL E REINO UNIDO FIRMARÃO ACORDO PARA EXTINGUIR A BITRIBUTAÇÃO

Medida foi anunciada pelo secretário especial da Receita Federal no VIII Seminário Carf de Direito Tributário e Aduaneiro



O Brasil vai avançar ainda mais na simplificação e modernização do sistema tributário, com a assinatura de um novo acordo internacional para evitar a bitributação, reduzindo litígios no âmbito externo. “Já assinamos 14 acordos e vou adiantando: devemos assinar, agora no mês de novembro, acordo com o Reino Unido”, disse o secretário especial da Receita Federal, Julio Cesar Vieira Gomes, ao participar na manhã desta quinta-feira (3/11) da abertura do VIII Seminário Carf de Direito Tributário e Aduaneiro.

O evento, promovido pelo Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, reúne autoridades em debates sobre os temas “Tributação sobre o lucro: perspectivas”, “Tributação das empresas transnacionais” e “Preço de Transferência no Brasil”.

O secretário especial destacou oo seminário como importante ação nos esforços exercidos pelos diversos órgãos do setor público, em conjunto com o setor privado, na construção de um modelo capaz de simplificar as obrigações tributárias e, com isso, reduzir o grau de litigiosidade. Para Gomes, enquanto o país não tem uma reforma tributária, o fisco tem atuado no aprofundamento de medidas que possam conectar a instituição aos interesses públicos mais amplos da sociedade. Ele citou como exemplo a existência de grupo específico instituído na Receita Federal para buscar as interpretações mais razoáveis dos atos normativos no campo tributário. Ao enfatizar ações recentes, mencionou ainda o programa de conformidade ‘Confia’, que, no âmbito dos tributos internos, visa modificar a relação fisco-contribuinte, reforçando a confiança e evitando o litígio.

O presidente do Carf, Carlos Henrique de Oliveira, falou sobre o trabalho de simplificação que vem sendo realizado recentemente, com foco na adequação das normas infralegais ao entendimento da jurisprudência administrativa e judicial aplicável. Afirmou, porém, que as ações preventivas simultâneas e posteriores ao contencioso tributário são fundamentais, mas não suprimem o papel do tribunal administrativo.

Oliveira lembrou que as ações do tribunal se pautam pela total e absoluta imparcialidade, legalidade, cortesia e capacitação, com critérios objetivos e técnicos, consoantes com a legislação e princípios. Em 2022, o Carf completa 97 anos de serviços voltados à promoção da segurança jurídica e à garantia do direito ao princípio constitucional do contraditório e da ampla defesa.

Participações
O evento de abertura do VIII Seminário Carf de Direito Tributário e Aduaneiro contou com as presenças do secretário especial da Receita Federal do Brasil, Julio Cesar Vieira Gomes; do presidente do Carf, Carlos Henrique de Oliveira; da vice-presidente do Carf, Ana Cecília Lustosa da Cruz; do procurador-geral adjunto de Consultoria e Contencioso Administrativo-Tributário da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), Paulo José Leonesi Maluf; e do presidente da Confederação Nacional do Comércio, Serviços e Turismo (CNC), José Roberto Tadros. Os debates contam com a participação de professores doutores de universidades brasileiras, de magistrados federais e de autoridades fazendárias.

Além da Escola Nacional de Administração Pública (Enap), apoiam o encontro as confederações que indicam profissionais para o exercício do mandato de conselheiro representante dos contribuintes no Carf: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); Confederação Nacional do Comércio, Serviço e Turismo (CNC); Confederação Nacional das Instituições

Financeiras (CNF); Confederação Nacional da Indústria (CNI); Confederação Nacional da Saúde (CNSaúde) e Confederação Nacional dos Transportes (CNT).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 04/11/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MEGANAVIOS NO PORTO DE SANTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Representantes da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) e de seus terminais de contêineres - Tecon, da Santos Brasil, DPW Santos e Brasil Terminal Portuário (BTP) - promoveram ontem simulações da atracação de navios com 366 metros de comprimento no complexo santista. Nos testes, realizados no Tanque de Provas Numéricas da Escola Politécnica, da Universidade de São Paulo (USP), com a participação de técnicos do órgão e da Praticagem de São Paulo, a embarcação ainda teve seu calado máximo (a profundidade máxima que seu casco pode atingir no canal sem comprometer a segurança da navegação) ampliado em 30 centímetros, chegando a 14,5 metros. E as primeiras conclusões são que a recepção desses navios, ao menos em relação a seu deslocamento pelo canal do Porto é viável tecnicamente.

Agora, os dados do ensaio serão formalizados em um relatório, que será enviado à SPA. Na sequência, caberá a ela apresentá-los à Marinha, para que seu corpo técnico analise a proposta do Porto receber navios com essas dimensões e com este calado.

Apesar de o processo ainda não ser concluído, os dados iniciais são dignos de serem comemorados, por mostrarem a viabilidade de o principal complexo marítimo do Brasil ter condições de receber navios ainda maiores do que o usual e, o melhor, transportando ainda mais cargas - principalmente quando se comprova que o cargueiro pode trafegar com um maior calado. Nesse cenário, o Porto se mostra mais competitivo perante os armadores, que ficam liberados para programar a vinda de embarcações aos terminais da região - navios estes que se mostram mais eficientes e que tem um menor custo relativo, pois transportam um maior volume de mercadorias por viagem.

Diante dessa boa notícia, cabe ao cais santista e a sua Autoridade Portuária manter as condições para que essa navegação ocorra e, para isso, a manutenção da dragagem é fundamental. Não se admite mais que o principal porto do Brasil apresente falhas na manutenção de seu canal de navegação, especialmente quando as tarifas para custear esse serviço não deixam de ser cobradas dos usuários do complexo.

Que venham os navios maiores a Santos e que eles trafeguem com sua capacidade máxima e com segurança. E que o Porto continue se preparando para navios ainda maiores, atendendo as crescentes demandas de seus usuários e da economia brasileira.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EXCLUSIVIDADE 1

A Portos do Paraná, que administra os complexos marítimos de Paranaguá e Antonina, será a única autoridade portuária do planeta convidada a se apresentar na COP27, a Conferência sobre Mudanças Climáticas que a Organização das Nações Unidas (ONU) realizará entre domingo dia 6, e o próximo dia 18, na cidade de Sharm El Sheik, no Egito. Essa será a terceira vez consecutiva

que a empresa participará do evento. A exclusividade dada à estatal é resultado de suas ações em desenvolvimento sustentável, protegendo o meio ambiente ao mesmo tempo em que amplia suas operações, afirma o diretor-presidente da companhia, Luiz Fernando Garcia.

EXCLUSIVIDADE 2

“O reconhecimento mundial ao trabalho realizado no litoral do estado é resultado dos investimentos massivos que fazemos na área ambiental. São mais de R$ 68 milhões em recursos para ações de recuperação, proteção e monitoramento dos impactos causados pela atividade portuária no nosso entorno”, afirmou.

EXCLUSIVIDADE 3

A participação da Portos do Paraná ocorrerá nos dias 8 e 9. Na primeira data, executivos da empresa estarão no painel Tecnologia e Transferência Inovadoras: Solução Chave para Ações Climáticas. No dia seguinte, vão participar dos debates Tornando-se Verde: Setor Privado Sustentável, Lidere o Caminho: Estudos de Caso sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável e Investimento em Comunidades. Entre os projetos que os gestores portuários vão destacar, está o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, implantado em Antonina - a iniciava tem o apoio de produtores rurais e prevê a plantação, na região, de mais de 60 mil mudas de espécies nativas.

FERROVIA ESTADUAL

O início das obras da primeira ferrovia estadual do Brasil, que ligará Rondonópolis (MT) a Cuiabá (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), será comemorado na próxima segunda-feira, em um evento realizado no Terminal Ferroviário de Rondonópolis (a 20 quilômetros da cidade) pela concessionária Rumo Logística, responsável pelo empreendimento, e pelo Governo do Mato Grosso. A cerimônia terá a participação do governador Mauro Mendes. O projeto prevê a implantação de 730 quilômetros de trilhos, em um investimento privado de R$ 11,2 bilhões e que irá gerar 235 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

NACIONAL - ANTT APROVA NORMA QUE REGULAMENTA O SANDBOX REGULATÓRIO

Modalidade permite empresas testarem modelos de negócio será usada pela primeira vez já no Free Flow da Rio-Santos

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A Rodovia Rio-Santos, gerida pela CCR Rodovias, será a primeira a utilizar do Sandbox Regulatório para testes de Free Flow

Por unanimidade, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou ontem (3) o relatório final da audiência pública 02/2022, que elaborou a regulamentação e a Análise de Impacto Regulatório (AIR) para constituição e funcionamento do Sandbox Regulatório.

A modalidade permite que pessoas jurídicas participantes (empresas de tecnologia e interessadas) possam receber autorizações

temporárias para testar modelos de negócio inovadores no mercado de transportes terrestres em atividades regulamentadas pela ANTT.

Em sua leitura de voto, o relator, Luciano Lourenço da Silva, diretor da ANTT, afirmou que a modalidade é um novo marco para a agência e trará uma regulação mais eficiente.

“A regulamentação para implementação de um projeto de Sandbox resulta em um quadro regulatório eficiente e que viabiliza novas práticas benéficas para o setor regulado e os usuários. Esse novo marco tem o potencial de reduzir incertezas regulatórias na implementação de novas regulações”, disse.

Durante a fase de leitura dos votos, todos os diretores fizeram questão de enaltecer a nova modalidade aprovada. Entre eles, o ex-diretor geral e atual diretor da agência, Davi Ferreira Gomes Barreto.

Ele concordou com as falas apresentadas de que a modalidade será um novo marco regulatório da ANTT. Isso porque, segundo ele, a agência partirá para um modelo que permitirá experiências e, com isso, avaliar os reais impactos de uma determinada regulação ou inovação.

“Saímos de uma regulação teórica e com base em análises de impacto regulatório para uma regulação cada vez mais voltada a evidências. Podemos experimentar e coletar dados reais para, a partir de aí, fazer uma regulação mais eficiente. Essa resolução é um marco na forma da agência regular”, falou.

Ainda durante a fase de leitura do voto, o diretor Luciano Lourenço revelou que a modalidade já está sendo desenvolvida para o sistema Free Flow, de livre passagem, em que não há praças de pedágio e que a cobrança ocorre de maneira remota.

“O Sandbox propiciará um ambiente seguro para que possamos testar soluções e regras que trarão evolução para os setores regulados. Um exemplo é o nosso projeto pioneiro que já está se desenvolvendo dentro do âmbito da ANTT e que vai ser o primeiro trecho de rodovia federal concedida com 100% de Free Flow. Isso será uma evolução e revolução para o setor de rodovias do país. O projeto já está amparado nos regulamentos do Sandbox Regulatório”, disse.

Conforme adiantado pelo BE News em agosto, o trecho que está sendo tratado por meio do Sandbox Regulatório é o da Rodovia Rio-Santos, atualmente gerido pela CCR Rodovias.

Cooperação com Inmetro
Mais cedo, a ANTT assinou um Acordo de Cooperação Técnica (ACT), com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) para o desenvolvimento de trabalhos e ações de interesse comum, quanto à avaliação da conformidade, metrologia legal, acreditação e áreas afins. A assinatura do acordo deve ser publicada no Diário Oficial da União de hoje.

Os temas estabelecidos em plano de trabalho envolvem projetos executivos, de orçamentos e de execução de obras rodoviárias e ferroviárias, parâmetros de desempenho, verificação remota de empenho de equipamentos, fiscalização automatizada, programa de acreditação de organismos de certificação, entre outros.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

NACIONAL - QUARTO DIA DE PROTESTOS TEM 30 INTERDIÇÕES E 2 BLOQUEIOS EM 7 ESTADOS

Mato Grosso lidera o número de interdições. Alexandre de Moraes determina entrega de relatório detalhado de multas em 48h
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Segundo a PRF, desde o início das ações, 921 manifestações já foram desfeitas e foram autuados 3,5 mil veículos

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) atualizou para 30 o número de interdições e bloqueios nas estradas do país. As paralisações são feitas por manifestantes contrários ao resultado das eleições presidenciais realizadas no último domingo (31).

De acordo com a corporação, as ocorrências atingem sete estados: Amazonas (uma interdição), Mato Grosso (nove interdições), Mato Grosso do Sul (uma interdição), Pará (seis interdições), Paraná (uma interdição e um bloqueio) Rondônia (oito interdições), Santa Catarina (quatro interdições e um bloqueio).

Mato Grosso é o estado que lidera na quantidade de vias parcialmente interditadas, com nove ocorrências, apesar de ter registrado queda ao longo do dia. Alista segue com Rondônia (oito), Pará (seis) e Santa Catarina, que liderava anteriormente, com quatro ocorrências.

Ainda segundo a PRF, desde o início das ações, 921 manifestações já foram desfeitas e foram autuados 3,5 mil veículos. A maior parte, 611, é de Santa Catarina.

48h para relatório detalhado
O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes deu prazo de 48h para que a PRF apresente um relatório detalhado com todas as multas aplicadas contra pessoas que realizaram bloqueios nas estradas.

“Intime-se, com urgência e inclusive por meios eletrônicos, o Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal para que apresente, no prazo de 48 horas, o relatório circunstanciado de todas as multas aplicadas em cumprimento à decisão proferida nos presentes autos, com a identificação dos veículos e pessoas autuadas”, disse.

O pronunciamento veio ontem (3), quando apresentou balanço do segundo turno das eleições gerais no país. O ministro voltou a classificar os movimentos como antidemocracias e afirmou que os envolvidos serão responsabilizados.

“Não há como se contestar um resultado democraticamente divulgado, com movimentos ilícitos, com movimentos antidemocráticos, com movimentos criminosos que serão combatidos e os responsáveis por esses movimentos antidemocráticos serão apurados e responsabilizados com base na lei”, falou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO SUL - FLUXO DE CAMINHÕES NO PORTO DE PARANAGUÁ DEVE SER NORMALIZADO EM BREVE

Principal via de acesso ao complexo, a BR-277 foi desbloqueada por volta das 6h30 de ontem. A restrição ao tráfego começou na tarde de segunda-feira (31)
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O pátio de triagem do Porto de Paranaguá (PR) aguardava a chegadadecercade1.200caminhões, que estavam agendados, durante o dia de ontem, após o desbloqueio da BR-277, que ocorreu por

volta das 6h30. O volume é quase o dobro da média diária em um dia normal, em torno de 700 veículos. A principal via de acesso ao complexo portuário estava bloqueada desde a tarde de segunda-feira (31) por apoiadores do presidente Jair Bolsonaro (PL).

“Com o fluxo liberado, a Diretoria de Operações dilatou o período das janelas de entrada no Pátio Público de Triagem, para que nenhum caminhão perca o agendamento, em virtude das paralisações”, informou a Portos do Paraná em nota divulgada na manhã de ontem (3).

O pátio recebe os caminhões que chegam para descarregar granéis sólidos vegetais para exportação pelo Porto de Paranaguá — soja, milho e farelo de soja.

De acordo com a Autoridade Portuária, a rodovia BR-277 permaneceu bloqueada desde a tarde de segunda-feira (31) até por volta das 6h30 de ontem (3). Nesse período, 672 caminhões foram recebidos no pátio de triagem. Os dias de menor fluxo foram terça-feira (1º)—56caminhões — e quarta-feira (2) — 45 caminhões. Ontem, da meia noite às 9h, 242 veículos deram entrada no pátio.

“São cerca de 1.200 caminhões já agendados para chegar até hoje (ontem). A partir desta quinta-feira (3), para os próximos dias, os terminais estão realizando novos agendamentos de modo que o fluxo seja reorganizado”, esclareceu a empresa pública.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO SUL – ESPAÇO ABTRA - DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS: OS ‘‘FINALMENTES’’ E OS ‘‘ENTRETANTOS’’

JORNALISTA RESPONSÁVEL MILENA DE CASTRO

Com o diálogo público promovido pelo TCU nesta semana, o processo de privatização do Porto de Santos parece caminhar para a etapa final. O ministro Bruno Dantas aguarda o relatório final da SeinfraPor até 6 de novembro e a Antaq promete publicar o edital neste mês. No entanto, algumas lacunas precisam ser preenchidas para garantir tratamento isonômico aos terminais portuários e retroportuários que atuam no porto e a segurança jurídica para viabilizarem seus investimentos no maior e mais relevante complexo portuário brasileiro.

AABTRA apoia a desestatização porque aposta na gestão privada para resolver problemas tradicionais e aumentar a eficiência do porto em atender um mercado primário que responde por 51% do nosso PIB.

Nesse contexto, defende questões que impactam diretamente seus associados, em especial quanto aos leilões do STS-10 e do STS-53. Sobre o futuro mega terminal de contêineres – que aliás foi um dos destaques do diálogo público – é imprescindível que, com a concessão do Porto de Santos, sejam mandas as medidas preventivas e os “remédios” definidos pela Antaq no despacho publicado no final de setembro, em linha com as considerações do CADE e da SEAE/ME. É a forma de evitar a concentração do mercado, coibir eventuais práticas anticompetitivas e preservar um ambiente concorrencial saudável.

JORNALISTA RESPONSÁVEL ***MILENA DE CASTRO***
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO SUL - EMPRESA DE CELULOSE QUER INAUGURAR TERMINAL NO PR EM JANEIRO

Klabin firmou parceria com o Terminal de Contêineres de Paranaguá para construir o equipamento, com capacidade 1,25 milhão/t por ano

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Divulgação

Em parceria com o TCP, a Klabin pretende inaugurar novo terminal com capacidade de 1,25 milhão de toneladas por ano em janeiro

O NOVO TERMINAL SERÁ UTILIZADO PARA MOVIMENTAR CARGAS SOLTAS, PRINCIPALMENTE DA PRIMEIRA FASE DO PROJETO PUMA. ALÉM DISSO, SERVIRÁ COMO ALTERNATIVA DE ESCOAMENTO AO PROJETO PUMA II E TERÁ CONEXÃO FERROVIÁRIA

A Klabin pretende inaugurar um novo terminal em janeiro de 2023, com capacidade de 1,25 milhão de toneladas por ano, no Paraná. Maior produtora e exportadora de papéis para embalagens e embalagens de papel do Brasil, a companhia firmou parceria com o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) para construir o equipamento e expandir os seus negócios no Estado.

Segundo o diretor de Planejamento Operacional e Logística da Klabin, Roberto Bisogni, o terminal será construído em área arrendada em 2019, em leilão do Governo Federal, e contribuirá com o aumento da capacidade do Porto de Paranaguá para 3 milhões de toneladas ao ano em 2023.

O novo terminal será utilizado para movimentar cargas soltas, principalmente da primeira fase do projeto Puma. Além disso, servirá como alternava de escoamento ao projeto Puma II e terá conexão ferroviária.

Para o TCP, controlado pela China Merchants Port, a Klabin já representa 4,7% das exportações do terminal. Em 2023, com o início da operação da segunda máquina do Puma II, a participação deverá passar para 7,1%.

“Para se ter uma noção da magnitude do KBT, Paranaguá deverá ultrapassar o Porto de Santos em volume de carga que chega por ferrovia a parr desse novo projeto”, disse o gerente de Markeng e Logística do TCP, Mateus Campagnaro.

O projeto KBT, inaugurado no ano passado, demandou R$ 300 milhões em investimentos na construção de um terminal e em infraestrutura logística ferroviária conectando a unidade Puma, em Ortigueira, a Paranaguá. O projeto foi estruturado em parceria com o TCP e a Brado Logística (da Rumo).

De acordo com a empresa, o projeto KBT contribuiu para o aumento das exportações de papel e celulose em 21%, entre janeiro e julho, sobre igual período do ano anterior, no Paraná. As vendas externas subiram para mais de 1 milhão de toneladas, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

No primeiro ano de operação, o projeto KBT movimentou mais de 16 mil contêineres para exportação, elevando em REGIÃO SUL 40% o transporte de cargas por ferrovia no Paraná, segundo a companhia. Com a entrada em operação da primeira máquina do projeto Puma II neste ano, cerca de 20 mil contêineres terão sido exportados até dezembro.

“O KBT faz parte de um mega investimento para conectar a unidades de Telêmaco Borba (Monte Alegre) e Or- gueira ao Porto de Paranaguá. O investimento no modal ferroviário levou em conta

custos, o apelo sustentável e a estratégia de não sobrecarregar a infraestrutura rodoviária da região", afirmou Bisogni.

Com investimentos de R$ 12,9 bilhões até 2023, o projeto Puma II contempla duas máquinas de papel integradas à produção de celulose. A MP 27 produz o Eukaliner, o primeiro kraliner do mundo obtido exclusivamente a partir da celulose de eucalipto. Já a MP 28 produzirá cartões para embalagem a partir do ano que vem.

"Nos últimos anos, em função dos gargalos logísticos e da falta de contêineres, o grupo desenvolveu alternativas de embarque. Retomamos práticas do passado, como embarques de bobinas de papel e bobinas de fluff, que não eram cargas projetadas originalmente para breakbulk (carga fracionada)", afirmou Bisogni.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO SUL - NAVIO COM 51 M DE LARGURA ABRE ETAPA DE MANOBRAS DE TESTE EM ITAJAÍ

Rio de Janeiro Express tem 335 metros de comprimento e capacidade para transportar até 13.200 contêineres
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O porta-contêineres Rio de Janeiro Express realizou a primeira manobra de teste na Bacia de Evolução (Baía Afonso Wippel), no último sábado (29)

O navio porta-contêineres Rio de Janeiro Express realizou a primeira manobra de teste na Bacia de Evolução (Baía Afonso Wippel), na manhã do último sábado (29), no Porto de Itajaí (SC). A embarcação, do armador Hapag-Lloyd e bandeira da Alemanha, tem capacidade para transportar 13.200 TEU e mede 335 metros de comprimento por 51 metros de largura (boca).

Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí, o ofício enviado pela Delegacia da Capitania dos Portos, autoriza a realização de 50 manobras experimentais de entradas e saídas com navios de até 51 metros de largura, até 335 metros de comprimento, com 11,2 m de calado.

As manobras ocorrem em período diurno com as devidas condições náuticas e climáticas. Com a vinda de embarcações deste porte, o próximo passo será a busca por condições para manobrar navios com 366 metros de comprimento por51 m de largura.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Complexo Portuário de Itajaí já opera cotidianamente com navios de 350 m por48,50 m de largura.

A Superintendência do Porto de Itajaí explicou que, após a realização de cada manobra experimental, são elaborados relatórios técnicos contendo dados referentes à operação como horários de início e término, condições ambientais observadas durante a realização da manobra, embarcações de apoio envolvidas etc.. Finalizados, os relatórios serão encaminhados à Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí para avaliação das condições de segurança de navegação, visando subsidiar a homologação nos parâmetros operacionais conforme portaria.

O Complexo Portuário de Itajaí conta atualmente com 17 práticos capacitados para operações deste porte.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO SUDESTE - SIMULAÇÕES APONTAM VIABILIDADE PARA MANOBRAS DE NAVIOS DE 366 M NO PORTO DE SANTOS

Operações simuladas foram realizadas na manhã de ontem (3), no Tanque de Provas Numérico da USP, em São Paulo
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O presidente da Praticagem, Bruno Tavares, conduziu as manobras de navio de 366 m, com calado de 14,5m, no Simulador Marítimo Hidroviário (SMH), na USP

FORAM MAIS DE DEZ MANOBRAS REALIZADAS NA SIMULAÇÃO, COM A EMBARCAÇÃO ENTRANDO E SAINDO DOS TRÊS TERMINAIS DE CONTÊINERES, FAZENDO O GIRO NA BACIA DE EVOLUÇÃO, NAVEGANDO PELAS CURVAS COM USO DOS REBOCADORES EM VÁRIAS CONDIÇÕES DE VENTO

O Porto de Santos (SP) poderá receber, em breve, navios de até 366 m, com calado máximo de 14,5 m. Manobras simuladas no Tanque de Provas Numérico (TPN), da Escola Politécnica da USP, na manhã de ontem (3), em São Paulo, apontaram viabilidade técnica para aumentar o calado em 30 cm. O relatório com os resultados apurados será encaminhado à Autoridade Marítima para avaliação e aprovação final.

As simulações ocorreram das 8 às 11 horas. O presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, conduziu a embarcação no espaço que é coordenado pelo professor Eduardo Tannuri. Já os representantes da Santos Port Authority (SPA) e de dois terminais de contêineres do Porto de Santos acompanharam a manobra. Estavam presentes o assessor de Operações da Praticagem, Viriato Geraldes; o gerente de Controle de Acessos Logísticos da SPA, Felipe Fray; o analista de Planejamento do Brasil Terminal Portuário (BTP), Leandro Almeida, e o diretores da DPWorld, Alberto Robinson e Wilson Lozano e Ricardo Generoso.

“Essas manobras simuladas vão servir de base para que a Autoridade Marítima possa ajustar o calado de 14,20 m para 14,50 m para os navios até 366m.Osoutrosnaviosdecomprimento menor que 340 m que frequentam o Porto de Santos já estão operando com calado de 14,50 m. A diferença parece pouca, mas não é. Todo centímetro em termos de calado ou metro em termos de comprimento ou largura de um navio faz diferença”, explicou Tavares.

Sair da largura atual de 48,5 m para 51 m ou 52 m traz um deslocamento de massa grande e exige alterações na manobra, como detalhou o presidente da Praticagem: “Estamos fazendo a simulação dentro dos requisitos de segurança exigidos: número de práticos, local de embarque, desembarque, velocidade para passar ao longo dos diversos berços de atracação e evitar a interação hidrodinâmica com os outros navios atracados. Tudo é levado em conta para manobrar com tranquilidade no porto, mesclando segurança com produtividade”, afirmou.

O professor Eduardo Tannuri ficou satisfeito com o resultado: “Concluímos pela viabilidade do aumento de calado e agora o próximo passo é gerar um relatório técnico com todas as análises detalhadas e os parâmetros de segurança e emir um documento para a Marinha avaliar e possivelmente autorizar esse aumento de calado”.

Foram mais de dez manobras realizadas na simulação, com a embarcação entrando e saindo dos três terminais de contêineres, fazendo o giro na bacia de evolução, navegando pelas curvas com uso dos rebocadores em várias condições de vento.

“Ganhamos 30 centímetros de calado e realizamos grande número de estudos para verificar os movimentos dessa embarcação no canal externo e sobretudo sob efeito das ondas, considerando o efeito squat e o adernamento do navio, principalmente na parte curva. Foi necessário verificar se com esse aumento do calado a manobra seria segura devido ao porte do navio e ao fato de o canal de Santos ser relativamente estreito, além de estabelecer o número de rebocadores adequados para auxiliar na manobra”, disse Tannuri.

Otimismo
Em nota, DP World Santos disse que “vê com bons olhos os estudos realizados para aprofundamento do canal de acesso do Porto de Santos, pois entendemos que para que a operação seja atrativa para os armadores, a dragagem do canal é fundamental, permitindo maior calado e melhor aproveitamento da capacidade desses novos navios. Ficamos felizes em contribuir com os debates e discussões junto a outros terminais e SPA e vemos estes avanços de maneira bastante otimista para assegurar o protagonismo de Santos como maior porto da América Lana, bem como um hub concentrador de cargas”.

Para o gerente executivo de Operações Portuárias da Santos Brasil, Marcelo Patrício, que administra o Tecon Santos, “definitivamente, foi inaugurada uma nova era não só para o Porto de Santos, como para o comércio exterior brasileiro”. “E já estamos prontos também para receber três navios de 366 m simultaneamente, o que foi possível graças aos investimentos de ampliação do cais do Tecon, realizados entre 2019 e 2021”, declarou.

Procurada, a BTP não respondeu até o fechamento desta edição. Já a SPA, Autoridade Portuária de Santos, se manifestará posteriormente.

O simulador O Simulador Marítimo Hidroviário (SMH) reproduz todas as condições de navegação e manobras de navios, e, dessa forma, comandante e prático adquirem a noção antecipada sobre como o navio poderá se comportar durante as manobras reais.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

REGIÃO NORDESTE - COMEÇAM TESTES PARA LEVAR FERTILIZANTES POR FERROVIA LIGANDO ITAQUI AO TO

Em fase de testes, o primeiro carregamento envolveu cinco vagões e um volume de 500 toneladas do produto.
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

O ramal ferroviário está conectado à malha do Corredor Centro-Norte e interligado ao Terminal da COPI no Porto de Itaqui

Começaram na semana passada os testes das primeiras movimentações de fertilizantes via ferrovia Carajás/Norte-Sul, que liga o Porto do Itaqui (MA) a Palmeirante (TO). A primeira operação com carga envolveu cinco vagões e um volume de 500 toneladas de adubo.

Antes de iniciar os testes com carga, a Companhia Operadora do Porto do Itaqui (COPI), responsável pelo projeto, estava

realizando a primeira fase de comissionamento sem carga, com o objetivo de ajustar as equipes e a logística.

Os testes continuam até que todos os passos da operação estejam checados, como as correias transportadoras, balanças, estação de carregamento e todos os equipamentos.

Segundo a companhia, a perspectiva é iniciar as operações comerciais via ferrovia Norte-Sul ainda em novembro, com capacidade inicial de movimentação de1,5milhão de toneladas/ano, podendo aumentar mediante a demanda.

O novo modal possibilita a integração entre a cadeia logística de exportação de grãos do Arco Norte e a cadeia de importação de adubos que chegam pelo complexo portuário maranhense e são direcionados ao interior do Brasil.

“O Porto do Itaqui é a base dos nossos investimentos para atender à crescente demanda do mercado, a alavanca principal de crescimento da COPI a partir do novo terminal e integração com o sistema ferroviário. E além do crescimento normal que vem alcançando nos últimos anos, o porto deve aumentar sua participação no Arco Norte do país”, explicou o CEO da COPI, Guilherme Eloy.

O presidente do porto, Ted Lago, disse que o setor trabalha para atender à demanda crescente do mercado internacional, “o que cada vez mais consolida o Itaqui como o porto do Arco Norte do Brasil. O trabalho da COPI no Porto do Itaqui demonstra a força dessa cadeia produtiva e também a confiança do setor privado para investir no porto público do Maranhão”, declarou.

PROJETO
A Companhia Operadora Portuária do Itaqui e a empresa de logística VLI formalizaram uma do, para a criação de um novo ramal ferroviário conectado à malha do Corredor Centro Norte e interligado ao Terminal da COPI no Porto de Itaqui para transporte de fertilizantes.

A ligação permite que o insumo seja transportado do porto até o Terminal Integrador de Palmeirante, também operado pela COPI. De lá, os fertilizantes atenderão aos produtores situados numa área que abrange os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia e Piauí, além de Tocantins, Maranhão e do Distrito Federal. A COPI investiu cerca de R$ 200 milhões na ligação ferroviária.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

NACIONAL – VITRINE

VITRINE

CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

ENCERRAMOS OUTUBRO COM O MAIOR FÓRUM DE DEBATES DOS SETORES PORTUÁRIO, DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA DO PAÍS, O BRASIL EXPORT, E DAMOS INÍCIO A NOVEMBRO COM OS OLHOS VOLTAMOS ÀS TERRAS ALÉM-MAR.

LISBOA JÁ ESTÁ PREPARADA PARA O PORTUGAL EXPORT, QUE ACONTECE DE 16 A 18 DESTE MÊS E, PARA AQUECER OS MOTORES, A CAPITAL PORTUGUESA ESTEVE VIBRANTE E PULSANTE DURANTE TODA ESTA SEMANA, ATRAINDO VISITANTES DO MUNDO INTEIRO PARA O WEB SUMMIT 2022, A MAIOR CONFERÊNCIA DE TECNOLOGIA E INOVAÇÃO DO MUNDO. O EVENTO TEM O OBJETIVO DE CONECTAR EMPRESAS E IMPULSIONAR NETWORKING QUALIFICADO, FORMADO POR EMPRESÁRIOS, EXECUTIVOS E PLAYERS DO ECOSSISTEMA EUROPEU.

PARA QUEM GOSTA DE BASTIDORES, BEM-VINDO!

CHAVE DE OURO

O CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, o jornalista e apresentador do ZR News, Zerri Torquato, o sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima, e o advogado criminalista e professor universitário, Paulo de Jesus, durante programa que foi ao ar na última terça-feira, na Rádio Santa Cecília FM, sediada em Santos, encerrando o ano com excelente balanço dos setores portuários, de logística e infraestrutura, acerca das atividades nacionais desenvolvidas pelo fórum.

ORGULHO DO BRASIL

Divulgação/HexagonPro

O CEO da Hexagon Pro e diretor da ModalGR, Luiz Simões, durante o Web Summit 2022, em Lisboa, onde apresentou o case de sucesso de sua empresa, o COO e diretor-executivo do Voz dos Oceanos e presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo Amaral, e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, prestigiando o grandioso evento.

Divulgação/HexagonPro

Beatriz Massola e Guilherme Aguiar, representantes da equipe da empresa brasileira Hexagon Pro, durante o Web Summit 2022, que termina hoje, dia 4.

PORTO DE LISBOA

Divulgação/Porto de Lisboa

E já que estamos na capital portuguesa, parabéns ao Porto de Lisboa pelos 135 anos, completados na última segunda-feira, e a seu novo presidente do Conselho de Administração, Carlos Alberto do Maio Correia, que assume a liderança da equipe até 2024 e acumula, ainda, a gestão dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

Divulgação/Portugal Export

No Porto de Lisboa, em reunião para discussões estratégicas para os eventos do mês, a gerente comercial e conselheira do Portugal Export, Sílvia Santiago, e o presidente da Associação dos Transitários de Portugal (Apat), Antonio Nabo Martins.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SANTOS BRASIL ESPERA INICIAR OBRAS DE 2 TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS AINDA ESTE ANO

Informações: SINDOP (3 de novembro de 2022)

A Santos Brasil prevê que as obras dos seus dois terminais brownfields de granéis líquidos (TGL3 e TGL1) no Porto do Itaqui (MA) começarão ainda neste ano. De acordo com a empresa, o projeto já foi aprovado tecnicamente e aguarda a assinatura no órgão ambiental. O projeto abrange a ampliação de capacidade de 50 mil metros cúbicos (m³) nos terminais brownfield para 110 mil m³, além do aumento e atualização da automação, mais posições ferroviárias e melhoria do acesso e do trânsito rodoviário interno. Em setembro deste ano, a Santos Brasil obteve autorização para operar seu primeiro terminal no porto maranhense, o TGL 3, com capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel.

No total, estão previstos investimentos de cerca de R$ 600 milhões — incluindo as outorgas — nos três terminais arrematados em leilão no ano passado. Quando estiver 100% operacional, a unidade terá capacidade nominal de 201 mil m³. O projeto do terminal greenfield prevê a construção de 80 mil m³ de capacidade e de toda a infraestrutura do terminal. O prazo é de três anos contados a partir de abril de 2022 para os dois terminais brownfield e quatro anos para o greenfield.

O diretor de granéis líquidos da Santos Brasil, Carlos Quintero, disse que os terminais atuais têm capacidade aproximada de 50 mil m³ e espera-se que os clientes movimentem esse volume mensalmente, quando o terminal estiver com toda a sua capacidade sob contratos. “Nos próximos meses, devemos iniciar com baixa movimentação. Os terminais estavam parados até agora e devem capturar crescimento da demanda dos clientes do porto e aumentar sua ocupação progressivamente”, projetou Quintero.

A Santos Brasil estima que o investimento nas obras supere R$ 500 milhões até 2026. “Aproveitaremos que estamos construindo e assim as expansões estarão no estado da arte em automação. Isto nos trará mais produtividade e, principalmente, mais segurança de processo”, acredita Quintero. Além das instalações, a Santos Brasil quer usar sua expertise em operações portuárias no novo negócio (granéis líquidos). A operação de granéis líquidos é uma das três principais frentes da estratégia de crescimento em que a Santos Brasil está focada, juntamente com contêineres e logística, segmentos já tradicionais do grupo.

A empresa afirma investir em mercados onde possa se diferenciar agregando valor à cadeia de suprimentos de seus clientes, por meio de serviços customizados. Em granéis líquidos, a atuação da companhia teve início em abril de 2021, quando arrematou em leilão três terminais no Porto do Itaqui, que é considerado hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem potencial ligado ao crescimento do agronegócio. Na área de granéis líquidos, a Santos Brasil identifica uma série de oportunidades em produtos que crescem muito nas importações, como metanol ou soda cáustica e os relacionados a novas energias, como gás natural liquefeito (GNL), amônia e hidrogênio.

“Especificamente no Porto do Itaqui, espera-se um crescimento forte na movimentação de diesel, proporcionado pelo agronegócio e pela abrangência de área cada vez maior que o transporte por ferrovia torna competitivo”, destacou Quintero à Portos e Navios. Para o diretor, as incertezas estão ligadas principalmente ao baixo crescimento do país nos tempos recentes e à política econômica em geral. O ponto positivo, segundo Quintero, está no agronegócio, que vem se mostrando resiliente, contribuindo para a aposta da Santos Brasil em Itaqui.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 04/11/2022

JORNAL O GLOBO – RJ

Petrobras eleva preço do QAV no mês de novembro

Segundo Abear, estatal elevou em 7,27% no preço médio do querosene de aviação nas refinarias
Por Bruno Rosa

Alta no preço do QAV em novembro Domingos Peixoto / Agência O Globo

A Petrobras reajustou os preços do querosene de aviação (QAV) a partir do dia 1 de novembro. As altas variam de acordo com o local da venda. Há casos com alta de 7,2% e 8,5% em relação ao mês anterior.

Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), no último dia 1º de novembro, a Petrobras anunciou reajuste de 7,27% no preço médio do QAV nas refinarias. De acordo com a Abear, a alta no QAV chega a 58,8% de janeiro a novembro.

Na estação de Belém, por exemplo, o preço, sem tributos, passou de R$ 5,023 para R$ 5,387 a cada metro cúbico. No caso de Fortaleza, o valor subiu de R$ 4,970 para R$ 5,334. Em Guarulhos, em São Paulo, o metro cúbico foi de R$ 5,062 para R$ 5,430, segundo dados disponibilizados no site da estatal.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/11/2022

PETROBRAS: PAGAMENTO ANTECIPADO DE DIVIDENDOS CONSIDERA FLUXO DE CAIXA FUTURO. ENTENDA

Diretor financeiro da estatal afirma que é considerada uma projeção para os próximos 18 meses. Sistemática foi criticada pelo PT e será alvo de questionamento na Justiça por petroleiros acionistas
Por Bruno Rosa — Rio

Rodrigo Araujo Alves, diretor Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, disse, durante apresentação de resultados financeiros do terceiro trimestre na manhã desta sexta-feira, explicou o conceito da política de dividendos. Ele disse que a distribuição leva em conta a diferença entre o fluxo de caixa operacional e investimentos apurados no trimestre. Ele destacou ainda que é feita uma análise considerando o fluxo de caixa da estatal para os próximos 18 meses.

Além disso, a regra de distribuição aos acionistas só é aplicada se o endividamento bruto da estatal for inferior a US$ 65 bilhões. A estatal definiu como critério que serão pagos em dividendos 60% da diferença entre o fluxo de caixa operacional e investimentos.

Ontem, o Conselho de Administração da Petrobras aprovou por maioria a distribuição de dividendos antecipados aos acionistas no valor de R$ 43,7 bilhões. A decisão desagradou a equipe do PT e gerou reações diversas. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) e a Anapetro, a associação que

representa os petroleiros acionistas minoritários da Petrobras, vão recorrer à Justiça e entrar com ação na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

- Sempre mantendo a sustentabilidade financeira da companhia e olhando o que vem de fluxo de caixa nos próximos 18 meses, fazendo todos os investimentos - explicou Araujo.

O executivo lembrou também que a sustentabilidade financeira guia a política de dividendos:

-- A gente utiliza nossa fórmula da política de dividendos de 60% do fluxo de caixa livre gerado no trimestre. E, quando eu digo que a gente olha e faz avaliação do cenário prospectivo, a gente olha porque um dos pilares da nossa política é assegurar a sustentabilidade financeira de curto, médio e longo prazos da companhia. E todas as decisões asseguram essa sustentabilidade e sempre são tomadas com responsabilidade - afirmou.

O pagamento dos dividendos anunciados ontem são uma antecipação do ano fiscal de 2022. "Importante ressaltar que esses proventos serão abatidos dos dividendos a serem aprovados na Assembleia Geral Ordinária de 2023", disse a estatal em comunicado.

Ontem, a estatal anunciou lucro líquido de R$ 46,096 bilhões no terceiro trimestre deste ano influenciado pelo avanço do preço do petróleo. É uma alta de 48% em relação ao terceiro trimestre do ano passado, quando registrou ganhos de R$ 31,14 bilhões.

O presidente da Petrobras, Caio Paes de Andrade, não participou da abertura do evento online.

Analistas perguntaram sobre dividendos. Um deles questionou qual seria o processo de mudança na política de dividendos da estatal. Araújo explicou que em "um processo normal" a proposta partiria da área financeira, passaria pela diretoria executiva e depois seria decidido pelo Conselho de Administração. Mas ressaltou que quem tem competência para mudar é o colegiado:

- A política de dividendos é de competência do Conselho de Administração. O Conselho de Administração pode alterar a qualquer momento.

Araújo destacou que não há qualquer previsão de alteração de política de dividendos da companhia.

As dúvidas do mercado
Além dos dividendos, analistas mostraram preocupação sobre o futuro da política de preços, venda de ativos, plano de investimento da estatal e a agenda ambiental.

Em uma das perguntas sobre a venda de ativos, diretores das empresas destacaram que a venda de 5% do campo de Búzios para os chineses da CNOOC deve ser concluída ainda nesse mês de novembro. A operação, que já estava prevista, vai permitir que a estatal receba US$ 2,12 bilhões.

Segundo o diretor de Exploração, Fernando Borges, a operação deve estar valendo já em dezembro. Além disso, no terceiro trimestre, as entradas de caixa referentes aos desinvestimentos totalizaram US$ 537 milhões, incluindo o recebimento do pagamento pela venda Gaspetro no valor US$ 392 milhões. No ano, foram US$ 3,9 bilhões da venda de ativos.

Além disso, Araújo lembrou ainda que a estatal conseguiu derrubar a liminar e dar prosseguimento ao processo de venda dos campos em terra chamado o polo Bahia Terra:

- E temos ainda diversos signs ao longo do ano e estamos engajados em fazer os closings.

Cláudio Mastella, diretor de Comercialização e Logística da Petrobras, evitou fazer comentários sobre reajustes dos combustíveis.

- Não repassamos volatilidade e podemos instantaneamente ficar acima ou abaixo. O mercado desse ano segue sendo atendido por diversos atores. A Petrobras respondeu por menos da metade das importações neste ano.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/11/2022

PEC DA TRANSIÇÃO, QUE ABRE ESPAÇO NO ORÇAMENTO DE 2023, DEVE COMEÇAR PELO SENADO PARA TER VOTAÇÃO RÁPIDA

Equipe de Lula pretende aprovar proposta rapidamente entre os senadores antes do debate na Câmara. Estratégia de começar pelo Senado já foi adotada pelo governo Bolsonaro. Gleisi fala em estudar todas as alternativas
Por Fernanda Trisotto e Bruno Góes — Brasília

O plenário do Senado Federal Roque de Sá/Agência Senado

A equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) quer iniciar a tramitação da PEC da Transição — que libera espaço no orçamento para promessas de campanha, como o aumento real do salário mínimo e a manutenção do pagamento do benefício social em R$ 600 mensais em 2023 — pelo Senado Federal. O objetivo é conseguir uma rápida tramitação entre os senadores.

— A PEC começa pelo Senado e será uma iniciativa de um conjunto de partidos. O relator ainda será escolhido — disse o líder do PT na Casa, senador Paulo Rocha (PT-PA).um conjunto de parlamentares.

Integrantes do PT já defendiam que a tramitação do texto começasse pelo Senado, o que garantiria mais velocidade, já que a Casa pode pular a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e levar o texto para avaliação diretamente no plenário. Ainda não há data de quando isso poderá ocorrer, mas o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB), quer concluir a votação da PEC até 15 de dezembro.

Iniciar pelo Senado já foi usado antes pelo atual governo. Foi isso que ocorreu na tramitação de propostas importantes para o governo de Jair Bolsonaro (PL), como a PEC dos Combustíveis e a PEC Eleitoral. Garantir essa celeridade, no entanto, exige habilidade de articulação política e o alinhamento de acordos entre os parlamentares.

De acordo com o senador eleito Wellington Dias (PT-PI), um dos coordenadores da transição, esta estratégia facilita a aprovação da PEC ainda neste ano no Congresso:

— Nós temos um prazo que depende mais do Congresso. A previsão é que apresentando (o texto da PEC no Congresso) na terça-feira, acredito que entre a primeira e segunda semana de dezembro, do ponto de vista das regras de tramitação e com entendimento das duas casas, ter a condição de aprovação, compreendendo a importância e interesse público, porque não se trata mais de uma disputa eleitoral, é o interesse da população. Estamos falando de milhões de brasileiros que terão um ganho com a equação de um orçamento adequado — declarou Dias.

Deputados e senadores do PT devem reforçar o diálogo com os atuais presidentes das casas, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) e Arthur Lira (PP-AL). É a dupla que vai ditar o ritmo de andamento dos projetos. Por isso, parlamentares estão mapeando os textos considerados mais relevantes, para avaliarem em conjunto com o comando do Congresso quais serão priorizados nessa reta final de 2022.

O senador eleito Wellington Dias (PT-PI) é quem está tratando das questões relacionadas à PEC e orçamento. O texto está em fase de elaboração e será apresentado ao presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na segunda-feira.

Gleisi comenta opções
A presidente do PT falou sobre a chamada "PEC da transição", que deve ser debatida a partir da próxima semana no Congresso.

— Não podemos entrar 2023 sem auxílio emergencial e sem aumento real do salário mínimo. Tenho certeza que o Congresso vai ter essa sensibilidade, o tribunal de contas. Então, estamos analisando todas as oportunidades para entregar ao povo brasileiro aquilo que foi tratado com ele no processo eleitoral.

Reginaldo Lopes também falou sobre a negociação em andamento e minimizou as críticas do aliado de Lula, Renan Calheiros (MDB-AL), para quem a PEC não seria a melhor alternativa.

— Os técnicos estão analisando os caminhos. Temos dois caminhos. Quem tem dois caminhos possui mais do que quem tem um. Nós trabalhamos com as duas possibilidades (resolver as promessas com PEC ou sem PEC).
Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/11/2022

O NÓ DO ORÇAMENTO PARA O NOVO GOVERNO

O repórter Manoel Ventura, da sucursal do Globo em Brasília, explica como deve ser o texto da PEC para os gastos emergenciais e qual deve ser o volume de gastos a serem incluídos no orçamento

O vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin, acertou com o relator do orçamento o envio de uma PEC para fazer frente a algumas despesas emergenciais Arte

Um dos maiores desafios do governo de transição é o ajuste do Orçamento de 2023 aos projetos que a gestão de Luiz Inácio Lula da Silva pretende fazer depois de assumir o governo federal, em janeiro do ano que vem. Segundo o senador Marcelo Castro, relator-geral do Orçamento para 2023, a proposta orçamentária enviada pelo governo Jair Bolsonaro ao Congresso para o próximo ano apresenta "muitas deficiências". Isso porque não tem verba suficiente destinada, principalmente, para programas sociais.

A equipe de transição do governo eleito já começou a agir para tentar garantir os recursos necessários, pelo menos para os gastos que consideram mais urgentes. Em reunião nesta quinta-feira, dia 3, o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin, acertou com o relator do orçamento o envio de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para fazer frente a algumas despesas.

A grande preocupação do próximo governo é garantir verbas para manter o Auxílio emergencial de R$ 600. Mas há uma série de despesas essenciais que também não estão previstas no orçamento de 2023. Designado por Lula para coordenar a transição no que se refere ao Orçamento, o senador eleito Wellington Dias afirmou, em entrevista à Globonews, que um dos compromissos é dar aumento real ao salário mínimo já no ano que vem.

No ao Ponto desta sexta-feira, o repórter Manoel Ventura, da sucursal do Globo em Brasília, explica como deve ser o texto dessa nova PEC e qual deve ser o volume total de gastos a serem incluídos no orçamento. Ele também conta como ficam programas que tiveram verbas reduzidas, como o Farmácias Popular, e o reajuste da merenda escolar; se haverá espaço para corrigir a tabela do Imposto de Renda, e para ressarcir governadores pelas perdas do ICMS dos combustíveis.

Publicado de segunda a sexta-feira, às 6h, nas principais plataformas de podcast e no site do GLOBO, o Ao Ponto é apresentado pela jornalista Carolina Morand, sempre abordando acontecimentos relevantes da atualidade. O episódio também pode ser ouvido na página de Podcasts do GLOBO. Você pode seguir a gente em plataformas como Spotify, iTunes, Deezer e também na Globoplay.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/11/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AGRONEGÓCIO FALA EM DIÁLOGO COM LULA E PEDE GOVERNO SEM TOLERÂNCIA A INVASÕES

Demandas do setor ao novo presidente incluem segurança jurídica para o produtor e reformas para redução do Custo Brasil
Por José Maria Tomazela

SOROCABA - Segurança jurídica no campo, com a não tolerância às invasões de terras, proteção da produção nacional, incentivo às exportações e suprimento de fertilizantes estão entre as principais demandas de entidades do agronegócio ao presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, do PT. As cadeias produtivas que compõem o agronegócio respondem por um quarto do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil e por quase 50% das exportações, segundo dados do governo federal. O setor, que mais apoiou a candidatura à reeleição do presidente Jair Bolsonaro (PL), espera manter “um bom diálogo” com o novo governo de Lula.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), que reúne as federações da agricultura de todos os estados brasileiros, disse esperar que o novo governo aja para ampliar os destinos das exportações “e proteger a produção nacional das barreiras ao comércio abertas ou disfarçadas de preocupações com a saúde e o meio ambiente”.

O presidente João Martins de Silva Junior, disse, em nota, que a CNA sempre acreditou que a liberdade e a democracia são os fatores essenciais para o desenvolvimento da produção rural. “Para que a produção rural possa continuar sendo a segurança do abastecimento para o mercado interno e a principal fonte de nossas exportações, precisamos que o governo do país, acima de tudo, proporcione segurança jurídica para o produtor, defendendo-o das invasões de terra, da taxação confiscatória ou desestabilizadora, ou dos excessos da regulação estatal”, afirmou.

A CNA disse esperar que o governo Lula adote uma gestão fiscal equilibrada para que a economia possa crescer com estabilidade. “Na busca do crescimento da economia e da justiça social, somos um só povo e a política não pode nos separar.”

A Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), que integra as cadeias produtivas do setor, disse que “a expectativa para o governo democrático é a pacificação do país, a implantação de uma política econômica que leve a um crescimento equilibrado dos diferentes setores e a integração entre a iniciativa privada e o poder público para a continuidade de políticas públicas em prol um agronegócio pujante, produtivo, sustentável e capaz de contribuir para a erradicação da insegurança alimentar no mundo, provendo o país de comida e energia de qualidade”.

Coordenador da equipe de transição do novo governo, Geraldo Alckmin participa de encontro com Marcelo Castro (MDB-PI)

Para a entidade, são necessários a retomada da diplomacia para tratar das questões da geopolítica global, defendendo os interesses nacionais; o combate consistente ao desmatamento de áreas ilegais nos biomas brasileiros, especialmente na Amazônia; a consolidação de políticas ambientais de proteção à biodiversidade; o estímulo das atividades sob responsabilidade do setor privado; e o diálogo incessante entre os entes privados e o governo para formação de políticas adequadas para a competitividade do agro nacional.

Reformas

A Abag considera também importante o novo governo implementar as reformas administrativa e tributária, reduzindo o Custo Brasil. “Fundamental também será a manutenção de uma política de recursos para continuidade do desenvolvimento tecnológico para o setor, apoio a mecanismos de financiamentos para custeio e investimento destinados ao produtor rural.” Ainda segundo a entidade, será preciso empenho para aumento significativo dos recursos a serem empregados na infraestrutura de transporte da safra e a armazenagem de estoques reguladores, além de suprimento sustentável de fertilizantes e outros insumos necessários à maior produção e produtividade agrícola.

A Abag ressaltou ainda esperar que o governo eleito se preocupe com a segurança jurídica no campo, o combate à criminalidade dentro do meio rural e realize campanhas de combate às críticas recebidas pelo agronegócio brasileiro, interna e externamente.

A Associação Brasileira da Indústria do Café (Abic), que representa as indústrias de torrefação e moagem de café de todo o país, disse esperar que o presidente eleito reconheça a importância da cadeia do café para a economia brasileira e mantenha o diálogo com o setor. O café é um dos produtos mais emblemáticos na história econômica do país. Há 150 anos o Brasil é o maior produtor mundial de café e também se tornou o maior exportador deste produto.

O Brasil produz 53 milhões de sacas de café (3,1 milhões de toneladas), mas o consumo brasileiro de 4,84 quilos per capita ao ano é considerado baixo. A maior parte da produção é exportada. Questionada sobre as demandas ao presidente eleito, a entidade disse ter confiança de que o presidente eleito reconhecerá essa importância e apoiará um setor tão vital. “Seguimos confiantes na expansão do consumo do nosso produto, um alimento presente nos lares de 98% que sustenta uma cadeia responsável por gerar 8,4 milhões de empregos diretos e indiretos”, disse, em nota.

Otimismo

O presidente da Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso (Famato) , Normando Corral, disse que a vitória do candidato do PT não abala o otimismo da entidade em relação aos próximos anos. “Vejo a vitória de Lula com uma certa tranquilidade porque tenho muita esperança no novo Congresso e nos novos governadores eleitos. Muitos são políticos jovens.”

Ele disse que a relação das entidades do agronegócio com o governo Lula será de diálogo, mas com ressalvas. “Tenho receio de que algumas coisas possam acontecer e impeçam um bom diálogo. Uma delas, que sempre nos preocupou, é a insegurança jurídica quanto a esses movimentos ditos sociais, mas que não são, como o MST (Movimento dos Sem Terra). O mercado é soberano sobre o que acontece com a produção agropecuária. Se radicalizar nesse ponto, obviamente vai ter uma radicalização do contrário”, pontuou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/11/2022

MP JUNTO AO TCU PEDE AVERIGUAÇÃO DE LEGALIDADE DE DIVIDENDOS DE R$ 43 BI DA PETROBRAS

Do total, R$ 12,5 bilhões iriam direto para o caixa da União; dinheiro passou a ser disputado pela atual administração e pelo governo eleito
Por Amanda Pupo e Marlla Sabino

O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) sugeriu em representação nesta sexta-feira, 4, para que a Corte apure e avalie a legalidade do pagamento de distribuição de dividendos da Petrobras aprovado na quinta-feira, 3, pelo conselho de administração da estatal, calculado em R$ 43,68 bilhões. A representação é assinada pelo subprocurador geral Lucas Rocha Furtado, dirigida ao presidente em exercício do TCU, Bruno Dantas.

O movimento vem porque os dividendos estão sendo pagos de forma antecipada à União durante todo este ano. Do total, R$ 12,5 bilhões iriam direto para os cofres públicos, em duas parcelas: uma em dezembro (ainda na atual administração) e outra em janeiro (já no governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva). Desta forma, abriu-se uma disputa pelo dinheiro. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) receberia outros R$ 3,45 bilhões.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP) e a Anapetro, associação que representa os petroleiros acionistas minoritários da estatal, prometem ir à Justiça para impedir o pagamento da remuneração às vésperas da mudança de governo.

As associações alegam que essa é uma decisão que deveria ficar a cargo do novo comando da companhia. Eles lembram que o pagamento é uma antecipação de dividendos, e a legislação permite que isso seja feito só em 2023 – quando os resultados deste ano serão fechados.

No entanto, esse dinheiro tem sido adiantado este ano. O valor a ser repassado deve ser de R$ 180 bilhões em 2022. A petroleira justificou o adiantamento, dizendo que a distribuição dos

está alinhada à política de remuneração aos acionistas, que prevê que, em caso de endividamento bruto inferior a US$ 65 bilhões, a Petrobras poderá direcionar para os detentores de ações 60% da diferença entre o fluxo de caixa operacional e as aquisições de ativos imobilizados e intangíveis (investimentos).

É nesse contexto que o MP junto ao TCU entra na discussão. O subprocurador Furtado sugere a “imediata suspensão” da distribuição desses dividendos até decisão de mérito da Corte. Para o subprocurador, o TCU precisa avaliar a situação diante de possível risco à sustentabilidade financeira e esvaziamento da disponibilidade em caixa da estatal.

Segundo Furtado, as decisões da estatal novamente “surpreendem com distribuições de dividendos em valores astronômicos”. “Ratifico minha preocupação no sentido de que possuo receio de que as eventuais distribuições possam comprometer a sustentabilidade financeira da Companhia no curto, médio e longo prazo, indo de encontro ao próprio Plano Estratégico da empresa”, afirmou.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/11/2022

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL É FERRAMENTA PARA COMPLIANCE CONTRA FRAUDES, AVALIAM EXECUTIVOS EM SIMPÓSIO

Educação é vista como fundamental para combater o greenwashing e garantir o ESG, dizem palestrantes de evento sobre crimes financeiros da Deloitte
Por Luis Filipe Santos

A criação constante de novas tecnologias traz novas oportunidades para o setor financeiro, assim como novos riscos de fraudes e novas maneiras de cometer velhos crimes financeiros, como a

lavagem de dinheiro. Da mesma forma, a mudança em visões sobre o papel das empresas, com a pauta ESG (questões ambientais, sociais e de governança, na sigla em inglês) se tornando mais presente, aumenta a preocupação com o 'greenwashing', ou seja, a uso do discurso sobre sustentabilidade sem medidas concretas e eficientes.

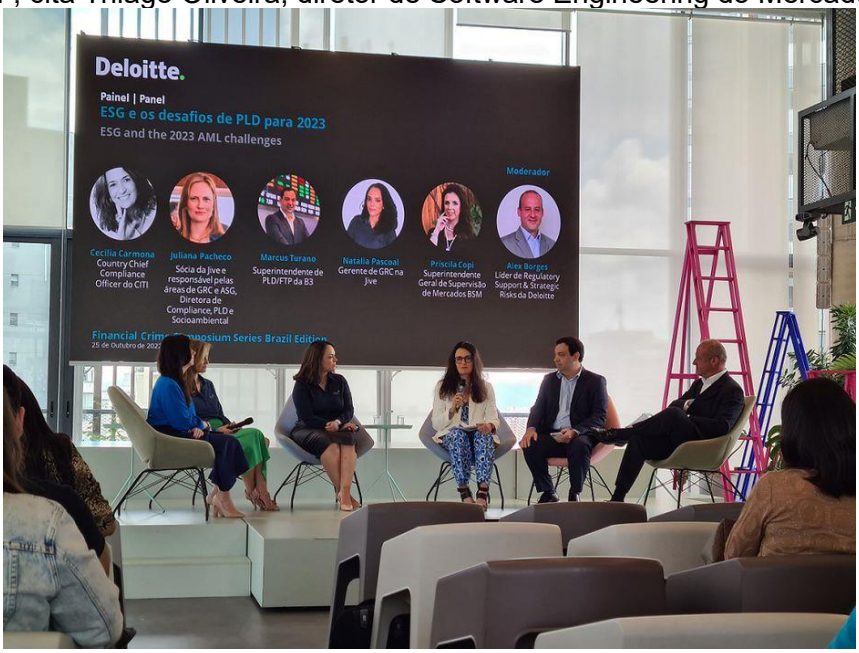
Entre as possíveis soluções para combater essa modalidade de crimes estão a utilização da própria tecnologia, como a de inteligências artificiais capazes de identificar problemas com antecedência, a cooperação internacional entre autoridades e a educação, para que investidores e stakeholders conheçam os riscos e possam avaliá-los, sem cair em enganações. Os desafios para as áreas de compliance e a prevenção de crimes financeiros foram tema de simpósio da consultoria da Deloitte no final de outubro. Entre os debates, apareceram temas como criptomoedas, ESG e prevenção a fraudes cometidas através do pix.

A inteligência financeira é apontada como o principal caminho para o combate aos crimes financeiros. "É necessário usar os dados de forma inteligente, com melhorias na transparência e nos reportes para juntar informações", afirma Michael Shepard, líder global de 'financial crime' (área que aborda crimes financeiros) da Deloitte. Para Shepard, o uso de inteligência artificial, com machine learning, pode fortalecer as tecnologias de prevenção. Existe ainda a necessidade de priorizar os maiores problemas, como o uso do sistema financeiro para corrupção, tráficos de drogas e armas e crimes digitais.

Lavagem de dinheiro

Uma das principais preocupações, a prevenção à lavagem de dinheiro (PLD) é uma das áreas que mais pode se beneficiar com o uso de inteligência artificial, que nota movimentações atípicas de recursos com mais facilidade, já que a limitação humana não permite acompanhar todas as transações. Assim, se torna possível antecipar movimentos e realizar ações preventivas - ou até preditivas, já que a inteligência artificial poderia encontrar vulnerabilidades no sistema e deixá-lo mais forte e preparado.

No entanto, para ter certeza, o sistema precisa ser bem construído e as companhias precisam conhecer o comportamento do cliente, para saber quais dados devem ser coletados e realizar as avaliações estatísticas. "Só se cria inteligência através de conhecimento, o conhecimento vem através de informações, então precisa estruturar a coleta antes. Realizar uma "reengenharia" é muito mais difícil", cita Thiago Oliveira, diretor de Software Engineering do Mercado Livre.



Painel sobre prevenção à lavagem de dinheiro em simpósio sobre crimes financeiros promovido pela consultoria Deloitte

O tema é posto à prova com o Pix, o sistema de pagamentos instantâneos lançado pelo Banco Central em 2020. A modalidade também permitiu a ocorrência de fraudes com muita velocidade e mesmo de outros crimes, como o sequestro-relâmpago para que quantias sejam transferidas. O desafio de fortalecer a segurança no sistema é outro que pode se beneficiar da dobradinha informação e tecnologia: ao conhecer o cliente, é muito mais fácil reconhecer movimentações atípicas, o que pode ser favorecido também se o banco não considerar apenas senhas, mas também outros dados, como a geolocalização. “A gente tem que evoluir nosso processo, se adaptar a novos cenários. É muito mais difícil de identificar e monitorar depois que qualquer fraude aconteceu”, diz Mariane Flores, especialista de pagamentos e regulação do Google para América Latina e Canadá.

Há ressalvas importantes. O chefe de PLD da companhia deve sempre estar atento e integrado à estratégia geral da empresa. Além disso, é necessário e manter em mente que o Brasil ainda tem milhões de cidadãos que usam meios de pagamentos “antiquados”, como o cheque, além dos que pagam em dinheiro ou cartão - a PLD continua sendo um desafio para esses sistemas.

As criptomoedas foram consideradas um avanço, capazes de trazer mais segurança às transações por deixarem um rastro em sua história - cada ativo criptografado traz em si próprio informações sobre em quais carteiras passou, o que pode se tornar o próprio lastro dela. Atualmente, o setor ainda não é regulamentado no Brasil, mas um projeto de lei, o de nº 4401/2021 já é discutido e pode trazer segurança jurídica e diminuir a desconfiança, o que ajuda no combate às fraudes.

ESG

A busca pelo investimento socioambiental é um dos principais pontos no setor financeiro atual - e, com o risco do greenwashing, também passou a atrair olhares dos setores de compliance, para investidores individuais e institucionais que buscam saber se o dinheiro realmente está ajudando nos objetivos a que se propuseram.

Para evitar que o investimento acabe em empresas que não levam a sustentabilidade e outros valores realmente a sério, os principais pontos são a educação e a aplicação de parâmetros claros. “O ESG é para subir uma barra importante, de integridade quando se fala que tem uma política ambiental. Antes de tudo, a educação para o investidor é fundamental”, avalia Cecilia Carmona, chefe de compliance do grupo bancário Citi no Brasil. É importante que a empresa esteja engajada em sua totalidade - desde a alta liderança até os funcionários, passando pelo setor financeiro.

A qualidade dos dados coletados sobre as ações é fundamental, para que métricas e parâmetros claros e objetivos sejam utilizados e mostrem tanto se as ações estão cumprindo com o esperado quanto se houve retorno financeiro adequado. “É importante ter uma boa fundação para o prédio não ruir. As pessoas sabem que [o ESG] vai gerar muito dinheiro. E, se tem oportunidade de mau uso, vai ter que ser auditável, para que não se desperdice a oportunidade de fazer esses mercados crescerem”, comenta Marcus Turano, Superintendente de PLD/FTP e Monitoramento de Operações da Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/11/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

A ECONOMIA AZUL E A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

O horizonte marinho tem infinitas possibilidades para descarbonização do planeta

Por Monica Jaén

— Foto: Freddy/Pixabay

O mundo está atrasado na agenda de transição energética e na implantação de medidas para lidar com os efeitos das mudanças climáticas. O forte verão de 2022 e a estiagem ocorrida no Hemisfério Norte, onde o transporte fluvial de cargas e o racionamento de energia, devido à crise hídrica, resultaram em importantes impactos financeiros e sociais. Esta situação foi acentuada pelo conflito na Ucrânia: a falta do gás russo e as questões geopolíticas estão pondo à prova os planos de transição energética.

A jornada de transição energética é de longo prazo, está intrinsecamente relacionada à descarbonização, e se aplica também à questão da Economia Azul, que abrange todas as atividades econômicas que acontecem nos oceanos, mares e zonas costeiras. São regiões com questões ambientais, sociais e econômicas interdependentes e necessitam de políticas de Estado que considerem os elementos nacionais e transnacionais.

Meta de redução das emissões do transporte marítimo é de 40% até 2030 e 70% até 2050, em relação a 2018

Segundo o The EU Blue Economy Report dos anos de 2021 e 2022, o potencial da Economia Azul da União Europeia (UE-27), em 2018 e 2019, representou cerca de 1,5% do PIB (em termos de GVA) e cerca de 2,3% em termos de empregos. No Brasil, o Ipea indicou que a Economia Azul participou em cerca de 19% do PIB em 2018, e foi responsável por 22% dos empregos, ou seja, demonstra a importância que o mar tem para a economia brasileira.

Será que, no contexto da emergente economia azul, está se percebendo as oportunidades e desafios dessa transição energética para o PIB dos países e as mudanças climáticas?

Num país como o Brasil, em que há grande extensão costeira, aproximadamente 95% do comércio exterior é realizado pelas rotas marítimas. Para o ano de 2022 a estimativa é de que seja superavitário para a balança comercial brasileira, com o volume de exportações maior que o de importações, totalizando no acumulado de janeiro a agosto cerca de US$ 42 bilhões, um aumento considerável, se comparado ao ano de 2021.

De acordo com os dados da Marinha Brasileira, com o Novo Marco Regulatório da Cabotagem no Brasil, a relevância deste setor será ainda maior. A cabotagem tem um potencial imenso no efeito de abatimento da emissão de gases de efeito estufa. Segundo estudos, a cabotagem pode emitir até 80% menos CO2 que o modal puramente rodoviário, dependendo de condições específicas do percurso marítimo ou fluvial. Ela não vem para substituir o caminhão, mas sim para integrar aos modais já existentes.

O setor da navegação vem trabalhando de forma estruturada nos últimos anos para reduzir os impactos ambientais nos oceanos. Por meio da Organização Internacional Marítima (IMO, da sigla em inglês), e seu Comitê de proteção ao meio ambiente marinho, adotou-se a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, Anexo VI (Marpol), com 100 signatários e alcance de aproximadamente 97% da frota mercante mundial por tonelagem.

Recentemente, o Comitê trouxe novas regras para eficiência energética e redução das emissões de gases de efeito estufa e realizou, em cooperação com a UNFCCC (da sigla em inglês para a

Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima), um estudo sobre a quantidade e a percentagem relativa das emissões dos navios como parte do inventário global de emissões.

Em 2018, a IMO iniciou sua estratégia para redução das emissões de GEE do transporte marítimo, com a ambição de reduzir as emissões internacionais anuais, considerando em 2021 medidas de curto prazo tanto técnicas como operacionais, com a redução da intensidade de carbono dos navios em pelo menos 40% até 2030, e 70% até 2050 em comparação com 2008.

Outra interessante medida da IMO é a criação da classificação operacional de intensidade de carbono nos navios, ou seja, os navios com mais de 5.000 gt (arqueação bruta) receberão classificação de sua eficiência energética de A até E, sendo A a melhor pontuação. A IMO busca com essa medida incentivar as autoridades portuárias e outros stakeholders a fornecer incentivos para navios classificados como A ou B. O navio com nota inferior a C deverá apresentar um plano de ação para alcance do índice mínimo.

zSomado a questão do transporte marítimo, destaca-se o potencial de geração de energia off shore. Os projetos desta alternativa ainda estão em processo de licenciamento junto ao Ibama, mas, até agosto de 2022, foram protocolados mais de 66 processos que somam cerca de 169 GW de potência a ser instalada, mais de 10 vezes a capacidade instalada em Itaipu (14 GW) (lnkd.in/de2-4Jpd).

O horizonte marinho parece infinito de possibilidades para novas atividades que gerem a descarbonização do planeta, mas a diferença somente será perceptível quando as empresas e as pessoas passarem a incluir essa variável no seu dia a dia, imprimindo uma mudança sem volta. Apesar dessa pujança de oportunidades, a sustentabilidade dessas atividades precisa estar fundamentada no respeito ao meio ambiente e às pessoas e sua inclusão, bem como no equilíbrio e na capacidade de manutenção dos ecossistemas marinhos.

Não é por menos que as Nações Unidas proclamaram a Década da Ciência Oceânica entre 2021 e 2030 como forma de destacar a urgência de criação de consenso global, construído por meio do conhecimento científico e institucional, de forma a alcançar o ODS 14, que é o de “conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável”. Neste ponto, vale lembrar que os oceanos são interdependentes dos efeitos das mudanças climáticas no planeta, uma vez que influenciam na regulação do clima e no ciclo das chuvas, impactando atividades, e são extremamente influenciados pelo aumento do calor e o derretimento das calotas polares.

Estamos em um processo de conhecimento e transição, uma jornada de longo prazo. Está claro que os stakeholders marinhos precisam navegar juntos, pois a academia ainda tem muito o que conhecer para apoiar os governos e a sociedade no estabelecimento de políticas de Estado onde as atividades econômicas nos oceanos possam ser desenvolvidas de forma sustentável.

Monica Jaén é diretora de Sustentabilidade da Wilson Sons.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/11/2022

COMMODITIES: ALGODÃO ENGATA TERCEIRA ALTA SEGUIDA EM NOVA YORK

Suco de laranja também subiu, enquanto o açúcar ficou estável e café e cacau recuaram
Por Fernanda Pressinott, José Florentino e Paulo Santos, Valor — São Paulo

A esperança de que a China flexibilize as restrições contra a covid-19, o que poderia facilitar o funcionamento da indústria têxtil do país, ajudou a impulsionar as cotações do algodão nesta quinta-feira na bolsa de Nova York.

Os papéis mais negociados, com vencimento em dezembro, subiram 5,06%, a 83 centavos de dólar por libra-peso. Os lotes de segunda posição, para março do ano que vem, avançaram 4,49%, a 82,17 centavos de dólar por libra-peso.

“Temos uma ação especulativa muito forte neste momento, e o algodão, por ser uma commodity com uma liquidez maior em relação a outros grãos negociados em bolsa, tem variações mais expressivas, podendo atingir limites de alta e de baixa no mesmo dia”, disse Edivaldo Suzuki, diretor da Unique Commodities, ao Valor.

Das 26 mil toneladas exportadas pelos americanos na semana encerrada em 27 de outubro, 9,45 mil foram para a China, segundo o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA). Também foi acertada a venda de mais 26,56 mil toneladas para entrega nesta temporada.

Suco de laranja

No mercado de suco de laranja concentrado e congelado (FCOJ, na sigla em inglês), os contratos para janeiro do ano que vem, os mais negociados em Nova York, fecharam em alta de 1,02%, a US$ 2,075 por libra-peso.

Açúcar

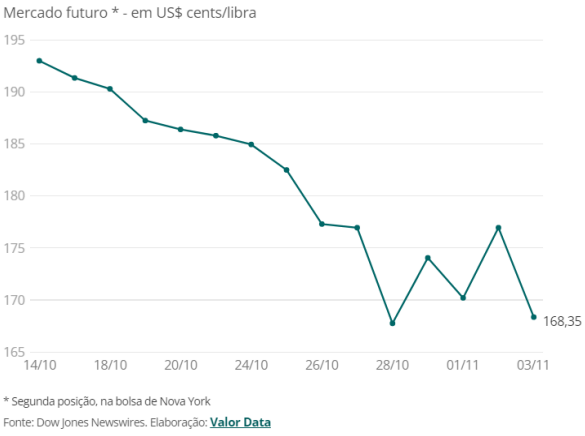
Os contratos do demerara para março de 2023, os de maior liquidez na bolsa de Nova York, fecharam estáveis, a 18,47 centavos de dólar a libra-peso, e os papéis para maio do ano que se mantiveram em 17,48 centavos de dólar a libra-peso.

O peso do cenário macroeconômico, com uma nova alta de juros nos EUA, e o sentimento de oferta elevada no médio prazo impedem altas consistentes nas cotações internacionais.

“O mercado mundial de açúcar deverá apresentar um grande excedente de produção no próximo ano. Os exportadores indianos aguardam um anúncio do governo sobre sua política de exportação antes de colocar sua oferta no mercado”, disse, em relatório, Jack Scoville, do Price Futures Group. Ele calcula que a Índia deverá exportar 9 milhões de toneladas no próximo ano.

Segundo o analista, a partir de 2023, com o início do governo Lula no Brasil, o país poderá voltar a investir mais na produção de etanol, o que limitaria a oferta de açúcar do país. “Lula tem um foco maior na questão ambiental em comparação com o atual presidente, e deve retornar os mandatos de etanol e biocombustíveis para níveis mais altos que os atuais”, complementou.

Café



Os contratos do café arábica com vencimento em dezembro, os mais líquidos em Nova York, fecharam em forte queda de 5,46% , a US$ 1,722 por libra-peso, e os papéis para março de 2023 caíram 4,86%, a US$ 1,6835 por libra-peso.

“A perspectiva de uma recuperação significativa da produção mundial no ano que vem continua sendo a principal causa de qualquer venda [de posições em Nova York]. Ainda há relatos de melhoria das condições de cultivo e aumento da disponibilidade de café no Brasil”, afirma Jack Scoville.

De acordo com a Hedge Point Global Markets, está chovendo acima da média histórica nas principais regiões produtoras do Brasil (Cerrado, Sul de

Minas e Zona da Mata) neste ano. “Não é surpresa que a recuperação dos níveis de precipitação tenha dado um tom mais otimista para a produção da safra 2023/24”, disse a consultoria.

No curto prazo, a chegada de uma frente fria pode fazer as temperaturas se aproximarem de 10°C em algumas áreas produtoras, mas sem risco de ocorrência de geadas. Além disso, o sistema deve aumentar o volume de chuvas em áreas produtoras do Espírito Santo e da Bahia. Já em Minas Gerais, São Paulo e Paraná, o volume de precipitações será menor.

No cenário macro, continuam as preocupações com a demanda internacional.

Do lado da oferta, o Brasil exportou 3,33 milhões de sacas em outubro, ante 3,15 milhões de sacas em igual mês de 2021, segundo informações da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), analisados pela corretora Zaner Group. Honduras e Costa Rica, por sua vez, embarcaram 47% e 22% menos, respectivamente.

Cacau
Os contratos do cacau com vencimento em dezembro, os mais negociados na bolsa de Nova York, fecharam em queda de 0,29%, a US$ 2.372 por tonelada. Os papéis para março do ano que vem recuaram 0,55%, também a US$ 2.372 por tonelada.

“Embora as perspectivas de demanda por cacau permaneçam incertas, o mercado está dando sinais de que já precificou em grande parte os recentes acontecimentos no mundo político/econômico. Diante disso, as baixas vistas recentemente podem se estabelecer” disse, ao site Mercado do Cacau, o analista Claudemir Zafalon.

Na contramão da queda da matéria-prima, a Mondelez sinalizou que a demanda por chocolate na Europa deve seguir firme na próxima temporada de férias escolares. Isso ajudará a sustentar os preços da amêndoa, segundo o Zaner Group.

No que tange à oferta, os envios de cacau aos portos da Costa do Marfim — principal produtor global — estão bem atrás do ritmo do ano passado. Esse início de temporada mais lento oferece suporte adicional aos contratos.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/11/2022

PACIFICAÇÃO DO PAÍS SERÁ DESAFIO PARA LULA, DIZ PIVA

Segundo ex-presidente da Fiesp, clima de polarização e ódio não acaba com governo Bolsonaro
Por Mônica Scaramuzzo — De São Paulo

Horacio Lafer Piva: “Lula fez muito bem em nomear o Alckmin. Esse é o momento de ter alguém sereno como ele” — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) terá como um dos desafios promover a pacificação do país. “Há muita polarização e ódio. Jair Bolsonaro (PL) perdeu para ele mesmo, mas deixa uma herança social que não acaba com ele”, diz o empresário Horácio Lafer Piva, acionista do grupo Klabin e ex-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Piva vê a indicação do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) para liderar o governo de transição como um sinal positivo para o mercado. “Bolsonaro facilitou para o vencedor com os erros que cometeu e também ajudou porque, no segundo turno,

obrigou Lula a migrar para o centro e incorporar uma dose de humildade [na campanha]. Ele ir para o centro permite ter uma agenda mais diversa de atitudes, de projetos que terão de ser enfrentados daqui para frente."

O empresário acredita que Lula conseguirá levar adiante os projetos sociais, mas terá um Orçamento mais curto do que encontrou há 20 anos. "Ele vai ter de segurar núcleo mais duro [do partido], que virá com ideias voltadas à militância, e também vai segurar essa demanda do sistema financeiro, que tem visão mais de curto prazo. Lula vai ter de criar uma regra que garanta solvência e vai ter de aceitar que o ajuste vai ser gradual. Mas ele é habilidoso e tem competência para isso."

Para Piva, os investidores estrangeiros vão voltar a investir no país porque a imagem do petista no exterior é muito boa. Aqui, no Brasil, Lula deveria de ter uma agenda econômica voltada também para reformas e governar com a Frente Ampla.

Apoiador da candidatura da senadora Simone Tebet (MDB), que chegou em terceiro lugar na corrida presidencial, o empresário não declarou o voto em Lula no segundo turno. "Quem me conhece, sabe que jamais votaria no Bolsonaro. Apenas não quis ser alvo de manifestações que não acrescentam e que geram calor para as pessoas e para a companhia. Quando participei do ato lá na São Francisco, no dia 11 de agosto, a favor da democracia, deixei muito clara a minha posição." A seguir os principais pontos da entrevista ao Valor:

Valor: Qual leitura o senhor faz dos resultados das urnas?
Horácio Lafer Piva: Essa eleição foi um embate entre visões de mundo e de valores. E é uma eleição que ainda não terminou. Há muita polarização e ódio. O ódio pode ser amainado, mas a polarização vai continuar. [Jair] Bolsonaro [PL] perdeu para ele mesmo, mas deixa uma herança social que não acaba com ele. O bolsonarismo está aí e vamos continuar com isso. Ele facilitou para o vencedor com os erros que ele cometeu. Mas também ajudou porque, no segundo turno, obrigou o Lula a migrar para o centro e incorporar uma dose de humildade. Lula ir para o centro permite ter uma agenda mais diversa de atitudes, de projetos que terão de ser enfrentados daqui para frente. E isso é muito importante. As instituições também sobreviveram, mas estão muito debilitadas.

Valor: Por quê?
Piva: Elas se mostraram fortes, mas sofreram esse tempo todo. Os ministros do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) foram atacados. O Executivo trabalhou muito a favor do Bolsonaro, com o orçamento secreto. As Forças Armadas trabalharam de maneira errática.

"Essa eleição foi um embate entre visões de mundo e de valores. E é uma eleição que ainda não terminou"

Valor: O senhor ainda vê risco de os atos golpistas continuarem?
Piva: O que vemos agora, com as manifestações [dos eleitores bolsonaristas], é algo mais emocional do que pragmático. Os presidentes da Câmara dos Deputados, Arthur Lira [PP-AL], e do Senado, Rodrigo Pacheco [PSD-MG], foram muito rápidos em reconhecer os resultados das urnas. Há uma tensão, mas a esperança é que essas manifestações diminuam. O que se percebe é uma mágoa e inconformismo nas ruas de eleitores que não reconhecem a vitória de Lula.

Valor: Quais os desafios do novo governo?
Piva: O primeiro é terminar essas eleições. É desprezível ver essas pessoas contestando, falando de intervenções e bloqueando estradas. O bolsonarismo parece um vírus. O segundo desafio é a pacificação. Ainda tem muito discurso de ódio. O país está fraturado. O Brasil tem de salvar o Brasil e isso também está nas mãos da sociedade brasileira. Alternância de poder é democracia. O terceiro é o desafio da execução, que é basicamente quem será da equipe de governo do presidente, como eles vão operar e qual vai ser o arcabouço fiscal. Uma quarta questão são os fatores externos, que a gente não domina e que podem afetar, como os juros altos no mundo, guerra, os países do Ocidente com custos alto de energia, a economia da China.

Valor: Como o senhor avalia a nomeação de Geraldo Alckmin para coordenar a transição?
Piva: Lula fez muito bem em nomear o Alckmin. Esse é o momento de ter alguém sereno como ele e com experiência. Não se pode negar que Alckmin também é um animal político, que fez parte da escola de Mário Covas. Esse arco de apoio [da Frente Ampla] precisa, de alguma forma, ser contemplado. Lula vai ter de ver como vai dividir o poder com todo esse arco de coalizão. Eu acredito que ele vai ter habilidade de colocar esse pessoal trabalhando junto. Vejo os projetos da Simone Tebet [MDB], do grupo Derrubando Muros, apoios importantes de economistas, como Arminio Fraga, e de políticos, como importantes nesse planejamento. Esses apoios passam pela educação, que leva mais tempo para trazer resultados, além da questão fiscal, que é fundamental porque dá consistência de longo prazo e trata de dívida pública. Acho que todas essas questões terão de ser contempladas - projetos sociais, fiscais, Amazônia, educação, política industrial. Alckmin vai ter de construir torres daqui para frente.

Valor: Lula vai ter dificuldade de aprovar seus programas de governo no Congresso?
Piva: A esquerda não teve bom resultado no Congresso. Vai ter de fazer concessões. Essa será uma gestão que terá margens muito estreitas. Mesmo que o novo presidente tenha a lua de mel da partida, o Congresso não vai permitir muito retrocesso e é muito gastador. Tem muita pobreza, a sociedade está rachada. Tem situações de tensão. Acho que o Lula destrava gargalos, defende os pontos certos, como democracia, questões sociais e sustentabilidade, e é muito hábil. Mas o Congresso promete uma batalha sem fim. Em primeiro lugar, porque defende seus interesses. Em segundo lugar, porque defende interesses de grupos organizados. Essa coisa da coletividade é uma tese. A gente sabe como a coisa funciona. Lula vai ter um enorme desafio pela frente.

Valor: Ele terá dificuldade para aprovar seus projetos sociais?
Fulano: Não, mas terá menos dinheiro que gostaria. Ele vai ter de administrar uma escassez muito maior do que ele tinha há 20 anos. Lula tem como espinha dorsal o social e o Congresso não vai barrar esse tipo de programa.

Valor: No mercado financeiro, há um temor de que quadros históricos do PT tenham muito peso nas decisões no futuro governo. Qual sua avaliação?
Piva: Lula é o presidente, tem a caneta e a força está com ele. É óbvio que todas as pessoas do PT são importantes, mas, no fim do dia, quem toma a decisão, muitas vezes, solitária, é ele. Lula tem competência para isso. Ele vai ter de segurar esse núcleo mais duro do partido, que virá com ideias voltadas à militância, e também vai segurar essa demanda do sistema financeiro, que tem visão mais de curto prazo. Lula vai ter de criar uma regra que garanta solvência e vai ter de aceitar que o ajuste vai ser gradual. A gente precisa lembrar que o país tem uma produtividade muito baixa e não adianta criar programas que induzam a voos de galinha. Acho que vêm aí medidas de aumento de carga, tributação sobre dividendo, imposto sobre herança. Mas estou vendo ele um pouco reativo em relação à reforma tributária e é preocupante.

"O país está fraturado. O Brasil tem de salvar o Brasil e isso também está nas mãos da sociedade brasileira"

Valor: Para o empresariado, quais são as prioridades de agenda econômica?
Piva: Para o setor empresarial, a reforma tributária é importante para resolver esse manicômio. Concessões para estimular parceiras público-privadas também. Nem estou falando de privatizações porque vai ser uma briga dentro do PT. A gente defende política industrial horizontal, não a de setores. Não tem porque o Brasil fazer chips e estimular a indústria naval. O país não tem escala e não deu certo antes. Deveria focar em ter um parque industrial mais diversificado, mas não privilegiar setores. A gente precisa de mais abertura comercial, mais inovação a curto prazo, educação, inclusive a profissionalizante, e de políticas mais definidoras. Vamos continuar a ser um país mais fechado ou nos envolver mais com o mundo? Precisamos abrir nossas fronteiras. Vamos fechar acordo com OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico] e Europa-Mercosul? A gente precisa avançar nessas questões internacionais e abrir nossas fronteiras. Precisamos ter mais eficiência do Estado. O Brasil tem pontos positivos e trabalhando bem na transição energética, repensando cadeias globais, mas ainda tem muita coisa para fazer.

O Brasil, para chegar onde chegou, teve muitos avanços, mas também muitos remendos. E os remendos uma hora cedem e geram problemas. Temos de aproveitar toda essa tensão e transformá-la em algo propositivo e criar planos estratégicos de longo prazo para o país.

Valor: Como o quê?
Piva: A agenda é muito extensa. Temos os diagnósticos que foram feitos e precisamos colocar isso numa planilha de relevância e ver o que é prioridade. Não adianta tentar fazer tudo nos próximos seis meses. Tem de ter planejamento. O Congresso já tem uma agenda que pode ser aprovada e sair do papel nas áreas de infraestrutura, energética, monetização do carbono, marco das startups.

Valor: Como o senhor vê os rumos da economia para 2023?
Piva: Não sou pessimista. Já tem um crescimento contratado. Emprego, consumo, fornecimento de componentes voltando. O Banco Central não poderá ser cauteloso em excesso, não pode manter os juro muito alto. O PIB para o ano que vem vai ser menor que este ano, mas não temos expectativa de crescimento negativo. O mundo é já muito confuso e o Brasil não deveria ser uma borboleta nesta tempestade, sem saber para onde vai. A gente tem um presidente novo, com boa reputação internacional. É tempo de ação. Temos de criar planos estratégicos de longo prazo.

Valor: Muitos opositores de Lula e eleitores vão continuar associando o presidente à corrupção.
Piva: O processo da Lava-Jato deixou um gosto amargo, se não pelo conteúdo, pela forma posteriormente conhecida. Para uns, desperdício de oportunidade, para outros, constrangimento, e para terceiros, um crime. Não deveríamos mais perder tanto tempo com o que passou e tratar logo de reconstruir o país.

Valor: O senhor acredita que os investidores estrangeiros voltarão a olhar o Brasil?
Piva: Com o Lula, a imagem do Brasil com os investidores estrangeiros vai melhorar muito. O Brasil tem a Amazônia, tem uma geopolítica que o protege, não tem pretensão hegemônica, não tem questões de fronteiras. O investidor externo, quando olha o país, também vê marcos regulatórios aprovados, Banco Central independente, reforma trabalhista e Previdência, o que dá a eles previsibilidade. Mas a insegurança jurídica ainda pega. O capital externo é muito importante para o país e vai voltar.

Valor: O senhor apoiou a candidatura de Simone Tebet, mas não declarou voto a Lula no 2º turno. Piva: Quem me conhece, sabe que jamais votaria no Bolsonaro. Apenas não quis ser alvo de manifestações que não acrescentam e que geram calor para as pessoas e para a companhia. Quando participei do ato lá na São Francisco, no dia 11 de agosto, a favor da democracia, deixei muito clara a minha posição. Não consegui virar um voto dos meus amigos bolsonaristas. Isso é uma craca que gruda nas pessoas, que ficam completamente ensandecidas. As pessoas precisam entender que as eleições precisam terminar para começar o novo governo. O país está dividido. Acabou. Temos de partir para outra.

Valor: O senhor acredita que os empresários serão mais vocais no governo do PT?
Piva: Uma parte dos empresários aprendeu a se manifestar, mais do que em outros momentos. Haverá mais conversas em outras instâncias. Vimos um grupo do setor privado, do qual eu faço parte, muito engajado no projeto da candidatura da senadora Simone Tebet e que ajudou a pensar num programa de crescimento para o país. O Brasil pode se beneficiar dessa onda internacional e trazer mais investimentos. Com esse ciclo virtuoso, será muito mais positivo e os investimentos continuarão a ser feitos no país. Terminado esse momento de tensão e a agenda do novo governo mais clara, o empresariado vai se sentir mais animado para apostar no crescimento.

Valor: O senhor aceitaria participar dessa fase de transição?
Piva: Não teria menor problema em participar, já fiz parte do Conselhão de empresários das gestões do Fernando Henrique Cardoso e do Lula.

Valor: O senhor foi convidado para participar desse novo mandato?

Piva: Não e nem acredito que esse convite já tenha sido feito para os empresários.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/11/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANVISA ALTERA REGRAS PARA DESEMBARQUE DE MARÍTIMOS

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 04/11/2022 - 19:32

Arquivo/Divulgação

Norma publicada nesta semana retira necessidade de aprovação prévia da agência para tripulantes brasileiros e estrangeiros, mas ainda exige apresentação de comprovante de vacinação

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) publicou, nesta quinta-feira (3), a resolução RDC 759, que retira a necessidade de aprovação prévia do órgão para desembarque de tripulantes nas plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras, em embarcações de carga, de apoio portuário e marítimo. Entretanto, a agência ainda exige a apresentação de comprovante de vacinação ou do documento que comprove a realização de teste para rastreio da infecção realizado até um dia antes da entrada no país.

Os tripulantes brasileiros ou estrangeiros de procedência internacional também estão autorizados ao desembarque, desde que não se enquadrem na classificação de caso suspeito a bordo, confirmado ou contato próximo. Eles devem permanecer isolados por 10 dias completos em caso de síndrome gripal leve ou moderada e de 20 dias para quadros de síndrome respiratória aguda grave/crítico. Além disso, os resíduos sólidos precisam ser tratados por metodologia que garanta a inativação microbiológica.

A regulação se aplica à portos de controle sanitário instalados em território nacional, aos tripulantes, às autoridades intervenientes, aos visitantes, aos profissionais não tripulantes, às plataformas, às embarcações de carga, de apoio portuário e marítimo, e outros meios de transporte aquaviários de interesse sanitário em navegação de longo curso ou de cabotagem. Porém, a RDC 759 não está direcionada às embarcações de cruzeiros, de esporte e recreio, veleiros, iates, entre outros.

Em caso de necessidade de desembarque de tripulantes para atendimento de saúde, é necessário que o representante da embarcação solicite autorização à autoridade sanitária do porto de destino, exceto em caso de emergência e urgência. A norma possui vigência imediata e terá validade enquanto perdurar a situação de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional declarada pelo Ministério da Saúde em virtude da pandemia de Covid-19.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

PELO SEGUNDO MÊS, TRANSPORTE DE GRANÉIS AGRÍCOLAS TÊM DESTAQUE NA LOGÍSTICA FERROVIÁRIA

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 04/11/2022 - 17:30

Relatório mais recente da ANTF também destacou aumento do transporte de contêineres por trilhos, que atingiu 404.323 milhões de TKU. Minério de ferro e demais cargas sofreram com queda de 8,8%

Arquivo/Divulgação

No mês de setembro de 2022, a expansão do transporte de granéis agrícolas como safra de milho, soja/farelo ganhou novamente destaque na malha ferroviária, alcançando 52,2%. Além disso, segundo o relatório publicado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que representa as concessionárias ferroviárias brasileiras, a produção ferroviária de cargas apresentou crescimento de 1,1%, em relação ao mesmo mês de 2021.

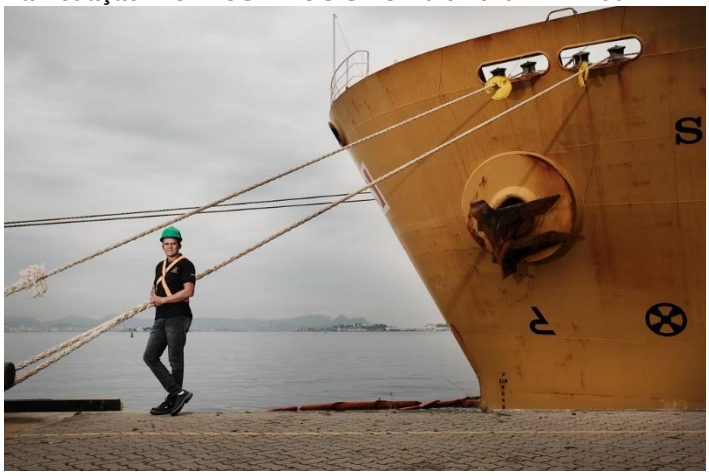
A ANTF trouxe destaque também para o aumento do transporte de contêineres por trilhos, que atingiu 404.323 milhões de TKU (12,2%). Entretanto, o minério de ferro e demais cargas sofreram com uma queda de aproximadamente 8,8%, totalizando 22.916.316 milhões de TKU. O transporte de carga geral também sofreu com queda de 6,1%, mas cresceu expressivamente (28,4%) na mesma categoria em relação a setembro de 2021.

Com o relatório, é possível identificar alguns sinais de recuperação. Em setembro verificou-se o crescimento de 28,4% na produção de carga geral em relação ao mesmo período de 2021. Entre janeiro e setembro, a diferença no acumulado foi de 11% com 93.638 milhões de TKU — em 2021 o número era de 84.422 milhões de TKU.

Além disso, de janeiro a agosto de 2022, cerca de 90% do minério de ferro, de 51% do açúcar e quase 50% da soja e milho exportados pelo país chegaram aos portos brasileiros através do transporte ferroviário.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

APÓS ITAQUI, ATHENAS IMPLANTARÁ NOVA VERSÃO DE SISTEMA OPERACIONAL EM OUTROS TERMINAIS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/11/2022 - 17:00



Rogério Magela, CEO da empresa (Divulgação)

Empresa de tecnologia desenvolveu atualização com digital twin 3D e outros recursos para software TOS. Plus incorpora módulos, com destaque para segurança de informações e parte de comunicação com Receita Federal e alfândega, além dos módulos de automação usando IoT

A Athenas adicionou o ‘digital twin’ 3D e outros recursos a uma versão do Terminal Operating System Plus (TOS+), sistema direcionado para terminais e portos, com aspectos multicargas e multimodal. A solução foi aplicada no Porto do Itaqui (MA) e, segundo a empresa de tecnologia, vem sendo implantada em outros terminais portuários de grande porte. O porto gerido pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que já opera integrado a partir da plataforma do TOS+ desde 2017, movimenta carga geral, granéis e contêineres, com conexões rodoviárias e terrestres. O porto atualizou o TOS+ em 2022 e já opera com a nova versão.

O 'TOS+ Lion' tem capacidade de gerenciamento para contêineres (cheios e vazios), carga (geral ou solta) e granéis (líquidos e sólidos) nas categorias importação, exportação e armazenagem, por meio do uso de inteligência artificial e digital twin 3D, utilizando algoritmos que possibilitam a gestão mais eficiente da logística. Segundo a Athenas, o sistema, disponível para os modais portuário, rodoviário, ferroviário, dutoviário, mecanoviário e aeroportuário, recebeu mais de US$ 2,5 milhões de investimentos nos últimos anos.

A empresa brasileira de tecnologia, voltada para o controle e a gestão logística de portos, armazéns e terminais alfandegados, acrescenta que o sistema permite um processo de 'billing ponta a ponta', que gera a cobrança automática ao final de todo o processo logístico, sem interferência manual. Além disso, o plus do TOS significa a incorporação de módulos tidos como satélites, como por exemplo, a segurança das informações relativas às normas nacionais e internacionais, e a parte de comunicação com a Receita Federal e a alfândega, além dos módulos de automação usando IoT (internet das coisas, em tradução livre) e robôs inteligentes.

A partir da configuração do processo de 'billing' na plataforma, a nova versão do TOS+ automatiza o fluxo informacional e os fatos geradores de cobrança, incluindo a automação do cálculo e a emissão dos apontamentos dos diversos serviços dentro do terminal, evitando perdas e otimizando o uso do time operacional na tomada de decisões. "A plataforma está pronta para se integrar com outros sistemas financeiros e contábeis (ERPs) para o processamento das cobranças e acompanhamento do fluxo financeiro", afirmou Rogério Magela, CEO da Athenas, à Portos e Navios.

O CEO da empresa relatou que, antes do TOS+, não havia nenhum software no mercado capaz de gerenciar tanta complexidade ao mesmo tempo e com um escopo tão amplo. Ele disse que cada necessidade representa um sistema satélite distinto e todos têm que ser integrados em um mesmo ambiente, o que nem sempre é simples de fazer, podendo gerar verdadeiras 'colchas de retalhos' com alto custo de manutenção.

Magela explicou que as informações são enviadas através dos meios de comunicação já existentes e de uso do terminal, incluindo a troca de arquivos que apoiam a operacionalização. O novo TOS automatiza a leitura e a emissão de respostas nos meios e formatos amplamente difundidos e utilizados nas operações entre transportadoras, clientes, empresas de navegação, autoridades locais e internacionais, despachantes e demais agentes.

A versão recém-lançada da plataforma de gestão e operação permite o endereçamento, utilizando um pacote de dados (framework) de processos que integram, generalizam e abstraem a operação de diferentes tipos de carga ao longo dos fluxos de entrada e saída de cargas, na importação, exportação e também armazenagem. O 'TOS+ Lion' realiza a otimização de forma inteligente do endereçamento, planejamento e escoamento de cargas com auxílio de inteligência artificial.

A plataforma responde pela otimização do espaço físico e, consequentemente, sua ampliação operacional. A expectativa é que, com incremento de Inteligência Artificial (IA) e Digital Twin 3D, o sistema de gestão e otimização de porto contribua com aumento de até 25% na lucratividade e 35% na diminuição de custos.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

IPT NÃO VÊ GARGALOS TÉCNICOS, MAS AVALIA QUE TEMPO PARA INSTALAÇÃO DE EÓLICAS PODE SER CURTO

Da Redação OFFSHORE 03/11/2022 - 21:36

Instituto de pesquisas avalia que Brasil possui tecnologia e precisará encarar desafios para adequar projetos a fim de aproveitar do modo mais eficiente possível capacidades dos locais escolhidos para implantação de parques geradores no mar

O Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT) avalia que não existem gargalos em termos técnicos e de engenharia para a instalação de parques eólicos em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), mas considera que o tempo de implementação desses empreendimentos poderá ser relativamente curto. O pesquisador Carlos Padovezi, do Laboratório de Infraestrutura em Energia da unidade de negócios em Energia do IPT, observa que as soluções para implantação de geradores eólicos no mar são conhecidas, com necessidade de adaptações aos locais escolhidos na costa brasileira.

Arquivo/Divulgação

Padovezi entende que o Brasil possui tecnologia de construção e instalação de sistemas de plataformas fixas (no fundo do mar, em áreas de baixas profundidades) e flutuantes (em águas profundas), assim como fabrica pás de turbinas eólicas, geradores elétricos e sistemas de controle. “Não existem gargalos tecnológicos para projeto, construção, instalação e operação de parques eólicos offshore no Brasil”, afirmou. Para o pesquisador, o desafio é adequar os projetos para aproveitar de modo mais eficiente possível as capacidades dos locais escolhidos para a implantação de parques eólicos.

“Desde que haja a decisão de instalação de parques eólicos offshore, baseada em estudos econômicos e ambientais, os projetos terão tempo de implementação relativamente curtos”, analisou Padovezi, em entrevista à Portos e Navios. Ele explicou que as pesquisas também são necessárias para determinar os efeitos ambientais de parques eólicos — ou outro tipo de sistema de geração de energia — no mar, estudando possíveis impactos na biodiversidade marítima e em atividades econômicas, como a pesca.

Além das pesquisas relacionadas à exploração eficiente de petróleo e gás no mar, nas condições brasileiras de altas profundidades e grande extensão da camada de sal no fundo, o IPT identifica que existem pesquisas relacionadas ao descomissionamento ambientalmente adequado de plataformas marítimas e com a geração de energias de fontes sustentáveis que, além da eólica, inclui como fontes ondas e marés.

Padovezi acredita que devem ser buscadas as áreas da costa brasileira onde ocorrem ventos de maiores intensidades e próximos da costa, onde possa ser transferida a energia gerada às linhas de transmissão de energia elétrica existentes. Ele percebe três regiões de alta intensidade de ventos, com grande potencial de exploração da geração eólica offshore, consideradas áreas mais adequadas para instalações de geradores eólicos: faixas das costas entre Sergipe e Alagoas, entre Rio Grande do Norte e Ceará e entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Em outras regiões da costa, com menores intensidades médias de ventos, também podem ser instaladas turbinas que tenham rendimento adequado. Hoje, o potencial brasileiro para geração de energia eólica terrestre (onshore) é estimado em 70 gigawatts (GW). A capacidade instalada das hidrelétricas e demais instalações terrestres é da ordem de 163,8 GW. Enquanto o potencial de geração offshore pode chegar a 700 GW, segundo dados da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica).

O IPT também nota que, com a perspectiva da parada de produção e no desmonte de plataformas marítimas, no transporte e em nova destinação dos materiais e equipamentos de todas as suas instalações, tanto aquelas submersas como as localizadas fora d’água, a que se dá o nome de descomissionamento dessas plataformas, abre-se uma janela de oportunidade para a geração de energia. “Duas situações geralmente levam à necessidade de descomissionamento, uma é o final

de vida útil da plataforma, outra é a queda de produção, a ponto de tornar-se economicamente inviável", explicou Padovezi.

Padovezi projeta que todas essas instalações algum dia deverão ser desativadas e descomissionadas. Dessa forma, todos os equipamentos, componentes e materiais deverão ser retirados e ter uma destinação adequada, seja para reaproveitamento e reutilização ou para transformação em sucata. "O descomissionamento requer estudos técnicos, econômicos e ambientais aprofundados de alternativas de desmontagens e de destinação de resíduos", comentou.

Esse desfecho envolve trabalhos complexos de desativação e de transporte de partes, assim como de destinação final. O pesquisador ressaltou que todas as atividades relacionadas ao descomissionamento resultarão em bastante trabalho no país em que for realizado, equivalente ao necessário para projeto, construção e instalação de uma plataforma marítima.

Padovezi chamou a atenção para a característica de multidisciplinaridade do IPT, que reúne condições técnicas para elaborar estudos de alternativas de descomissionamentos de plataformas marítimas. "A atividade deverá envolver as áreas técnicas do instituto especializadas em equipamentos, materiais, operações e transportes no mar, além do reaproveitamento de resíduos, análise de riscos de operações e impactos ambientais", destacou.

O pesquisador lembrou que o Brasil tem maior número de plataformas marítimas de produção de petróleo e gás em grandes profundidades. Essas instalações de alta complexidade requerem maiores cuidados no descomissionamento, tanto na fase de planejamento técnico como na fase operacional de desmontagem, transporte, desmantelamento e destinação final de equipamentos e materiais. O IPT aposta no apoio tecnológico na etapa de escolha de alternativas e de planejamento, assim como participando do acompanhamento e monitoramento das etapas operacionais do descomissionamento.

Na geração eólica, o IPT oferece testes e simulações de aerogeradores em túnel de vento. Padovezi explicou que esses ensaios buscam determinar a melhor configuração das torres eólicas, para que se possa determinar a maior eficiência, evitando efeitos das esteiras de um aerogerador no outro e encontrando a posição mais otimizada que ofereça maior eficiência energética. Também serão determinadas as cargas de vento nas estruturas, para efeito de dimensionamento das torres eólicas e de suas pás.

"Há casos de ensaios de modelos reduzidos de parques eólicos em túneis de vento da Europa, da América do Norte e no túnel de vento do IPT também já foram realizados ensaios da interferência de um aerogerador no que está à sua jusante", complementou o pesquisador Gilder Nader, do Laboratório de Vazão na unidade de negócios em Tecnologias Regulatórias e Metrológicas do IPT. Segundo Nader, a exploração da energia eólica em mar aberto é uma das maiores promessas de rendimento energético. "No entanto, deve-se ficar atento às condições das estruturas e corrosões, que poderão ser acentuadas nos componentes metálicos instalados em mar aberto", concluiu.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

DIGITAL TWIN AMPLIARÁ EFICIÊNCIA OPERACIONAL NO SETOR PORTUÁRIO, PREVEEM ESPECIALISTAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/11/2022 - 20:50

Avaliação é que soluções de gêmeos digitais devem se expandir em portos e entre empresas do setor marítimo e da construção naval. Benefícios são esperados em diversos cenários de uso, tanto na produção quanto na operação

Arquivo/Divulgação

Especialistas acreditam que o uso de sistemas de ‘gêmeos digitais’ no setor portuário e marítimo possui grande potencial e deve se desenvolver nos próximos anos. A avaliação é que ‘Digital Twins’ podem trazer benefícios às áreas de produção e de operação. Os DTs consistem em modelos virtuais complexos baseados em simulação, machine learning e inteligência artificial, que funcionam como réplicas de ativos físicos reais, proporcionando monitoramento e planejamento de rotinas de manutenção. A réplica digital do ativo registra as mudanças ocorridas durante a vida do ativo, desde inspeções a reparos e alterações.

O consultor em redes de nova geração da Associate Partner na Kyndryl Brasil, José Felipe Ruppenthal, considera que o uso de digital twin pode ajudar a aumentar a eficiência operacional dos portos. Em casos reais, aliado a outras tecnologias, o aumento médio pode chegar a 20%. Outras vantagens passam pela redução dos custos operacionais e ainda a emissão de CO2 — este último em especial, já que a indústria marítima vem sofrendo forte pressão por causa das metas da Organização Marítima Internacional (IMO).

“O potencial do uso do Digital Twin é enorme, já que com ele é possível tomar uma série de decisões estratégicas e operacionais usando o mundo digital, e não por testes físicos”, explicou. Ruppenthal cita que um porto inteiro pode ser copiado digitalmente, podendo prever, por exemplo, como será o fluxo de água e processamento das cargas se 10 navios atracarem no exato momento, mesmo que apenas um deles seja real ou físico. Da mesma forma, é possível simular como seria um novo formato de empilhamento dos contêineres e o efeito disso sem precisar mover nenhum dos equipamentos fisicamente.

O engenheiro e especialista em transporte marítimo, logística e construção naval da Politécnica-UFRJ, Jean Caprace, observa que, apesar de seu uso frequente hoje, o Digital Twin foi introduzido apenas recentemente no domínio marítimo. Ele pondera que muitos casos de aplicação são propostos em publicações e parcialmente já estão implementados. Segundo o especialista, os benefícios são esperados em diversos cenários de uso, tanto na produção quanto na operação.

Para Caprace, uma boa definição para o termo DT é: “Um conjunto de modelos adaptativos que emulam o comportamento de um sistema físico em um sistema virtual obtendo dados em tempo real (i) para se atualizar ao longo de seu ciclo de vida, (ii) para prever falhas e oportunidades de mudança, (iii) para prescrever ações em tempo real, (iv) para otimizar ou mitigar eventos inesperados observando e avaliando o perfil operacional do sistema".

Ele acrescentou que um DT pode ser considerado uma extensão dos modelos de simulação e análise de engenharia, mas onde a renderização do estado e o desempenho derivado correspondente são baseados em observações de sensores em tempo real, em vez de casos de carga antecipados. Caprace considera que um modelo em 3D não é necessariamente um DT. “O DT não é um produto. Em vez disso, é um ‘criador de oportunidades’, agindo como uma fonte de dados rica e ativa, tanto além do que pode ser oferecido por configurações de sensores localizados quanto além do que é diretamente observável”, analisou.

Entre as principais aplicações para explorar esta oportunidade durante a fase de projeto estão: melhorar os projetos futuros considerando o feedback de objetos físicos; reunir conhecimento de muitas partes físicas semelhantes para melhorar projetos futuros; aumentar o desempenho de objetos físicos; desenvolver produtos inteligentes que possam estar sempre localizados e conhecer sua história, status e caminhos alternativos para atingir seu estado-alvo. Durante a fase de

produção, Caprace destaca as oportunidades para reunir conhecimento de muitas peças físicas semelhantes para melhorar os processos de produção e para reduzir o nível de imperfeições (distorções, tensões residuais, etc).

Já durante a fase de operação ele apontou: otimizar as políticas de manutenção (manutenção preditiva); minimizar os custos de vida útil; melhorar a segurança através do monitoramento da saúde de sistemas críticos de bordo; melhorar a segurança através do monitoramento das condições da integridade estrutural (avaliação da vida em fadiga); melhorar a conformidade ambiental otimizando o consumo de energia, rotas, condições de navegação e cargas, bem como apoiar a extensão da vida das estruturas marinhas.

No caso dos navios, os sistemas de monitoramento estrutural podem ser considerados como uma das aplicações mais úteis para a tecnologia digital twin. O diretor de novos negócios da Kot Engenharia, Frederico Mol, salientou que os navios são ativos submetidos a ciclos de carregamento consideráveis e, muitas das vezes, extremos — como, por exemplo, em tempestades. Esses ciclos de carregamento geram tensões nas estruturas capazes de desenvolver fadiga estrutural.

“Não se trata de algo raro, muito pelo contrário, existem acidentes recentes com perda total de grandes navios que poderiam ser evitados com a adoção de um sistema de monitoramento estrutural. Tal sistema seria capaz de detectar previamente os locais de nucleação de trincas tendo como base os esforços reais medidos, permitindo assim uma quantificação do dano estrutural e a adoção de medidas preventivas para mitigação do risco”, indicou Mol.

O diretor da Kot disse que a adoção dos gêmeos digitais permite um maior controle sobre os ativos, tanto do ponto de vista de manutenção quanto de operação. Segundo Mol, a inspeção para manutenção de ativos nos dias atuais é realizada por meio de intervalos de inspeção pré-determinados, que não têm relação com o modo com que o ativo operou. Ele exemplificou com um ativo de manuseio de cargas portuárias que operou em regime pesado e que deverá ter a sua inspeção possivelmente antecipada em função do regime de trabalho, enquanto um equipamento que operou em condições menos severas pode ter sua inspeção postergada — nestes casos a disponibilidade dos ativos é otimizada.

Quanto aos benefícios para as operações, Mol vê os gêmeos digitais fornecendo informações preciosas sobre parâmetros operacionais, como as cargas atuantes no equipamento. “A partir dos dados de operação, pode-se determinar os operadores de equipamentos portuários mais eficientes, que conseguem produzir a uma boa taxa de produção com o mínimo de dano estrutural e mecânico ao equipamento, aumentando a segurança das operações e a disponibilidade dos equipamentos”, explicou Mol.

O contrato da Petrobras para construção da P-83, firmado recentemente com a Keppel Shipyard, prevê que a unidade de exploração e produção de petróleo e gás será dotada da tecnologia de digital twins, que consiste na reprodução virtual da plataforma, permitindo diversas simulações remotas e testes operacionais, garantindo segurança e confiabilidade. A plataforma será instalada no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, e terá capacidade para produzir até 225 mil barris de óleo por dia, processar até 12 milhões de m³ de gás por dia e estocar mais de 1,6 milhão de barris.

A Petrobras é a operadora desse campo com 92,6% de participação, tendo como parceiras a CNOOC e a CNODC, com 3,7% cada. A construção da P-83 será realizada por estaleiros em Cingapura, China e Brasil, e atingirá o percentual de conteúdo local de 25%. A plataforma iniciará a sua produção em 2027 e contribuirá para ampliar a capacidade instalada do campo, dos atuais 600 mil bpd para 2 milhões bpd. A P-83 faz parte da nova geração de plataformas da companhia, com alta capacidade de produção e tecnologias para redução de emissão de carbono.

A gerente de operações da PhDsoft Technology, Rosana Ellis, observa que tem sido dada muita atenção à adoção de digital twins para reduzir custos de inspeção e manutenção, estender a vida

dos ativos e aumentar a segurança. Ela também considera importante diferenciar um modelo 3D de um DT, uma vez que o Digital Twin representa mais que um 3D modelo, na medida em que possibilita a visualização do ativo em 4D e reflete a condição do ativo em tempo real. Todavia, o DT também deve ter a capacidade de prever a condição futura do ativo, tornando-se um Digital Twin Preditivo.

“Outra informação importante é conhecer com antecedência todo material tal como volume, quantidade, especificações, a ser utilizados nos reparos, permitindo o cliente orçar com bastante antecedência a manutenção completa do ativo”, acrescentou Rosana. Ela afirmou que a PhDsoft lançou a primeira versão de gêmeo digital no mercado brasileiro, em 1993, tendo conquistado a Transpetro como primeiro cliente, em 1995. Segundo a empresa, somente oito anos depois é que o termo “digital twin” foi criado. Atualmente, a empresa trabalha com soluções para o Porto do Açu (RJ).

Rosana destacou que, além de concentrar todos os dados históricos e preditivos do ativo, em uma única central de inteligência, o Digital Twin também dá acesso a dados a todas as partes interessadas como a empresa de inspeção, manutenção, operadores, compradores, gerentes, resultando em melhoras na tomada de decisão. Outra parte importante, segundo Rosana, é a eliminação de relatórios impressos, planilhas em Excel, que se tornam obsoletos e se perdem entre os diferentes departamentos. Os planos de inspeção e relatórios de manutenção são gerados automaticamente de acordo com as especificações do cliente e das classificadoras.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

EFEITO DO COMÉRCIO DE EMISSÕES SERÁ PROFUNDO E COM DESAFIOS NA TRANSIÇÃO, APONTA RELATÓRIO

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 03/11/2022 - 19:47

Arquivo/Divulgação Hapag Lloyd

S&P Global avalia que incertezas passam por quem arcará com custos extras e por qual será impacto na evolução dos fluxos comerciais e no desenvolvimento da frota, além de como se desenvolverá precificação do carbono para transporte marítimo

Nos últimos anos, a indústria tem sentido uma crescente pressão para seguir o caminho da descarbonização. O comércio de emissões não é um conceito novo, porém há incertezas sobre a indústria naval que, em breve, será incorporada ao Plano de Comércio de Emissões da União Europeia. O relatório "Carbon Neutral Cargo: How Shipping Markets Are Approaching the EU's Emissions Trading Scheme", da S&P Global, aponta que o efeito dessa nova legislação será profundo e seguido por desafios como a transição energética. As incertezas giram em torno de quem arcará com os custos extras e por qual será o impacto na evolução dos fluxos comerciais e no desenvolvimento da frota, além de como se desenvolverá a precificação do carbono para o transporte marítimo.

Em maio, o Comitê Ambiental do Parlamento Europeu votou para adiar a inclusão do setor de transporte marítimo no Plano de Comércio de Emissões (ETS, na sigla original) da UE, de 2023 para 2024. Entretanto, com isso, 100% das emissões de viagens intra-UE devem ser cobertas desde o início — a ideia anterior era de inserir gradualmente entre 2023-2026. Essa foi uma reviravolta no desenvolvimento do regulamento da UE, que puxa o transporte marítimo para o seu mercado de carbono já bem estabelecido.

O setor já buscava se preparar para a inclusão no ETS a partir de 2023, mas no modelo de entrega de apenas 20% de sua obrigação naquele ano, subindo para 45% em 2024, 70% em 2025 e 100% em 2026. O esquema teria coberto 50% das emissões de entrada e saída dos portos do Espaço Econômico Europeu (EEE) para outros países, além de 100% das emissões para todas as rotas intra-EEE. O documento sinaliza que, considerando os volumes, não apenas para o comércio intra-europeu, mas para as importações e exportações dos portos da União Europeia, o efeito do ETS será sentido pelos armadores não apenas localmente, mas globalmente.

Mesmo que o setor busque se adaptar ao novo cronograma, há outras preocupações fundamentais que permanecem. Por exemplo: 'Como os regulamentos devem ser interpretados?' e 'Como eles funcionarão na prática?'. Até pouco tempo atrás, a maior preocupação era quem deveria cobrir o custo das emissões dos navios que viajavam dentro das zonas do ETS-UE. Por enquanto, o que há de certeza é que os armadores e os operadores comerciais serão responsáveis por esse custo. Essa decisão segue em acordo com a insistência do Parlamento Europeu no princípio do "poluidor-pagador", delineado na alteração 9 do projeto de relatório da proposta (Diretiva 2003/87/CE).

Para um afretador, o desejo por navios mais novos com emissões mais baixas tende a aumentar. Para o relatório, a previsão é de que os afretadores provavelmente formularão uma 'ordem de hierarquia' distinta para os navios, de acordo com os que estão menos implicados nas emissões de carbono. Dessa forma, quanto mais ecologicamente correto for, maior a probabilidade de garantir a carga.

Outro efeito será que os menores navios e os de curta distância serão os mais atingidos. Isso levanta questões sobre como os armadores irão reinventar sua frota demográfica. Nos mercados de petroleiros, por exemplo, a frota de navios-tanque classe Handysize (30.000-41.000 toneladas de porte bruto), que transporta a maioria dos embarques intra-europeus de produtos petrolíferos em viagens de curta distância, tem uma idade média de 14,3 anos, de acordo com dados da S&P Insights de Commodities Globais. Com as modificações, dependendo de onde estiverem as obrigações fiscais, uma parte significativa dessas frotas pode revelar-se economicamente inviável.

Além disso, as companhias menores estão mais propensas a operar apenas embarcações menores, sendo impactadas diretamente pelas mudanças mais amplas na frota. Para economistas, as maiores instituições financeiras estão focadas em fornecer capital para grandes conglomerados de transporte marítimo. Com isso, os menores precisam procurar fontes alternativas de financiamento como dívida conversível, capital privado e arrendamentos operacionais e de capital, que têm um custo de financiamento consideravelmente maior, tornando-o menos atrativo. Além de trazer desafios significativos para os armadores menores.

Segundo o relatório, a introdução do Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) vai reformular os fluxos comerciais. Afinal, a partir dele todos os navios existentes devem estar abaixo de um limite específico de emissões de CO2 por capacidade de carga. De acordo com as estimativas EEXI/EEDI da Simpson Spence Young (SSY), menos de 25% dos navios-tanque e graneleiros atingirão a conformidade, com a maioria da frota tendo que reduzir a velocidade ou se adaptar a tecnologias limpas. Porém, a adaptação, especialmente em tonelagem mais antiga, não fará sentido econômico para a maioria dos proprietários e é amplamente esperado que uma grande parte da frota diminua a velocidade.

Dessa forma, a introdução do índice, junto com as taxas de carbono, podem criar distinções entre navios conformes e não conformes, traduzido em retornos mais lentos para proprietários e operadores. O relatório destacou ainda que os fluxos de caixa mais baixos podem impactar o valor dos ativos da embarcação, criando outra categoria de ativos distinta no mercado de compra e venda de segunda mão.

Para o editor da S&P Global Commodity Insights da EMEA Tanker Markets, Chris To, é preciso entender quem vai negociar fisicamente essas licenças na União Europeia. "Os proprietários estarão negociando fisicamente? Será que os fretadores? Os proprietários precisam estar

preparados para a burocracia que o ETS vai nos impor, independentemente de o proprietário estar presente na região ou não. Então precisamos olhar para base de curto prazo versus medidas de longo prazo. Podemos mudar nossos combustíveis de bunker? O vapor lento se tornará mais difundido nas viagens da UE? Que outras medidas de eficiência geral podemos tomar?", indagou.

Chris To afirma que em sua organização há a previsão de dois cenários distintos. Em um terá um grupo de afretadores que quer negociar com os EUA porque entender que o país tem uma mesa de carbono. Em outro grupo, consideram que não estão configurados para comercializar carbono e não têm interesse em comercializar carbono, eles querem um valor em dólar para pagar o proprietário pelas emissões da viagem, sendo absorvido no frete. "Minha opinião é que o valor absorvido será suficiente para que os navios mais eficientes realmente cubram totalmente suas emissões. Mas, para navios menos eficientes, posso prever um cenário em que eles têm que contribuir para serem competitivos com o mercado. Porque, caso contrário, os fretamentos simplesmente não os aceitarão, a menos que não haja outras alternativas", comentou o editor.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

ARTIGO - ATRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS MULHERES PARA MOVER OS PORTOS BRASILEIROS

Por Alcino Therezo OPINIÃO 03/11/2022 - 18:54

Alavancar a inclusão socioeconômica de mulheres e fomentar a equidade de gênero nos vários setores profissionais é um compromisso com o futuro, afinal, a quantidade de mulheres responsáveis financeiramente pelos domicílios brasileiros não para de crescer.

Elas já sustentam quase metade dos lares no país, segundo levantamento da Consultoria IDados, realizado com base nos números do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2021. No entanto, a PNAD Contínua mais recente, de agosto de 2022, aponta que a taxa de desocupação das mulheres (11,6%) é a mais alta entre os públicos analisados e fica acima da média nacional (9,3%).

Criar oportunidades e desenvolver carreiras pensando nelas causa impacto de longo prazo nas comunidades. Quando elas se empoderam, alcançam níveis socioeconômicos melhores – e um país só se desenvolve quando há igualdade e justiça social. Quem também ganha com a participação feminina do mercado de trabalho são as empresas. As mulheres são donas de competências fundamentais para tornar os setores mais produtivos – o que, na realidade logística, significa reduzir urgentemente o Custo Brasil a fim de aumentar o fluxo do comércio global.

Apesar da predominância ainda masculina no mercado de trabalho, o movimento para ampliar a presença delas já começou no setor logístico, mais especificamente no portuário.

Vemos hoje mulheres tendo protagonismo nas mais altas esferas portuárias do país, liderando pastas relevantes na ANTAQ ou presidindo Autoridades Portuárias Brasil afora, chegando à gestão de grandes players do setor e realizando operações vitais para mover as cargas nos portos brasileiros. Aqui mesmo no Porto de Santos não faltam mecanismos para fortalecer a presença feminina no cais.

O progresso na representação da mulher em todo o setor passa por possibilitar a entrada no mercado de trabalho, iniciativas de formação e ascensão de carreira e alocação de recursos dedicados para a Diversidade & Inclusão. Em Santos, alguns terminais já têm isso em prática, e, como resultado, elas estão se estabelecendo em cargos tradicionalmente ligados aos homens.

As políticas de equidade de gênero já foram responsáveis pelo surgimento de posições históricas. É o caso da primeira operadora de portêiner e a primeira operadora de costado do Porto de Santos. Comandar com precisão um guindaste a 42 metros do chão; amarrar as embarcações que chegam ao cais; envolver contêineres com cabos de aço, entre outras atividades, também são tarefas delas, que chegaram lá graças à capacitação — seja nas instituições de ensino ou diretamente com os empregadores -, potencializada pela ambição de realizar um sonho.

Os investimentos em formação não apenas desenvolvem as carreiras femininas. Recentemente, treinamos 44 operadoras de ITV (carretas para movimentação interna), o que corresponde a 36% das mulheres presentes na operação, proporcionando mais segurança a todas as partes envolvidas no dia a dia das instalações e aprimorando a eficiência do terminal.

As mulheres favorecem, ainda, a performance ESG das companhias. Sabemos que os gigantes players do setor necessitam de um bom desempenho nas questões ambientais, sociais e de governança, uma vez que eles estão em pauta nas discussões de grandes agentes econômicos. A presença de mulheres na liderança beneficia a avaliação geral ESG e carrega para dentro das empresas mais sensibilidade em relação a essa agenda, características como liderança democrática, resiliência e valorização das relações, e contribui para superar o obstáculo de gênero. Quanto mais mulheres ocupando os altos cargos, mais diversidade em competências e atributos teremos para mudar o cenário.

Os avanços rumo à igualdade apresentam ainda várias barreiras, mas o setor portuário está aberto para que elas escolham vir e se desenvolver. O segmento tem a ânsia de prosperar – a ANTAQ projeta crescimento de 2,9% até o fim do ano – e não há outro caminho que não seja incluir, valorizar e principalmente empoderar as mulheres no mercado de trabalho.

Alcino Therezo é diretor de Pessoas na DP World Santos
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 04/11/2022