INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 134/2022
Data: 19/10/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***

DIA DO ESTIVADOR: TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS CELEBRAM DATA COM LUTA POR MAIS TRABALHO 4
TRÊS EMPRESAS VÃO GERENCIAR FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS 5

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***6***

MINFRA ACOMPANHA SERVIÇOS NA BR-101/RJ E DISCUTE IMPLANTAÇÃO DA MARINA SÃO BENTO 6
SELEÇÃO DA ADMINISTRADORA DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS É CONCLUÍDA 6
PROGRAMA MINEIRO SERVIRÁ DE BASE PARA BANCO NACIONAL DE VEÍCULOS DESMONTADOS 7
NO PARANÁ, MINFRA E GOVERNO ESTADUAL DISCUTEM OBRAS PRIORITÁRIAS DE INFRAESTRUTURA 7

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF ***8***

CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL DO ME É ATIVADA EM FORTALEZA 8
RECEITA E POLÍCIA FEDERAL DESARTICULAM ESQUEMA CRIMINOSO CONTRA O SISTEMA FINANCEIRO 9
SUPERÁVIT DA BALANÇA SOBE 129% E CHEGA A US$ 2,13 BILHÕES ATÉ SEGUNDA SEMANA DE OUTUBRO 9

BE NEWS – BRASIL EXPORT ***10***

EDITORIAL – UM FÓRUM DE OPORTUNIDADES 10
NACIONAL - HUB – CURTAS 11
Paranaguá 1 ..... *11*
Paranaguá 2 ..... *11*
Antaq *11*
Fertilizantes *11*
NACIONAL - PORTO DE BELÉM CELEBRA CONTRATO COM EMPRESA PETROLÍFERA 11
REGIÃO NORDESTE - PARAÍBA REGISTRA ALTA AS EXPORTAÇÕES DE JANEIRO A SETEMBRO 12
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ PREVÊ RECORDE DE EXPORTAÇÕES DE ROCHAS EM 2022 13
NACIONAL - PRATICAGEM DO BRASIL LANÇA LIVRO SOBRE PLANEJAMENTO PORTUÁRIO 14
NACIONAL - BRASIL EXPORT TEM INÍCIO HOJE DEBATENDO DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS 15
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022 17
ESPECIAL - SANTOS BRASIL CELEBRA 25 ANOS COM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI 19
ESPECIAL - META É TRIPLICAR OPERAÇÃO DE TERMINAIS DE GRANEL LÍQUIDO NO MARANHÃO ATÉ 2026 20
ESPECIAL - TECON SANTOS TERÁ CAPACIDADE AMPLIADA PARA 3 MILHÕES DE TEU/ANO ATÉ 2031 21
REDUÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS 23
ESPECIAL - SANTOS BRASIL VAI INVESTIR R$ 120 MILHÕES NA EXPANSÃO DO TECON VILA DO CONDE 23
ESPECIAL - EMPRESA ESTABELECE META DE REDUÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL ATÉ 2024 24
OPINIÃO – DESENVOLVIMENTO - OPORTUNIDADES E DESAFIOS PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA 25
OPINIÃO – GESTÃO - UMA OBRA DE SUMA IMPORTÂNCIA PARA OS NOSSOS PORTOS 27
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - A URGÊNCIA DE UMA NOVA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE A BAIXADA SANTISTA E O PLANALTO 28
OPINIÃO – SUSTENTABILIDADE - O NOVO NORMAL 30
OPINIÃO – DESENVOLVIMENTO - PUERTO DE VALENCIA: UMA HISTÓRIA DE ACERTOS 31
NACIONAL - VITRINE 33

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***34***

FAN FEST, TECH SHOW E OITO VISITAS SIMULTÂNEAS AO PORTO: ESTAS SÃO AS PRINCIPAIS INOVAÇÕES DO AAPA LATINO 2022 34
STS-10 E STS-53 TERÃO ESTUDOS CONCLUÍDOS E AGUARDARÃO CONCESSÃO EM SANTOS, DIZ POVIA 36
PORTO DE HAMBURGO USA NAVIOS ALIMENTADORES PARA SUBSTITUIR CAMINHÕES 37
PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ EMBARCAR 6,6 MI T NO ÚLTIMO TRIMESTRE COM IMPULSO DO MILHO 37
45% DAS INDÚSTRIAS USAM MODAL PORTUÁRIO PARA ESCOAR SEUS PRODUTOS 38

JORNAL O GLOBO – RJ ***39***

AÇO 'VERDE' EXIGE ALTO INVESTIMENTO 39
BRASIL TEM POTENCIAL PARA LIDERAR DESCARBONIZAÇÃO DO AÇO 40
PETROBRAS SEGURA REAJUSTE ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO: GASOLINA COMPLETA DUAS SEMANAS DEFASADA 43

VALOR ECONÔMICO (SP) ***44***

TCU VOLTA A ADIAR LIQUIDAÇÃO DE ESTATAL DE CHIPS 44
VEJA AS PROPOSTAS DE BOLSONARO NAS ELEIÇÕES 2022 45

SANTOS BRASIL: VETORES DE CRESCIMENTO SERÃO CONTÊINER, LOGÍSTICA INTEGRADA E GRANÉIS LÍQUIDOS 48
GUEDES: VAMOS ACABAR COM O IPI SE CONTINUAR NOSSA REFORMA TRIBUTÁRIA 48
MENOR DEMANDA FAZ FERTILIZANTES SEREM REDIRECIONADOS PARA OUTROS PAÍSES 50
SANTOS BRASIL: AQUISIÇÕES SÃO POSSÍVEIS, MAS SEREMOS MUITO EXIGENTES 50
RUMO TEM ALTA ANUAL DE 39% NOS VOLUMES TRANSPORTADOS EM SETEMBRO E 24% NO 3º TRIMESTRE 52

PORTAL PORTOS E NAVIOS 52

COM LICENCIAMENTO DO TEPOR, MACAÉ SE POSICIONA COMO CIDADE ENERGIA 52
PORTOS REGISTRAM QUEDA DE 2,45% NA MOVIMENTAÇÃO ATÉ AGOSTO 53
AMÉRICA LATINA GERARÁ 34 GW EM EÓLICA OFFSHORE ATÉ 2050 55
A atividade será impulsionada por projetos de hidrogênio verde fora da rede, com Brasil e Colômbia na liderança 55
SIEM OFFSHORE É MULTADA EM US$ 8 MILHÕES POR ATRASO NA ENTREGA DE NAVIO À PETROBRAS 55
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 9,7% 56
DECRETO QUE REGULAMENTA BR DO MAR É ESPERADO PARA PRÓXIMOS 10 DIAS 57
TJSP PROFERE NOVA DECISÃO CONTRA PAGAMENTO ANTECIPADO DE DEMURRAGE PARA RECEBIMENTO DE VAZIOS 57

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 59

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 59

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DIA DO ESTIVADOR: TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS CELEBRAM DATA COM LUTA POR MAIS TRABALHO

Categoria quer manutenção dos serviços e mais qualificação profissional
Por: ATribuna.com.br

Escala dos trabalhadores é realizada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Foto: Carlos Nogueira/AT

Manutenção dos postos de trabalho e qualificação profissional. Estas são as expectativas dos estivadores do Porto de Santos nesta terça-feira (18), no dia em que celebram sua data. A categoria quer, ainda, o reconhecimento da importância dos trabalhadores e da parceria com as empresas do cais santista.

Os estivadores atuam na movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações. Isto inclui o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo. Em Santos, eles atuam desde o início da atividade portuária e, hoje, a escala dos trabalhadores é realizada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Segundo a entidade, há 3.024 avulsos na categoria.

Porém, segundo o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva), Bruno José dos Santos, são cerca de 1.500 trabalhadores na ativa. Além disso, é cada vez maior a presença de profissionais com vínculo empregatício nos terminais do cais santista. De acordo com a entidade, são cerca de 500 vinculados.

"A categoria tem que comemorar a permanência nos postos de trabalho ajudando o Porto de Santos a bater todos recordes e impulsionando a balança comercial", afirmou o sindicalista.

Há alguns anos, o portuário era o responsável pelo carregamento de sacas e precisava de força. Hoje, o perfil do trabalhador mudou e ele precisa estar atento às novas tecnologias. Diante disso, Santos ainda aponta a necessidade de qualificação dos estivadores. A ideia é possibilitar a operação de equipamentos modernos para o aumento da eficiência do Porto de Santos.

"Queremos ser reconhecidos pelos empresários, operadores e Ogmo como parceiro de trabalho. E também o cumprimento da Lei Federal 12.815 (a Lei dos Portos) respeitando a exclusividade, arrecadando valores para um PDV (Plano de Desligamento Voluntário) e abrindo vaga pra novos cadastros", destacou o presidente do Sindestiva.

Atualmente, a categoria enfrenta problemas financeiros e com falta de mão de obra. A sede do sindicato precisou ser entregue, já que o imóvel foi arrematado em um leilão, depois de uma dívida milionária. Isto aconteceu em agosto. "A estiva de Santos está sempre pronta para ajudar o Porto, Santos e Brasil. Parabéns a todos os estivadores, parte de uma engrenagem que movimento e eleva o nome do nosso País".

Vida dedicada à Estiva

Dos 70 anos de idade, 49 são dedicados ao Porto de Santos. O estivador Oelto José de Jesus é um de quatro irmãos estivadores. Ele ainda está na ativa e espera e busca por direitos da categoria. O início da carreira foi como bagrinho, que eram os estivadores não sindicalizados. Dois anos depois, passou a fazer parte do quadro do Sindestiva.

"São muitos laços com o Porto. Tem família, amigos. Agora, a gente precisa manter os empregos. A gente foi perdendo espaço. Precisamos manter a nossa exclusividade no Porto", afirmou Jesus, que mesmo com a idade avançada pretende seguir na função. "Só com o salário de aposentadoria, a gente não consegue se manter. Então, tenho que continuar".
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/10/2022

TRÊS EMPRESAS VÃO GERENCIAR FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Autoridade Portuária anuncia aprovação de VLI, MRS e Rumo
Por: ATribuna.com.br

Estimativa é de que o contrato seja assinado ainda este ano Foto: Matheus Tagé/AT

A Santos Port Authority (SPA) anunciou nesta segunda-feira (17) as três empresas ferroviárias aprovadas para compor a gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips): VLI, MRS Logística e Rumo. A estimativa é de que o contrato seja assinado ainda este ano.

A partir de agora, as três companhias terão até 45 dias para apresentar o plano de transição operacional, com o objetivo de "garantir a transferência segura e sem interrupção das operações ferroviárias no Porto", segundo a Autoridade Portuária. A cessionária deverá implementar o plano de transição no prazo máximo de 90 dias.

Caberá ao grupo, formatado por meio de contrato associativo, fazer a gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos. Além disso, deverá promover investimentos de R$ 891 milhões, em até cinco anos, a partir da aprovação dos respectivos projetos executivos pela SPA.

Saturação e obras
A capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização. A expansão ganha importância para poder dar vazão, de forma eficiente, à movimentação futura, que tem como projeção dobrar no prazo de cinco a dez anos.

Atualmente, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano. Seriam necessários 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias que chega ao Porto de Santos.

As principais intervenções previstas são um pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, com três vias férreas para atendimento aos terminais de celulose; viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha; passarelas de pedestres entre o Canal 4 e Ponta da Praia; pera ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos; e um novo viário da segunda entrada da Margem Direita do Porto de Santos, no Saboó.

Inovação

O contrato associativo é uma das principais inovações da Fips. Nele, as empresas ferroviárias realizarão uma gestão cooperativa baseada na autorregulação administrativa e operacional. Elas compartilharão custos, sem finalidade lucrativa. Durante a vigência contratual, a cessionária realizará, a cada dois anos, chamamentos públicos para garantir o ingresso de novos associados.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MINFRA ACOMPANHA SERVIÇOS NA BR-101/RJ E DISCUTE IMPLANTAÇÃO DA MARINA SÃO BENTO

Investimentos no Rio de Janeiro para infraestrutura de transportes chegam a R$ 1,1 bilhão desde 2019

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou as obras emergenciais na BR-101/RJ e acompanhou as ações para implantação da Marina São Bento, em Angra dos Reis (RJ), nesta terça-feira (18). Somente no Rio de Janeiro, desde 2019, a gestão já investiu cerca de R$ 1,1 bilhões em obras estruturantes, seja com recursos públicos ou por meio de parcerias com a iniciativa privada, que vão fomentar a economia e gerar empregos diretos.

Um exemplo de projeto de parceria privada é o da Marina Porto São Bento, em Angra do Reis. O empreendimento, que vai contar com terminal internacional para a parada de transatlânticos, marinas seca e molhada, hotel e centro de convenções deve gerar 6 mil empregos diretos. O termo de compromisso para liberação do lote 4, local em que será construída a Marina, foi assinado em junho no Minfra.

“Hoje nós passando formalmente a área deste grande projeto a prefeitura e estamos muito otimistas com esse empreendimento que vai integrar o porto a cidade gerando empregos e trazer desenvolvimento pra região”, disse o ministro.

Recuperação
A agenda ministerial também acompanhou as obras de recuperação dos trechos da BR-101/RJ, fortemente atingidos pelas chuvas em abril. A CCR RioSP, responsável pela Via Dutra (BR-116) e Rio-Santos (BR-101), atuam diretamente em mais de 90 obras emergenciais que ocorrem nos trechos atingidos.

As obras dos quilômetros 392 e 467, na BR-101/RJ que sofreram com a erosão e estão sendo recuperados com serviços de drenagem, grampeamento de solo e outras medidas que ajudam a reduzir a possibilidade de danos e ocorrências futuras e proporcionando mais segurança na rodovia.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/10/2022

SELEÇÃO DA ADMINISTRADORA DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS É CONCLUÍDA

Gestão do empreendimento foi definido em chamamento público: cessionária terá que investir R$ 891 milhões na modernização da chamada Fips

Definida a composição da nova administradora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Após realizar processo de chamamento público, a Santos Port Authority (SPA) publicou nesta segunda-feira (17) as três empresas aprovadas para integrar a cessionária responsável pela gestão do ativo. São elas: Ferrovia Centro Atlântica S/A (VLI), MRS Logística S/A e Rumo S/A.

A partir da publicação, as empresas têm até 45 dias para apresentar o plano de transição operacional, o que garante as operações ferroviárias ao longo do período de transição para o novo contrato. Esse plano deverá ser executado em no máximo 90 dias. O pool de empresas fica responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos. O grupo deve investir, no mínimo, R$ 891 milhões já nos primeiros cinco anos, contados da aprovação dos projetos executivos pela SPA.

O complexo portuário de Santos já está com 94% de sua capacidade máxima, sendo imprescindível a expansão do empreendimento para dar vazão, com eficiência, à movimentação futura de carga: a projeção é que o volume transportado dobre no prazo de 5 a 10 anos. Hoje, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano, sendo preciso ser elevada até 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume das ferrovias que deságuam no Porto de Santos, operadas pelas empresas MRS, Rumo e VLI.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/10/2022

PROGRAMA MINEIRO SERVIRÁ DE BASE PARA BANCO NACIONAL DE VEÍCULOS DESMONTADOS

Protocolo de intenções foi assinado entre MInfra e governo de Minas Gerais e poderá ser levado para todas as unidades da Federação

Protocolo de intenções assinado nesta terça-feira (18) entre o Ministério da Infraestrutura e o governo de Minas Gerais servirá como base para a implantação banco nacional de veículos desmontados e de peças usadas. O acordo firmado entre a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e o Departamento de Trânsito do estado (Detran-MG) permite ações colaborativas e desenvolvimento de projetos para regulamentar a atividade.

“O Detran/MG já desenvolveu esse sistema e é referência nacional em termos de tecnologia, segurança e rastreabilidade dos veículos e das peças que são cadastradas. A Senatran vem buscar essa experiência para replicar a todos os estados e servir de base para a criação de um banco nacional, conforme prevê a legislação”, destacou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

A ideia é que banco nacional, conforme previsto na Lei 12.977, de 20 de maio de 2014, seja futuramente utilizado por todos os Detrans do país. Pelo acordo assinado, o software do Sistema de Desmonte - Credenciamento de Empresas e de Rastreabilidade de Peças será cedido de forma gratuita para os órgãos de trânsito. Também haverá compartilhamento dos manuais do sistema e apoio técnico para implantação e aperfeiçoamento.

"Hoje o Detran-MG está assinando um importante protocolo de intenções, uma vez que o sistema de rastreabilidade de peças, que é sucesso em Minas Gerais, será disponibilizado para outras unidades da federação, os demais Detrans do Brasil. Um sistema que só em Minas, com sua implantação, já diminuiu o número de furto e roubo de veículos”, destacou o diretor do Detran-MG, delegado Eurico da Cunha Neto.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/10/2022

NO PARANÁ, MINFRA E GOVERNO ESTADUAL DISCUTEM OBRAS PRIORITÁRIAS DE INFRAESTRUTURA

Entre os temas discutidos, estava a pavimentação do trecho da BR-153/PR que liga Alto do Amparo a Imbituva

O ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o governador do Paraná, Ratinho Júnior, discutiram nesta segunda-feira (17), em Curitiba, as prioridades para melhorar a infraestrutura

rodoviária, ferroviária e aeroportuária no estado. O destaque da reunião ficou para a execução das obras de pavimentação da BR-153/PR, a Transbrasiliana, ainda em 2023.

No total, estão previstos 53 quilômetros de pavimentação, com início no distrito de Alto do Amparo, em Tibagi, até Imbituva, no Centro-Sul paranaense. Segundo o ministro da Infraestrutura, o projeto está pronto e atenderá uma reivindicação antiga da população.

Este é o último trecho que falta dentro do Paraná para a Transbrasiliana ficar pronta. A estrada liga o Pará ao Rio Grande do Sul e é a quinta maior rodovia do país, com mais de 3.850 quilômetros. "Estamos contratando o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) para que possamos pavimentar essa rodovia já no final do ano que vem", disse.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL DO ME É ATIVADA EM FORTALEZA

A 20ª Cape em funcionamento no país será responsável pelo atendimento de aproximadamente 6.700 pessoas

A Central de Atendimento de Pessoal (Cape) em Fortaleza (CE) foi ativada nesta terça-feira (18/10) no edifício-sede do Ministério da Economia no Ceará (Rua Barão de Aracati, 909). O edifício, inaugurado em 1979, é assinado pelo arquiteto modernista Acácio Gil Borsoi e ornamentado com jardim de plantas regionais e medicinais do precursor do paisagismo modernista no Brasil e artista plástico Burle Marx.

Inaugurada no âmbito do programa Unifica da Secretaria de Gestão Corporativa (SGC/SE/ME), a Cape CE será responsável pelo atendimento de aproximadamente 6.700 pessoas, entre servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários.

Otimização do espaço físico
Compartilham o edifício-sede do Ministério da Economia na capital cearense – e rateiam as despesas de manutenção do espaço físico – a Superintendência Regional de Administração do Ministério da Economia no estado do Ceará (SRA-CE/SGC), a Superintendência Regional do Trabalho (SRT-CE/MTP) e as representações estaduais do Tribunal de Contas da União (SEC-CE/TCU), do Ministério da Saúde (MS), da Controladoria-Geral da União (CRU-CE/CGU), da Receita Federal do Brasil , da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional e da Secretaria de Patrimônio da União.

Capes por todo o país
Agora, são 20 Capes em funcionamento regular em dias úteis, das 8h às 17 horas: Alagoas, Amapá, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo. Também estão

previstas ativações de Centrais em outros estados. As Centrais de Atendimento de Pessoal fazem parte do pilar "Centralização da Gestão de Pessoas" do programa Unifica, que também é composto pelos pilares "Otimização do espaço físico" e "Especialização das contratações".
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/10/2022

RECEITA E POLÍCIA FEDERAL DESARTICULAM ESQUEMA CRIMINOSO CONTRA O SISTEMA FINANCEIRO

Organização criminosa, que captava recursos de investidores, causou prejuízos para mais de 1 milhão de pessoas em todo o mundo

A Receita Federal e a Polícia Federal deflagraram, na manhã desta quarta-feira (19/10), a Operação La Casa de Papel, visando desarticular organização criminosa que se especializou na captação de recursos de investidores a pretexto de gerir aplicações extremamente rentáveis em setores de minas de diamantes, vinhos, viagens e energia. O grupo conta com uma pessoa jurídica detentora de criptomoeda própria, porém não possui qualquer autorização para funcionar como instituição financeira.

As investigações foram iniciadas após prisão em flagrante de dois integrantes do grupo e de um segurança particular, em 2021, na cidade de Dourados (MS), transportando 100 mil dólares em pedras preciosas (esmeraldas), sem a documentação comprobatória. Com o andamento das investigações, foi possível verificar que os envolvidos possuíam relação com uma entidade religiosa, o que possibilitou a identificação de outros envolvidos.

Constatou-se que os investigados criaram uma rede de seguidores e colaboradores na internet, causando prejuízos a “investidores” brasileiros, europeus e, principalmente, residentes da América Latina. O esquema movimentou milhões de dólares e causou prejuízos para mais de 1,3 milhão de pessoas em todo o mundo, alegando ataque de "hackers", auditorias e mentiras.

Os investigados ostentam uma vida luxuosa nas redes sociais. Postam imagens de viagens internacionais para Dubai, Cancún e Europa. Mostram veículos importados de altíssimo padrão, ostentam muito ouro, roupas de grifes de altíssimo padrão, pagamentos de camarotes de shows e fotos acompanhados com personalidades conhecidas. Exibem matérias jornalísticas propagando terem se tornado multimilionários com o negócio e propondo ajudar pessoas a se tornarem milionárias, tudo de modo a buscar atrair mais pessoas para o golpe.

Estão sendo cumpridos seis mandados de prisão preventiva e 23 de busca e apreensão por 19 auditores-fiscais e oito analistas tributários da Receita Federal, 150 policiais federais e três servidores da Agência Nacional de Mineração. Além disso, foi determinada a suspensão das atividades econômicas de 26 pessoas jurídicas, inclusive de uma igreja utilizada na movimentação e lavagem de recursos do esquema financeiro. As ações acontecem nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Goiás, Maranhão e Santa Catarina.

O nome da operação, La Casa de Papel, foi dado em razão de alguns dos investigados serem de nacionalidade espanhola e terem criado ficticiamente o seu próprio banco e a sua própria “casa da moeda”.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/10/2022

SUPERÁVIT DA BALANÇA SOBE 129% E CHEGA A US$ 2,13 BILHÕES ATÉ SEGUNDA SEMANA DE OUTUBRO

Corrente de comércio foi de US$ 23,94 bilhões no período, com US$ 13,04 bilhões de exportações e US$ 10,91 bilhões em importações; no ano, saldo é de US$ 49,84 bilhões

O superávit da balança comercial brasileira chegou a US$ 2,13 bilhões em outubro, até a segunda semana do mês, com aumento de 129% em relação a outubro de 2021, pela média diária. O resultado refletiu o crescimento de 28,2% nas exportações, que atingiram US$ 13,04 bilhões, enquanto as importações subiram 18% e totalizaram US$ 10,91 bilhões. A corrente de comércio (soma de exportações e importações) aumentou 23,3% no período, alcançando US$ 23,94 bilhões.

Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (17/10) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do ano, até a segunda semana deste mês, o superávit chegou a US$ 49,84 bilhões, enquanto a corrente de comércio atingiu US$ 483,59 bilhões. As exportações somaram US$ 266,72 bilhões, e as importações totalizaram US$ 216,87 bilhões.

Apenas na segunda semana de outubro, a Secex registrou superávit de US$ 638 milhões e corrente de comércio de US$ 10,52 bilhões, com exportações no valor de US$ 5,579 bilhões e importações de US$ 4,941 bilhões.

Desempenho dos setores
Neste mês, até a segunda semana, a Secex observou aumento de exportações na Agropecuária (+99%), que somou US$ 2,98 bilhões, e na Indústria de Transformação (+34,7%), com US$ 7,66 bilhões. Já as vendas da Indústria Extrativa recuaram, ficando em US$ 2,27 bilhões (-22,7%).

Do lado das importações, houve crescimento dos desembarques para a Indústria Extrativa, que chegaram a US$ 477,64 milhões (+16,6%), e para a Indústria de Transformação, que alcançaram US$ 10,15 bilhões (+20,5%). Já as compras do setor agropecuário diminuíram e somaram US$ 197,71 milhões (-13,6%).

Veja os principais resultados da balança comercial
https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/10/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM FÓRUM DE OPORTUNIDADES
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

Em poucos momentos da história do Brasil, o setor de infraestrutura de transportes passou por um período tão rico em oportunidades de crescimento como o atual. A iniciava privada tem assumido concessões de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias, leis e marcos regulatórios estão sendo criados para impulsionar investimentos e, em alguns casos, já se percebe uma redução do custo logístico de alguns produtos. Os avanços verificados recentemente, porém, não são suficientes. O desenvolvimento da economia brasileira demanda mais. Quer uma rede hidroviária efetiva, uma malha ferroviária de alcance nacional e portos com acessos amplos e custos reduzidos.

É neste cenário e com o objetivo de melhor debater esses desafios que começa hoje, em Brasília, a edição 2022 do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento reunirá os principais executivos desses setores, além de pesquisadores, especialistas e autoridades regionais, nacionais e internacionais.

Integrantes estratégicos do Governo Federal confirmaram presença. O ministro da Economia, Paulo Guedes, aborda, nesta manhã, as expectavas de crescimento da economia brasileira. E nessa quinta-feira, os ministros Marcelo Sampaio, da Infraestrutura, e Adolfo Sachsida, das Minas e Energia, vão tratar dos planos de expansão do mercado de transportes e dos desafios do setor energético, respectivamente.

E ainda estão previstos painéis sobre o programa de desestatização portuária, a necessidade de desenvolvimento do modal hidroviário, a importância de se construir uma nova ligação rodoviária entre o Porto de Santos e o Planalto, ações de sustentabilidade e estratégias para o crescimento do comércio exterior. Durante a programação, ainda serão realizados o III Encontro Nacional de

Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph) e a premiação Rodovias+ Brasil e Ferrovias+ Brasil, destacando cases de sucesso desses dois segmentos.

O fórum, enfim, conta com uma programação cobrindo os principais desafios ao desenvolvimento da infraestrutura logística e de transportes brasileira. E são questões que devem ser debatidas intensa e amplamente, para que as soluções e as medidas planejadas pelas autoridades, para superar esses obstáculos, possam atender de modo definitivo as demandas do mercado e não dê origem a novos problemas.

Enfim, o Brasil Export começa hoje criando a oportunidade de a comunidade do setor de infraestrutura debater o caminho que deseja trilhar nos próximos anos, que futuro quer ter. Que essa jornada seja feita a quatro mãos, com os setores privado e público em parceira, buscando o melhor desenvolvimento para o Brasil.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS
Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

PARANAGUÁ 1
Um total de 6,6 milhões de toneladas de soja, milho, farelo e açúcar deve ser embarcado pelo Porto de Paranaguá (PR) neste último trimestre do ano, segundo a Portos do Paraná, que administra os complexos do estado. O número é 53,7% maior do que a total movimentação de outubro a dezembro de 2021, 4,29 milhões de toneladas. De acordo com o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, “a diferença está, principalmente, nos volumes esperados para os embarques de milho”, commodity que tem registrado uma forte alta em seus carregamentos.

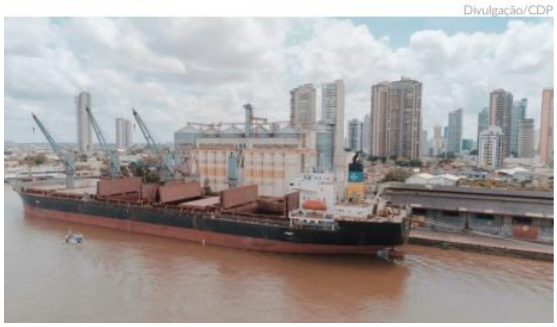
PARANAGUÁ 2
Ainda conforme a autoridade portuária, estão previstas as exportações de 2,6 milhões de toneladas de milho, 1,86 milhão de toneladas de farelo de soja, 1,12 milhão de toneladas de soja em grãos e um milhão de toneladas de açúcar a granel. Os principais destinos do milho embarcado em Paranaguá são o Irã, o Egito e o Japão. Do farelo de soja, Holanda, Alemanha e Coreia do Sul. Da soja em grão, China, Coreia do Sul e Irã. E do açúcar, Canadá, Argélia e Irã.

ANTAQ
O tempo médio de tramitação dos processos sancionados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no terceiro trimestre do ano, foi de 42 dias. O dado, obtido a partir de um levantamento da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) do órgão, aponta uma redução de 38,6% nesse prazo, em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo a Antaq, essa queda é resultado do estabelecimento de metas de redução de tempo de tramitação e de capacitações na equipe, a fim de uniformizar procedimentos e ampliar a eficiência.

FERTILIZANTES
As importações de fertilizantes no País somaram 27,9 milhões de toneladas até setembro. O total é 3,8% maior do que o registrado nos primeiros nove meses do ano passado. Segundo bolem especializado do setor, os volumes desembarcados nos portos brasileiros foram maiores de abril a julho, após as indústrias terem antecipado suas aquisições devido à guerra entre Rússia e Ucrânia. Mas essas quantidades caíram nos dois meses seguintes.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - PORTO DE BELÉM CELEBRA CONTRATO COM EMPRESA PETROLÍFERA

Delima vai instalar Planta de Fluidos destinada ao apoio operacional de um projeto da Petrobras
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



As atividades servirão de apoio operacional ao projeto de perfuração de poços de petróleo e gás da Petrobrás chamado "Margem Equatorial»

A Companhia Docas do Pará (CDP), Autoridade Portuária que administra o Porto de Belém (PA) celebrou, no último dia 13, um contrato de uso temporário com a empresa Delima Comércio e Navegação LTDA. O documento autoriza a exploração de uma área de 3.106 m², ou Armazém nº 8, durante quatro anos improrrogáveis, num investimento de pouco mais de R$ 18 milhões, que prevê a implantação de uma Planta de Fluidos.

As atividades servirão de apoio operacional ao projeto de perfuração de poços de petróleo e gás da Petrobras chamado "Margem Equatorial". O início das operações no Armazém 8 é previsto para dezembro deste ano, segundo a CDP.

As principais cargas a serem movimentadas serão granéis líquidos, com previsão de movimentação mensal de até 3 mil m³; e granéis sólidos, como barita, bentonita e calcita.

Também serão operadas carga geral, com cerca de 1000 toneladas/mês; granel sólido de projeto, até 500 toneladas/mês; e big bags, até 1000t/mês.

O fluxo operacional incluirá a recepção de produtos/insumos/matéria-prima; a armazenagem; a transferência e adição de produtos para o tanque de mistura de fluidos; a mistura, homogeneização e circulação no tanque de mistura; a transferência dos fluidos do tanque de mistura para o tanque de armazenagem da barcaça; o bombeio do tanque de armazenagem para o transportador supply boat (navio especialmente projetado para abastecer plataformas offshore de petróleo e gás).

MARGEM EQUATORIAL
A Margem Equatorial, vista pelo setor petrolífero como o “novo pré-sal” brasileiro, é uma região que vai do litoral do Rio Grande do Norte ao Amapá, incluindo as bacias Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar. As operações na região devem ser divulgadas pela Petrobras no mês que vem, dentro do Plano Estratégico 2023-2027 da companhia. O investimento previsto para a campanha exploratória é de dois bilhões de dólares, mas para isso a estatal aguarda a licença ambiental concedida pelo Ibama.

Entre as etapas da avaliação pré-operacional, a Petrobras precisa comprovar que é capaz de conter qualquer vazamento de petróleo advindo das atividades, o que deve ocorrer em simulação prevista ainda para este ano, após autorização do órgão ambiental, que acompanhará a ação.

O teste deve ocorrer na fronteira com a Guiana Francesa, a 160 km da costa do extremo norte do Amapá. A perfuração seria a 40 km da divisa com a Guiana, a uma profundidade de 2.500 metros de lâmina d'água.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

REGIÃO NORDESTE - PARAÍBA REGISTRA ALTA AS EXPORTAÇÕES DE JANEIRO A SETEMBRO

Acréscimo foi de mais de 9% comparado ao mesmo período de 2021, aponta o Centro Internacional de Negócios do Estado
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

De janeiro a setembro deste ano, a Paraíba teve um crescimento de cerca de 9,4% nas exportações dos seus produtos, comparado ao mesmo período do ano passado. O volume embarcado garantiu uma receita correspondente a US$104.652.443 para o Estado. Os dados são do Centro Internacional de Negócios da Paraíba (CIN-PB), que divulgou a Balança Comercial com dados referentes ao período no último dia17.

De acordo com o panorama mensal, os produtos que tiveram destaque nas exportações do estado no mês de setembro foram os calçados de borracha (US$ 2,491 milhões), os sucos de abacaxi industrializados (US$ 1,130 milhões), as lagostas congeladas (US$ 880 mil), os fios de algodão (US$ 672 mil) e a água de coco (US$454mil).

O estado da Paraíba possui o principal polo de produção de calçados do País, na cidade de Campina Grande. Segundo dados do Relatório Setorial da Indústria de Calçados 2022, publicado pela Associação Brasileira das Indústrias de Calçados, a cidade teve uma produção esmada em mais de 144 milhões de pares em 2021. Neste ano, a receita gerada pela exportação dos calçados já passados US$44,665 milhões.

Os principais destinos das exportações paraibanas no mês foram a Argentina, a Holanda, os Estados Unidos, a China e Taiwan - que pela primeira vez aparece na lista de países compradores da Paraíba.

Desde 2021, o Estado tem conseguido se manter em crescimento nas exportações. No Panorama Geral de 2021, o estado apresentou um crescimento de 17% quando comparado a 2020. A expectava é que até dezembro deste ano a taxa de exportação no estado se mantenha em crescimento.

O estudo do Centro Internacional de Negócios da Paraíba é feito mensalmente para trazer informações sobre as exportações e importações do Estado, detalhando os principais setores e os países que mais compraram e venderam produtos. Em dezembro é publicado o Panorama Geral trazendo essas informações de todo o ano corrido.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

REGIÃO NORDESTE - CEARÁ PREVÊ RECORDE DE EXPORTAÇÕES DE ROCHAS EM 2022

No acumulado deste ano o setor arrecadou US$ 31,8 milhões, valor 10% maior do que o registrado no mesmo período de 2021
Por VANESSA PIMENTEL ***vanessa@portalbenews.com.br***

Divulgação/Porto de Pecém

O Ceará também está na vanguarda no que diz respeito à extração de granito, um dos mais valorizados do Brasil

O Ceará espera bater recorde de exportações de rochas neste ano e, de acordo com as cifras registradas até agora, o resultado deve ser alcançado. De janeiro a setembro de 2022, o setor exportou um total de US$ 31,8 milhões, valor 10% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado, segundo dados do "Setorial in Comex" de rochas ornamentais, estudo elaborado pelo Centro Internacional de Negócios da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (CIN/Fiec).

Apenas em setembro foram US$ 2,05 milhões em embarques, o que mantém o Estado como o terceiro maior entre os exportadores de rochas ornamentais do País - atrás de Espírito Santo (US$ 819,8 milhões) e Minas Gerai s (US$112,2 milhões).

No Porto do Pecém (CE), as operações com este tipo de carga são realizadas pelo Tecer Terminais, que movimenta ainda peças de pneus OTR (off the road) para mineração de alta produtividade, peças para eólicas onshore, como pás, torre, nacele e rotor, além de fertilizantes em big bags e bobinas de aço. No último dia 13, a companhia embarcou 9 mil toneladas de granito para Marina Di Carrara, na Itália.

O crescimento das exportações cearenses do segmento tem sido consecutivo desde 2012. Há 10 anos, os embarques contabilizavam US$ 3 milhões; hoje, chegam a US$38 milhões.

Quanto aos destinos, a Itália é a principal, recebendo 54% das cargas exportadas; seguida por Estados Unidos, 33%; China 6%; Espanha, 2%; e México 1%.

As condições favoráveis para o desenvolvimento da indústria de rochas ornamentais no Ceará são vistas como promissoras pelo segmento. Entre elas estão a caracterização tecnológica das rochas encontradas no território, a diversidade do material, a disponibilidade de reservas minerais, a infraestrutura adequada, o potencial de mercado e a localização privilegiada do estado, que o torna a fronteira mais importante de quartzitos de cor clara e propicia uma melhor logística de fretes marítimos internacionais.

O Ceará também está na vanguarda no que diz respeito à extração de granito. O Estado foi um dos primeiros a incrementar o uso das máquinas a fio diamantado, ainda no início dos anos 90. Da região é extraído o granito mais reverenciado nas grandes obras realizadas no Brasil, reconhecido mundialmente como Branco Ceará.

Neste cenário, o mercado interno cearense também está se expandindo. Em 2014 eram cerca de 14 empresas do ramo, atualmente há mais de 60, estima o Sindicato de Indústrias de Mármores e Granitos do Ceará (Simagran-CE).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - PRATICAGEM DO BRASIL LANÇA LIVRO SOBRE PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

Objetivo é estabelecer critérios e diretrizes para projetos de obras e reformas de instalações nos complexos marítimos
Por TALES SILVEIRA ***tales@portalbenews.com.br***

Segundo o presidente da Praticagem do Brasil, prático Ricardo Falcão, o livro servirá de apoio a revisões de projetos já existentes e também para futuras obras de modernização portuária

A Praticagem do Brasil lançou o livro “Planejamento Portuário - Recomendações para Acessos Náuticos” ontem, em evento que reuniu autoridades e empresários do setor na sede do Instituto Praticagem do Brasil, em Brasília. A obra traz orientações e recomendações para o desenvolvimento de projetos portuários e a realização de obras nessas instalações, além de destacar diretrizes para o planejamento dos acessos aquaviários - conteúdo inédito na bibliografia recente do setor.

O livro foi elaborado pela comissão responsável pela segunda edição da norma da ABNT sobre planejamento portuário. Também teve como base documentos da Associação Mundial para a Infraestrutura do Transporte Aquaviário (tradução de livre de World Association for Waterborne Transport Infrastructure, o nome moderno da Pianc, o manual do Corpo de Engenheiros do Exército Americano e recomendações de obras marítimas da Espanha.

De acordo com o presidente da Praticagem do Brasil, prático Ricardo Falcão, o livro tem como objetivo acabar com a falta de diretrizes para formulação de projetos de engenharia portuária no País. “Diante da falta de uma diretriz nacional sobre o assunto, este livro representa uma enorme contribuição para a competitividade do país. Isso porque serve de norte para os que vão formular os projetos básicos de engenharia. E são justamente as premissas nessa fase que determinam a segurança e eficiência de um empreendimento”, disse.

Além disso, segundo Falcão, o livro servirá de apoio a revisões de projetos já existentes e também para futuras obras de modernização portuária. “Mas não se trata apenas de termos um guia para os novos projetos, mas também para revisar parâmetros operacionais de segurança e modernizar instalações existentes. A pressão mundial pela entrada de navios mais modernos e cada vez maiores é crescente e não podemos deixar nossa economia para trás”, falou.

Já um dos autores do livro, o diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, destacou a importância do planejamento nos projetos portuários. “Precisamos de portos no padrão e não fazer uma simulação depois para saber se dá para entrar com um navio maior. Um porto começa pelo tipo de navio que vai entrar e não o contrário. Precisamos amadurecer”, comentou.

A coordenação do livro é dos professores Edson Mesquita dos Santos, Sergio H. Sphaier, do consultor naval Mario Calixto e do prático Marcelo Cajaty. A edição coube à Praticagem do Brasil.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - BRASIL EXPORT TEM INÍCIO HOJE DEBATENDO DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

Ações para modernização, privatização, sustentabilidade, participação feminina e multimodalidade são alguns dos destaques nos dois dias de painéis do fórum
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Novas tecnologias, desestatizações portuárias, hidrovias, sustentabilidade, integrações e ligações logísticas. Essas são algumas das principais discussões que acontecerão no Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que será realizado hoje e amanhã, em Brasília (DF). Toda a programação será transmitida ao vivo pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br).

O fórum terá a participação dos ministros Paulo Guedes (Economia), Marcelo Sampaio (Infraestrutura) e Adolfo Sachsida (Minas e Energia). Guedes fará a palestra “O crescimento da economia do Brasil nos próximos anos” às 9h30 de hoje, enquanto Sampaio e Sachsida estarão na programação de amanhã.

Também hoje, logo no início dos trabalhos, às 10h45, será realizado o painel “Tecnologias incorporadas à governança das Autoridades Portuárias”. O painel faz parte do III Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph). O evento é promovido pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

À tarde, será a vez de discutir a primeira autoridade portuária desestatizada do País. Trata-se da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que foi leiloada em março deste ano e consagrou a

Quadra Capital como vencedora do certame. Os debates serão voltados sobre os próximos passos da administração.

Hidrovias

No mesmo dia estarão em pauta melhorias para as hidrovias brasileiras. Trata-se da BR dos Rios, o programa de es- mulo à movimentação de cargas por hidrovias no país.

A proposta de regulamentação promete trazer mudanças estruturais na legislação brasileira, além de incentivar a navegação hidroviária.

Outra discussão será em torno da Hidrovia da Lagoa Mirim – Lagoa de Patos, no Rio Grande do Sul. Também conhecida como hidrovia Brasil-Uruguai, o projeto é o primeiro do transporte hidroviário qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Todos esses assuntos estão previstos no painel “Integração hidroviária: o corredor logístico Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos”, às14h35.

Mais discussões sobre as hidrovias acontecerão às 17h10 no painel regional Norte “A transformação de vias navegáveis em hidrovias”. Aqui, o debate será volta do à necessidade de investimento nas vias navegáveis e o potencial hidroviário do Arco Amazônico.

Energia, sustentabilidade e cultura ESG

A discussão sobre sustentabilidade e cultura ESG [sigla em inglês para práticas ambientais, sociais e de governança] não poderia ficar de fora. Por isso, na tarde do primeiro dia será realizado o painel “Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos”.

O objetivo será discutir temas como a preservação da fauna e flora locais, hidrogênio verde, mudanças na matriz energética e incentivo a sustentabilidade como pilar para aumentar eficiências nas operações.

Também deve ser discutido as práticas e conceitos ESG, que cada vez mais se valorizam mundo à fora atraindo fundos de investimentos estrangeiros que estão atentos a esse tipo de oportunidade. Vale lembrar que, até 2025, os projetos que priorizam esses conceitos deverão atingir um terço do mercado internacional.

Os novos conceitos verdes serão retomados ao meio-dia do segundo dia de fórum, com o painel “Ações voltadas para sustentabilidade e mudança da matriz energética no setor de infraestrutura”, que acontecerá às 12h do segundo dia de debates do BrasilExport.

Deverão ser tratados as diferentes formas para trazer mudanças na matriz energética nacional, como a ampliação do uso de fontes renováveis, de eólicas offshore, de diminuição de gastos de energia por parte de armadores e operadores portuários e de incentivos e mudanças na regulação para práticas sustentáveis.

Baixada Santista

Voltando à tarde do primeiro dia, será realizado o painel Santos nomeado “A urgência de uma nova ligação rodoviária entre a Baixada Santista e o Planalto”. O debate será entorno da necessidade de ampliações e criações de novos trechos para atender a demanda que será gerada pela expansão e privatização da Santos Port Authority.

NO PAINEL “IMPULSO PARA AS EXPORTAÇÕES E MAIOR COMPETITIVIDADE PARA OS SERVIÇOS NO EXTERIOR” OS CONSELHEIROS DISCUTIRÃO AS ESTRATÉGIAS PARA INCENTIVAR AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, O MERCADO GLOBAL EM 2023 E SEUS NOVOS MERCADOS E POTENCIAL DE NEGÓCIOS

Comércio exterior

"Impulso para as exportações e maior competitividade para os serviços no exterior". Aqui os conselheiros discutirão as estratégias para incentivar as exportações brasileiras, o mercado global em 2023 e seus novos mercados e potencial de negócios, além das revisões de políticas públicas para impulsionar o comércio exterior.

Às 15h35, será a vez do conselho internacional do Brasil Export se reunir para realizar o painel "Península Ibérica e seu papel estratégico na logística europeia e a relação como Brasil".

Os debates terão como tópicos a interconexão da Península Ibérica com o resto da Europa, o estreitamento de laços entre os países e a necessidade do fomento do diálogo para coordenação estratégica do desenvolvimento logístico no Brasil e nas nações amigas.

O comércio exterior volta a ser debatido na tarde do segundo dia do Fórum com a palestra sobre a "Participação brasileira no comércio internacional". A ideia será discutir os desafios para aumentar a produtividade, a inovação e a competitividade das empresas brasileiras.

Presença feminina no setor
O primeiro dia também terá discussões sobre o crescimento e importância da participação das mulheres no setor portuário e na infraestrutura nacional. O painel, intitulado "O crescimento da participação feminina no setor de logística e de transportes no Brasil", contará somente com mulheres renomadas do setor e será o encerramento dos trabalhos do primeiro dia do fórum.

Multimodalidade
O segundo dia de debates do Brasil Export contará com discussões sobre a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias e portos brasileiros. Dois painéis regionais tratarão sobre o tema. O primeiro será realizado pelo conselho regional do Centro-Oeste Export e está batizado como "Corredores logísticos multimodais".

O segundo painel, nomeado "Acessos ferroviários aos portos: uma demanda crescente", às 15h, fechará o ciclo de debates regionais dos dois dias de fórum. As discussões terão como foco a falta de acessos ferroviários aos portos da região e a perda de competitividade.

O Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária é organizado pela Una Markeng de Eventos. É aberto presencialmente para conselheiros, patrocinadores e convidados, com transmissão simultânea online e gratuita pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br). Também haverá flashes da programação nos canais Bandnews e Agro+, ambos do Grupo Bandeirantes de Comunicação.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022
Sujeita a alterações | Presencial exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export

19 Outubro | Quarta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF
Início da transmissão online gratuita
08h00 Início do credenciamento
08h30 Abertura do III ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias) Mayhara Chaves, Presidente da ABEPH (Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias); Fabricio Guimarães Julião, CEO do Brasil Export; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
09h30 Palestra de abertura: Paulo Guedes, Ministro da Economia "O crescimento da economia do Brasil nos próximos anos" Cenários favoráveis e riscos a serem combatidos As reformas necessárias e novas políticas do Governo Federal O papel da infraestrutura de transportes e logística no crescimento brasileiro

10h30 Intervalo
10h45 Painel 1: Tecnologias incorporadas à governança das Autoridades Portuárias
> Modernização da gestão dos portos públicos por meio de tecnologias diversas
> Planos para a implantação do Port Community System no Brasil
> Integração dos sistemas entre os portos, embarcadores e setor produtivo

Apresentação: Otto Burlier, Diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura
Moderação: Angelino Caputo, Presidente do Conselho do Brasil Tech Export e Diretor-Executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados)

11h45 Painel 2: Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos
> Preservação da fauna e flora locais
> Hidrogênio verde e mudanças da matriz energética
> Incentivo à sustentabilidade como pilar para aumentar eficiência das operações Apresentação e moderação: João Amaral, Presidente do Conselho ESG do Brasil Export e Diretor Geral e de Operações da Voz dos Oceanos
12h45 Almoço no Royal Tulip Alvorada
14h00 Balanço dos Fóruns Regionais do Brasil Export – Oportunidades e Desafios Apresentação: José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional
14h10 Painel Sudeste: A nova CODESA: o futuro pós-desestatização
14h35 Painel Sul: Integração hidroviária: o corredor logístico Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos
15h10 Palestra: “Modelagens e boas práticas para portos e os setores de logística”
16h00 Palestra: “Impulso para as exportações e maior competitividade para os serviços no exterior”
17h00 Coffee break
17h30 Painel Santos: A urgência de uma nova ligação rodoviária entre a Baixada Santista e o Planalto
17h55 Painel Norte: A transformação de vias navegáveis em hidrovias
18h20 Painel Conselho Internacional: Península Ibérica e seu papel estratégico na logística europeia e a relação com o Brasil
18h40 Painel Conselho Feminino: O crescimento da participação feminina no setor de logística e de transportes no Brasil
19h00 Solenidade de Abertura Fabrício Julião, CEO do Brasil Export; Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Rafael Vitale, Diretor-Geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres); Guilherme Augusto Caputo Bastos, Ministro Corregedor Geral da Justiça do Trabalho; Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Ronei Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil; Vander Costa, Presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, Diretor Geral de Navegação da Marinha do Brasil; José Roberto Sampaio Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Senadores; Governadores; Deputados; Embaixadores e demais autoridades presentes
20h00 – Coquetel de abertura em Comemoração aos 25 anos da Santos Brasil

20 Outubro | Quinta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF
Início da transmissão online gratuita
09h00 Palestra especial
10h00 Painel Centro-Oeste: Corredores logísticos multimodais
10h25 Painel Nordeste: Acessos ferroviários aos portos: uma demanda crescente
11h00 Palestra: Adolfo Sachsida, Ministro de Minas e Energia “O futuro do setor de energia e de recursos minerais no Brasil”
12h00 Painel: Ações voltadas para sustentabilidade e mudança da matriz energética no setor de infraestrutura
13h00 Almoço
14h30 Palestra: “Liberdade econômica e livre iniciava”
15h30 Palestra: “Participação brasileira no comércio internacional”
16h00 Coffee break

16h30 Palestra especial
17h30 Painel: Os desafios da infraestrutura para os próximos anos
> Programa de novas concessões
> Mudanças em marcos regulatórios
> A importância da intermodalidade

Palestrante: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura
18h30 – Solenidade de Encerramento e Leitura da Carta do Brasil Export Leitura pelo Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos +
18h45 – Solenidade de Premiação: Rodovias + Brasil e Ferrovias + Brasil, parceria com a SNTT (Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

ESPECIAL - SANTOS BRASIL CELEBRA 25 ANOS COM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI

Companhia, que iniciou suas atividades em 1997, no Porto de Santos, opera dez terminais no País atualmente
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

"Trouxemos eficiência à logística portuária e encurtamos a distância entre o porto e a casa dos consumidores em todo o País", diz o diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlvedas.

A Santos Brasil celebra 25 anos de atividades no País com R$ 9 bilhões em investimentos aplicados e uma nova conquista, a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o seu primeiro terminal de granéis líquidos no Porto do Itaqui (MA). A autorização foi obtida em setembro.

A companhia, que já opera contêineres, veículos, carga geral e de projeto, e presta serviços de logística, expandiu sua margem de atuação para granéis líquidos em abril do ano passado, ao adquirir, em leilão, três áreas no Porto do Itaqui, no Maranhão, que é estratégico na distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste com potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

A empresa arrematou, na Bolsa de Valores de São Paulo - B3, duas áreas brownfields, ou seja, com terminais em operação, e uma terceira greenfield, onde vai erguer o terceiro terminal (TGL3), com início de operaçãoprevistoaté2026. Os investimentos para expansão da infraestrutura com o intuito de triplicar a capacidade nominal de granéis líquidos no Maranhão são esmados em R$ 600 milhões (incluindo R$ 157,3 milhões em outorgas).

Ao longo de duas décadas e meia, a Santos Brasil aplicou mais de R$ 9 bilhões no aumento da sua capacidade logística e portuária, em aquisições, expansões, modernização, tecnologia, capacitação e gestão de todas as unidades.

A companhia foi criada em 28 de novembro de 1997 para operar, na margem esquerda do Porto de Santos (SP), o Tecon Santos, que é considerado o maior terminal de contêineres da América do Sul.

"Desde que iniciamos nossas atividades, assumimos o compromisso de elevar a competitividade do comércio exterior brasileiro e hoje somos referência em operações portuárias e logística

integrada, respondendo por cerca de 18% da movimentação de contêineres do País. Trouxemos eficiência à logística portuária e encurtamos a distância entre o porto e a casa dos consumidores em todo o País, agregando valor por meio de uma operação eficiente, segura e responsável. Ao longo desses anos trabalhamos alinhados aos grandes temas da sociedade, buscando nos antecipar também às demandas relacionadas ao meio ambiente e às pessoas", declarou o diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda.

A Santos Brasil opera dez terminais no País, sendo três de contêineres (Tecon Santos-SP, Tecon Imbituba-SC e Tecon Vila do Conde-PA), um de veículos em Santos (TEV), três de carga geral (um em Imbituba e dois arrendamentos temporários em Santos, na margem direita do porto), e três de granéis líquidos recém-arrematados em Itaqui (MA). Através da Santos Brasil Logística, criada em 2007 e que opera de maneira integrada aos terminais, oferece soluções completas do porto ao e-commerce aosseusmaisde9.400clientes.

Quanto ao futuro, Sepúlveda destacou que a empresa foca em uma estratégia de crescimento sustentável. "Vivemos um momento de crescimento e expansão dos nossos negócios. Temos conseguido evoluir na sofisticação dos nossos produtos com crescimento dos resultados econômico-financeiros. A nossa estratégia de crescimento sustentável está focada em três frentes bem definidas: terminais de contêineres, logística integrada aos terminais e terminais de granéis líquidos. Vamos continuar a nossa expansão nesses três vetores, consolidando a Santos Brasil como um dos principais players de infraestrutura e logística da América do Sul", afirmou.

Sepúlveda acrescentou ainda que a companhia é competitiva e atua buscando atender às demandas do comércio exterior. "Temos solidez financeira, gestão ágil e responsável, elevado padrão de governança corporativa e buscamos sempre estar à frente do nosso tempo, com uma oferta de serviços bem aceitos por clientes, usuários do porto e pela sociedade. O comércio exterior brasileiro é cada vez mais competitivo e oferece inúmeras oportunidades. Estamos preparados para crescer com ele em sintonia com as demandas da sociedade moderna", concluiu.

Terminal de Veículos (TEV) Anexo ao Tecon Santos, o TEV tem capacidade operacional para 300 mil veículos por ano e movimenta veículos leves e pesados para exportação e importação.

Santos Brasil Logística
Criada em 2007, a Santos Brasil Logística executa desde o recebimento de cargas no Porto de Santos até o transporte e distribuição.

"Operando no modelo one stop shop, a empresa atua na prestação de serviços de logís- ca integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logiscs), com avidades sob medida, que envolvem alto nível de complexidade. Cuida da carga do cliente do porto até o desno final, centralizando todos os serviços da cadeia em uma interface única", informou a companhia.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

ESPECIAL - META É TRIPLICAR OPERAÇÃO DE TERMINAIS DE GRANEL LÍQUIDO NO MARANHÃO ATÉ 2026

Companhia pretende invesr cerca de R$ 600 milhões no aumento da capacidade nominal de 54 mil m³ para 190 mil m³
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Santos Brasil pretende triplicar a capacidade nominal dos terminais de granéis líquidos no Porto do Itaqui (MA), de 54 mil m³ para 190 mil m³, até 2026. Para isso, alocará cerca de R$ 600 milhões em investimentos.

Segundo informou a companhia, os terminais contarão com quatro linhas de píer dedicadas para combustíveis com acesso aos três berços públicos que operam granéis líquidos no porto

maranhense. Os equipamentos são destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de combustíveis (diesel, gasolina e biocombustíveis).

As áreas da zona portuária foram adquiridas em leilão realizado na Bolsa de Valores de São Paulo - B3, em abril do ano passado. São duas áreas brownfields, ou seja, com terminais em operação, e uma terceira greenfield, onde irá construir o terceiro terminal (TGL3).

Vale lembrar que o Porto do Itaqui é um hub estratégico de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Em setembro deste ano, a companhia obteve a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o TGL 3, que será o seu primeiro terminal de granéis líquidos.

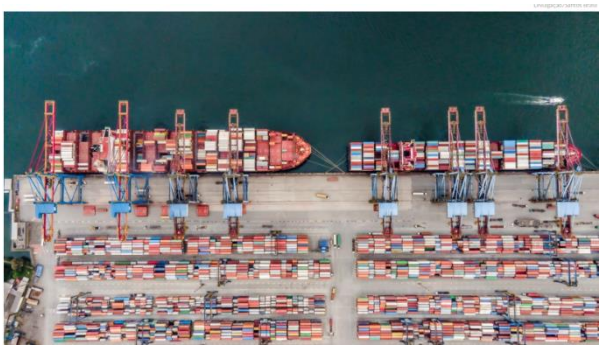
O TGL 3 terá capacidade nominal de 20milm³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, e conexões com os modais marítimo, rodoviário, ferroviário e dutoviário. A previsão da companhia é iniciar as operações até2026.

No momento, a empresa também trabalha para obter a licençadeoperaçãodoTGL1.

Arrendamentos
O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 190 mil m³ de capacidade nominal, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo capex é esmado em R$ 600 milhões, incluindo os valores das outorgas que somam R$157 milhões.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

ESPECIAL - TECON SANTOS TERÁ CAPACIDADE AMPLIADA PARA 3 MILHÕES DE TEU/ANO ATÉ 2031

Para isso, a Santos Brasil reserva RS 1,5 bilhão em investimentos a serem aplicados em três fases
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



Localizado na margem esquerda do Porto de Santos, Tecon Santos é o maior terminal de contêineres do País, operando atualmente 1,8 milhão de TEUs por ano.

Maior terminal de contêineres do País, o Tecon Santos terá a sua capacidade ampliada dos atuais 2,4 milhões de TEU/ano (unidade de medida equivalente a um contêinerde20pés) para3 milhões de TEU/ano até 2031. Para isso, a Santos Brasil reserva RS 1,5 bilhão em investimentos a serem aplicados em três fases. O terminal está situado na margem esquerda do Porto de Santos (SP), lado de Guarujá.

Segundo a companhia, a primeira fase do projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos foi entregue em 26 de novembro do ano passado. O aporte destinado foi de R$450 milhões.

No mês seguinte, foi iniciada a segunda fase, que consumirá R$ 540 milhões. Os recursos serão investidos na ampliação da capacidade de pátio do terminal em 600 mil TEU e na área de cais em 200 mil TEU. Com isso, a Santos Brasil projeta alcançar capacidade total de 2,6 milhões de TEU por ano em 2023.

A empresa também fechou a compra de dois portêineres (guindastes sobre trilhos para operação de navios de contêineres) de última geração e de duas empilhadeiras de contêineres vazios. Estes equipamentos somam R$ 130 milhões e fazem parte desta segunda fase do projeto.

Outra aquisição, em uma iniciava pioneira no País, será a de equipamentos automáticos, começando com os e-RTGs (guindastes móveis). O projeto contempla ainda instalações no prédio administrativo para operação remota, com foco na segurança operacional, aumento de produtividade e conforto aos operadores que passarão a controlar à distância os equipamentos quando a automação estiver completa, na terceira fase.

“Um novo sistema operacional entrará em funcionamento no terminal no ano que vem, integrando de uma maneira muito mais completa e em tempo real todas as atividades de pátio, cais, gate e os processos de documentação e automação relativos a transportadoras, agências governamentais e aos mais de 9 mil clientes da Santos Brasil, onde quer que estejam localizados. Esses investimentos permitirão a ampliação do nível de automação operacional, aumentando a segurança e a produtividade do Tecon Santos, deixando-o ainda mais eficiente”, informou a Santos Brasil em nota.

EXPORTADORES, IMPORTADORES E ARMADORES TERÃO ASSEGURADO O ESPAÇO PARA SUAS CARGAS, COM UM ELEVADO NÍVEL DE SERVIÇO NO PORTO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS"

ANTONIO CARLOS SEPÚLVEDA
Diretor-Presidente da Santos Brasil

Na terceira etapa, a empresa investirá mais R$ 600 milhões até 2031, com a meta de alcançar a capacidade de 3 milhões de TEUs por ano, concluindo desta forma os investimentos de R$ 1,5 bilhão previstos no contrato de prorrogação antecipada do terminal.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, observou que os investimentos no Tecon Santos contribuirão para aumentar a eficiência, capacidade de movimentação e armazenagem de carga e competitividade do Porto de Santos. “Exportadores, importadores e armadores terão assegurado o espaço para suas cargas, com um elevado nível de serviço no porto mais importante do País", afirmou.

Pátio para 52mil TEU
Uma das principais obras previstas nesta segunda etapa é a construção de um novo pátio com espaço para empilhar até seis contêineres cheios, ampliando a capacidade estática do terminal de 43 mil TEU para 52 mil TEU. Para isso, os prédios administram-vos serão demolidos e a subestação de energia e as balanças serão removidas. Um novo prédio administrativo será erguido ao lado da portaria terrestre, fora do terminal.

O projeto também inclui a elevação do pé direito do atual armazém e a construção de um novo sistema de empilhamento que utilizará prateleiras porta pallets, empilhadeiras elétricas e coletores de dados por rádio frequência (RFID) para ampliar a capacidade de armazenamento e aumentar a acuracidade na gestão do estoque.

Ramais ferroviários
Os quatro ramais ferroviários serão ampliados dos atuais 400 metros para 800 metros de extensão, permitindo a entrada de uma composição férrea inteira no Tecon Santos. Segundo explicou a Santos Brasil, as linhas férreas e os gates de saída serão reposicionados a fim de eliminar o cruzamento entre caminhões e trens. Dentre os equipamentos que serão adquiridos destacam se dois guindastes ship to shore (portêineres) com operação remota; três e-RTGs automáticos, 30 terminais tractors (carretas tipo reboque), empilhadeiras para contêineres vazios e empilhadeiras elétricas para os armazéns.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

REDUÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Santos Brasil ressalta que o empreendimento está alinhado às metas de redução de impactos ambientais definidos pela companhia para 2024, que estabelecem a redução de 50% na geração de resíduos/TEU, redução de 30% no consumo de água per capita é de 15% em toneladas de emissões de CO2/TEU.

Os novos equipamentos serão elétricos e com regeneração de energia. A planta do novo prédio administrativo foca em maior eficiência energética, privilegia a entrada de luz solar e aproveitamento de água de reuso. Já a remodelação do pátio tornará a logística mais eficiente, com ainda mais organização no fluxo, viabilizando a redução da circulação de carretas e caminhões

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

ESPECIAL - SANTOS BRASIL VAI INVESTIR R$ 120 MILHÕES NA EXPANSÃO DO TECON VILA DO CONDE

Situado em Barcarena (PA), terminal de contêineres ter capacidade ampliada para 300 mil TEU/ano em 2025

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O Terminal Vila do Conde está situado na cidade de Barcarena, a 96 km de Belém, no Pará

O TECON VILA DO CONDE É UM TERMINAL FLUVIAL DE CONTÊINERES E DE CARGA DE PROJETOS, LOCALIZADO NO ARCO NORTE, NO DELTA DO RIO AMAZONAS, EM ÁREA DE GRANDE CAPILARIDADE HIDROVIÁRIA E, TAMBÉM, MUITO PRÓXIMA ÀS PRINCIPAIS ROTAS MARÍTIMAS INTERNACIONAIS, COM ACESSO A TODOS OS CONTINENTES

A Santos Brasil vai investir R$120 milhões na expansão do Tecon Vila do Conde, localizado em Barcarena (PA). Atualmente, o terminal de contêineres instalado em ponto estratégico do Arco Norte tem capacidade para 217 mil TEU/ano e o objetivo é alcançar 300 mil TEU/ano em 2025.

O aporte será investido na expansão do terminal em 20 mil m², totalizando 108 mil m², com o adensamento de área que será usada como pátio de contêineres vazios. As obras de pavimentação, drenagem e iluminação já iniciaram.

O armazém existente será verticalizado, o que permitirá elevar em cerca de 20% a capacidade de armazenamento e ampliação da área para contêineres refrigerados em 55%, totalizando 450 tomadas. Além disso, serão feitas melhorias na infraestrutura dos gates e do prédio administrativo.

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

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

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

Segundo a Santos Brasil, o Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e de carga de projetos, com potencial de crescimento, impulsionado pelo agronegócio e mineração na exportação e por equipamentos e máquinas na importação. Está estrategicamente localizado no Arco Norte, no delta do Rio Amazonas, em uma área de grande capilaridade hidroviária e, também, muito próxima às principais rotas marítimas internacionais, com acesso a todos os continentes.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

ESPECIAL - EMPRESA ESTABELECE META DE REDUÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL ATÉ 2024

Objeto é diminuir geração de resíduos em 50%, consumo de água em 30% e emissão de CO2 em 15% em dois anos
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

“Adotar políticas corporativas em consonância com um futuro mais igualitário e sustentável é um caminho sem volta. E a Santos Brasil tem um compromisso com o futuro da sociedade”, afirmou a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice Dupuy

A Santos Brasil quer reduzir a geração de resíduos em 50%, o consumo de água em 30% e a emissão de gases de efeito estufa (GEE) em 15% até 2024. Para isso, vem implementando ações sustentáveis em todas as suas unidades operacionais por meio do seu Comitê de Sustentabilidade.

As iniciavas já apresentam resultados, com queda de 19% na geração de resíduos em todas as instalações, diminuição do consumo de água em 8,6% e da emissão de CO2 na atmosferaem12%.

Além disso, a companhia realiza coleta seletiva e logística reversa, tratamento de efluentes, captação e reuso da água. As ações são desenvolvidas no âmbito dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas e práticas ESG (environmental, social and governance), de padrões ambientais, sociais e de governança corporativa.

Outra iniciava é a ampliação de projetos de reflorestamento e valorização de áreas verdes, que são focados no Net Zeropara2040.

“Adotar políticas corporativas em consonância com um futuro mais igualitário e sustentável é um caminho sem volta. E a Santos Brasil tem um compromisso com o futuro da sociedade. A companhia é signatária do Pacto Global da ONU desde 2013 e está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável”, afirmou a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy.

Projetos sociais

Em setembro, a Santos Brasil lançou o edital de Investimento Social Incentivado, com foco no patrocínio de projetos e eventos com recursos provenientes de leis de incentivos fiscais nos âmbitos federal e municipal. O objetivo é contribuir para o desenvolvimento sustentável das comunidades onde a companhia possui instalações e terminais: Barcarena (PA); Guarujá, Santos, São Bernardo do Campo e São Paulo (SP); Imbituba (SC) e São Luís (MA).

Ao todo, 218 projetos foram inscritos. “Esta iniciava faz parte de uma mudança importante na reestruturação de gestão do investimento social da Santos Brasil, que vai propiciar mais agilidade, transparência, eficiência e a possibilidade de mapearmos novos projetos que estejam alinhados aos valores e missões da companhia”, disse Béatrice.

Para a seleção são priorizados critérios socioeconômicos, de equidade de gênero, raça e etnia, pessoas com deficiência (PCDs) e população LGBTQIA+.

O edital foi desenvolvido em parceria com a Prosas, sistema que conecta patrocinadores e empreendedores sociais auxiliando na seleção e avaliação das propostas.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

OPINIÃO – DESENVOLVIMENTO - OPORTUNIDADES E DESAFIOS PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

MARCELO SAMMARCO
advogado, sócio do Sammarco Advogados, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente do Conselho Sudeste do Brasil Export
opiniao@portalbenews.com.br

O segmento nacional de infraestrutura registrou importantes avanços nos últimos anos, fruto de políticas públicas implementadas através de novos marcos regulatórios, primazia de quadros técnicos na gestão pública e estímulos aos investimentos privados.

Em especial, destaca-se a minirreforma portuária positivada na Lei 14.047 de 2020, que ampliou o rol de ferramentas jurídicas destinadas a desburocratizar os arrendamentos portuários, criando os contratos de uso temporário, contratos de transição e a possibilidade de contratação direta através de chamamento público quando houver único interessado no avo, sendo esta última modalidade mais adequada às operações portuárias de cadeias verticalizadas.

No âmbito do transporte marítimo de cargas, foi aprovada a Lei 14.301 de 2022, que instituiu o programa BR do Mar com o objetivo de fomentar a cabotagem na costa brasileira, iniciava que ainda depende de regulação por decreto e normativo infralegal. ti

No segmento ferroviário, foi aprovada a Lei 14.273 de 2021, que estabeleceu o novo marco das ferrovias e criou a figura do operador ferroviário autorizatário visando destravar investimentos privados na construção de novos trechos, fomentando a exploração das short lines e respectivas conexões com a malha ferroviária existente.

As agências reguladoras de transportes (Antaq, Anac e ANTT), por outro lado, tem desempenhado papel cada vez mais determinante para o desenvolvimento do setor e garantia de cumprimento das

políticas públicas traçadas pelo executivo federal, merecendo destaque o trabalho realizado nas conduções e análises de consultas e audiências públicas, assim como na fiscalização e regulação dos respectivos mercados. Cabe também mencionar o expressivo número de arrendamentos e autorizações realizados no período recente no setor portuário, o programa de desestatização das administrações de portos organizados, que se encontra em curso, a concessão de aeroportos, as renovações de concessões de rodovias e a expansão da malha ferroviária. Soma-se isso o protagonismo brasileiro na comercialização de commodities agrícolas e insumos no mercado internacional, cujo volume crescente tem pressionado o incremento na infraestrutura dedicada ao transporte interno de cargas desde os centros produtivos até os portos comerciais, com vistas aos ganhos de eficiência logística e competitividade de preços na exportação de produtos nacionais.

Todos esses fatores alimentam a expectava de uma grande onda de desenvolvimento no setor de infraestrutura nacional, que deve se estender nos próximos anos. No entanto, o segmento também apresenta desafios importantes a superar, os quais não podem ser negligenciados sob pena de o Brasil perder esse importante janela de oportunidades.

O primeiro desafio é dar continuidade na implementação de políticas públicas traçadas para o segmento, notadamente indutoras de investimentos privados. Ao longo de décadas, a infraestrutura brasileira sofreu com a interrupção prematura de projetos, ao passo que o desenvolvimento do setor depende da execução de planos que visam resultados em médio, longo e até longuíssimo prazo. Portanto, as políticas públicas destinadas ao segmento devem ser tratadas como políticas de estado, ultrapassando sucessivos governos e mandatos.

Outro importante desafio para o setor é a efetivação da intermodalidade. Os estímulos endereçados ao setor de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos são sempre bem vindos e devem ser mandos e ampliados. Mas, em paralelo, há a necessidade premente de integração de modais mediante a redução de burocracias e implantação de sistemas integrados para facilitação das operações de transportes combinados e complementares.

Finalmente, o desenvolvimento do setor passa necessariamente pelo aporte de investimentos privados. Com efeito, é imprescindível o estabelecimento de um ambiente seguro e previsível sob o ponto de vista jurídico e regulatório. Nesse aspecto, a questão a ser superada são os recorrentes conflitos e sobreposições experimentados na regulação do setor, que ao final, cria incertezas e inibe investimentos privados de longo prazo. O exemplo mais recente é o acórdão 1.448 de 2022, proferido pelo plenário Tribunal de Contas da União, pelo qual foi determinada a suspensão de dispositivos da Resolução Normativa 34/2019-Antaq (sucedida pela Resolução 72/2022) que regulamenta a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), cobrado há mais de 20 (vinte) anos no setor portuário e reconhecido como prática legítima pela jurisprudência dominante do judiciário brasileiro. Os reflexos negativos decorrentes da referida decisão da Corte de Contas ultrapassam os limites da cobrança de “SSE”, na medida em que fragiliza o poder de regulação da Antaq e coloca dúvidas sobre a estabilidade e eficácia das demais resoluções da agência acerca dos mais diversos serviços portuários e aquaviários praticados no mercado regulado. Definitivamente, o desenvolvimento do setor de infraestrutura demanda um ambiente regulatório estável e a atuação harmônica entre agentes reguladores e órgãos de controle.

De toda sorte, é inegável que o segmento de infraestrutura do país aponta um horizonte especial de oportunidades, que poderão ser transformadas em realizações concretas em maior ou menor volume, conforme a solução dos desafios aqui enumerados.

TODOS ESSES FATORES ALIMENTAM A EXPECTATIVA DE UMA GRANDE ONDA DE DESENVOLVIMENTO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA NACIONAL, QUE DEVE SE ESTENDER NOS PRÓXIMOS ANOS. NO ENTANTO, O SEGMENTO TAMBÉM APRESENTA DESAFIOS IMPORTANTES A SUPERAR, OS QUAIS NÃO PODEM SER NEGLIGENCIADOS SOB PENA DE O BRASIL PERDER ESSA IMPORTANTE JANELA DE OPORTUNIDADES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

OPINIÃO – GESTÃO - UMA OBRA DE SUMA IMPORTÂNCIA PARA OS NOSSOS PORTOS

RICARDO FALCÃO
presidente da Praticagem do Brasil
opiniao@portalbenews.com.br

Na última terça-feira, lançamos, em Brasília, o livro Planejamento Portuário – Recomendações para Acessos Náuticos. A semana é mais do que apropriada para sua divulgação. Afinal, é o momento em que o Fórum Brasil Export debate na capital os desafios de infraestrutura portuária. E um deles, sem dúvida, era a ausência de uma publicação técnica voltada ao planejamento dos portos e seus acessos.

O lançamento no Instituto Praticagem do Brasil também não poderia ter sido mais adequado. Em nosso centro de simulações de manobras de navios, pretendemos, a partir de 2023, simular novos projetos em nossos portos. E esta obra tem fundamental relevância para isso.

O Brasil carecia de um guia para nortear os projetos portuários e as alterações nas instalações atuais. No entanto, sempre vemos os estudiosos capazes de pensar nas melhores recomendações. Este trabalho aproveita o esforço da comissão que elaborou a segunda edição da norma da ABNT sobre planejamento portuário (ABNT NBR 13246:2017), cancelada meses depois de sua publicação, sem explicações.

Com o seu conhecimento, os autores preencheram essa lacuna e deram uma direção aos que formulam os projetos básicos de engenharia. São as premissas nessa fase que determinam a segurança e eficiência de um empreendimento. Isso significa um enorme ganho de produtividade e competitividade. Hoje, temos terminais que não estão 100% disponíveis por barreiras que não foram estudadas corretamente no passado.

O tema é complexo e envolve questões como geometria de canais de acesso e bacias de evolução, aspectos ambientais, efeitos hidrodinâmicos, os diferentes tipos de navio e sua manobrabilidade, entre outras.

Em 2003, a praticagem já demonstrava à Marinha sua preocupação com recomendações técnicas para dimensionamento de canais de acesso, como bem lembrou o prático Marcelo Cajaty durante o lançamento do livro no Rio de Janeiro.

Quase 20 anos depois, a pressão pela entrada de embarcações mais modernas e de maior porte aumentou e não podemos deixar nossa economia para trás. Importante, porém, que se estabeleça quais portos serão os hubs para recebê-las, sendo os demais os feeders. Em muitos deles, essas embarcações já superam os limites técnicos preconizados pela Associação Náutica Internacional, a Pianc.

O livro, portanto, não serve apenas de guia para os novos projetos, mas também para revisar parâmetros operacionais de segurança e modernizar as instalações existentes. É o que defendem as publicações da Organização Marítima Internacional, a IMO.

O grupo multidisciplinar cujo trabalho resultou na publicação é do mais alto gabarito. São vinte e cinco autores, entre projetistas, pesquisadores, engenheiros, aquaviários, armadores, portuários, práticos e representantes de terminais. Para chegar a um padrão brasileiro, eles se basearam em documentos da própria Pianc, no manual do Corpo de Engenheiros do Exército Americano e em recomendações de obras marítimas da Espanha.

Todo esse empenho foi para que tenhamos obras náuticas e operações respaldadas por sólido embasamento técnico, análise de risco e participação de todos os envolvidos. Dessa forma, há garantia de projetos seguros e eficientes, além do melhor aproveitamento dos recursos financeiros durante sua execução. Sem planejamento, não adianta jogar o problema no futuro para a praticagem resolver. Por mais que estejamos sempre investindo na atividade para driblar gargalos, não podemos superar os limites de uma condição de risco, sob pena de penalizar a sociedade que depende do mar para sobreviver. Mais de 90% das exportações saem pelos portos brasileiros, assim como neles entram os insumos essenciais à cadeia de suprimentos e à vida do cidadão. Logo, considero este livro imprescindível para conciliar a manutenção da segurança em nossas águas e o desenvolvimento de nossas instalações portuárias. Por isso, a Praticagem do Brasil decidiu oferecer o material gratuitamente para download em nosso site: pracagemdobrasil.org.br/livros

A coordenação é dos professores Edson Mesquita dos Santos e Sergio H. Sphaier, do consultor naval Mario Calixto e do vice-presidente da Federação Nacional dos Práticos, Marcelo Cajaty. Assina o prefácio o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, ex-presidente do Tribunal Marítimo, onde a obra teve o primeiro lançamento.

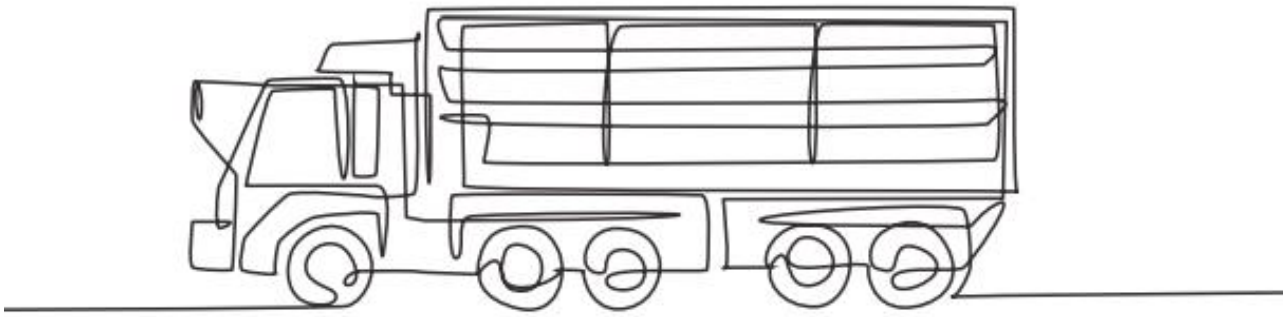
Que os profissionais que se dedicam ao planejamento do setor façam bom proveito em benefício dos nossos portos.

O BRASIL CARECIA DE UM GUIA PARA NORTEAR OS PROJETOS PORTUÁRIOS E AS ALTERAÇÕES NAS INSTALAÇÕES ATUAIS. NO ENTANTO, SEMPRE TIVEMOS OS ESTUDIOSOS CAPAZES DE PENSAR NAS MELHORES RECOMENDAÇÕES. ESTE TRABALHO APROVEITA O ESFORÇO DA COMISSÃO QUE ELABOROU A SEGUNDA EDIÇÃO DA NORMA DA ABNT SOBRE PLANEJAMENTO PORTUÁRIO (ABNT NBR 13246:2017), CANCELADA MESES DEPOIS DE SUA PUBLICAÇÃO, SEM EXPLICAÇÕES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - A URGÊNCIA DE UMA NOVA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE A BAIXADA SANTISTA E O PLANALTO

RICARDO MOLITZAS
presidente do conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)
opiniao@portalbenews.com.br



Ao longo dos anos, depois da promulgação da Lei n. 8630/93, os arrendatários do Porto de Santos investiram bilhões de reais em capacidade, tecnologia e treinamento de pessoas, para alcançar a necessária produtividade desses terminais que os permitisse ter a competitividade que o mercado exige nas operações.

Naquele ano, 1993, o Porto movimentou 29,1 milhões de toneladas de cargas. Passados 10 anos da promulgação da Lei n. 8630/93, o complexo marítimo fechava a movimentação anual em 60 milhões de toneladas, chegando em 2021 à movimentação de 147 milhões de toneladas. E dentro do planejamento do cais santista, até 2040, a previsão é que seja alcançada a movimentação anual de 240 milhões de toneladas.

Um dos temas mais importantes que discutimos, quando da realização do Santos Export, estava relacionado aos acessos ao Porto de Santos. E o movo é justamente o que se movimenta e onde pretendemos chegar até 2040. Há necessidade de investimentos nos acessos aquaviários, ferroviários e rodoviários para que se possa suportar o crescimento que se projeta e a produtividade requerida. O único que está em andamento no momento é o ferroviário, com a realização do chamamento para a Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS, que prevê investimentos para aumento da capacidade e da produtividade na chegada e saída de cargas que utilizam esse modal.

O acesso aquaviário é um item de discussão recorrente há muitos anos. Vivemos, ainda hoje, em situação inadequada de prestação de serviços de dragagem de manutenção. E sequer se discute a dragagem de aprofundamento necessária, estando esse assunto à espera da desestatização do Porto de Santos.

Finalmente chegamos ao acesso terrestre, que atualmente gera a maior preocupação.

A rodovia que hoje suporta o movimento de todas as cargas do modal rodoviário com destino ou origem no complexo portuário de Santos foi entregue à operação em 1947 - a pista norte - e em 1953 - a pista sul. E é essa mesma rodovia que tem viabilizado o crescimento da movimentação de cargas ocorrido até os dias de hoje.

Em 1976, vemos a inauguração da pista norte da Rodovia dos Imigrantes. E em 1998, esse complexo de rodovias foi entregue à iniciava privada com a obrigação da construção da pista sul, concluída em 2002 - entretanto, com a proibição da utilização desta via por veículos de carga e coletivo de passageiros.

Esta é a nossa realidade hoje, com acidentes e congestionamentos frequentes, causados, por exemplo, pelo excesso de veículos.

Precisamos de uma ação integrada urgente para garantir um novo acesso rodoviário ao Porto de Santos, ligando o complexo ao Planalto. Trata-se de uma medida estratégica para a movimentação de cargas e, ainda mais, uma ação que garantirá a mobilidade da sociedade como um todo.

Importante ainda mencionar que uma obra para uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista não é simples ou rápida. E por isso a necessidade de ações urgentes e imediatas, pois a efetiva entrega dessa infraestrutura, dependendo do tipo de construção, deve levar algo entre três e cinco anos, após a decisão de realização.

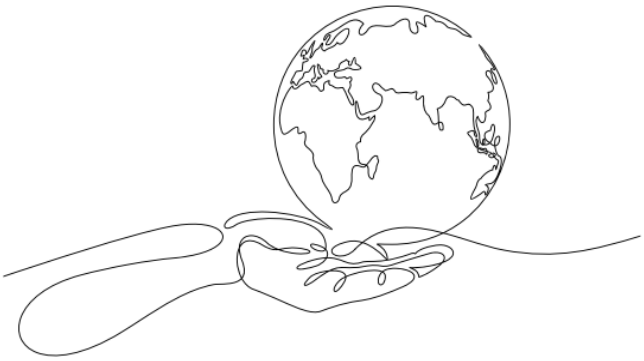
Será que suportaremos até lá?

O BRASIL CARECIA DE UM GUIA PARA NORTEAR OS PROJETOS PORTUÁRIOS E AS ALTERAÇÕES UM DOS TEMAS MAIS IMPORTANTES QUE DISCUTIMOS, QUANDO DA REALIZAÇÃO DO SANTOS EXPORT, ESTAVA RELACIONADO AOS ACESSOS AO PORTO DE SANTOS. E O MOTIVO É JUSTAMENTE O QUE SE MOVIMENTA E ONDE PRETENDEMOS CHEGAR ATÉ 2040. HÁ NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS NOS ACESSOS AQUAVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E RODOVIÁRIOS PARA QUE SE POSSA SUPORTAR O CRESCIMENTO QUE SE PROJETA E A PRODUTIVIDADE REQUERIDA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

OPINIÃO – SUSTENTABILIDADE - O NOVO NORMAL

JOÃO AMARAL
Diretor Geral e de Operações da iniciativa Voz dos Oceanos e presidente do Conselho ESG do Fórum Brasil Export
opiniao@portalbenews.com.br



Aos que nos acompanham desde o princípio da jornada de artigos publicados neste jornal – e aos que agora embarcam conosco – verdade seja dita: somos grandes entusiastas da sustentabilidade, dos princípios ESG e de todas as temáticas que os cercam. Nesta edição especial do BE News, não poderíamos deixar de celebrar estes temas com vocês – nossos queridos leitores – a partir de uma visão geral de todas as matérias que tratamos ao longo deste ano de 2022.

Sustentabilidade e ESG estão, atualmente, no topo dos assuntos mais tratados e veiculados pela imprensa. Não há mais questão qualquer no mundo da economia e dos negócios que seja discuda sem se levar em consideração esses assuntos.

E não é para menos. Falamos com segurança que sustentabilidade e ESG são a tendência – ou, melhor dizendo, a nova realidade, ou o "novo normal" – do mundo moderno, preocupado com a preservação do meio ambiente, e comprometido com a criação de valores e propósitos sociais pelas gerações presentes, com especial foco nas gerações futuras.

É nesse sendo que, independentemente do conteúdo, e sob qualquer perspectiva que tratemos o ESG, uma premissa sempre adotaremos: ESG representa uma porta aberta a uma vastidão de oportunidades. Tais, intimamente atreladas à constante promoção de impacto positivo pela e para a coletividade.

Não há, pois, na atualidade, terreno mais fértil que o terreno do ESG para prosperar, inovar, e construir uma sociedade economicamente sustentável, socialmente mais igualitária e ambientalmente responsável. Seja por meio de medidas em âmbito individual ou comunitário, no plano dos negócios, é sólido afirmar que este terreno está ávido para produzir perenes e valiosos frutos – e lucros.

Sabemos que é global – e urgente – a necessidade em se promover uma integração entre uma nova cultura corporativa, pautada no ESG, as políticas sustentáveis de consumo e as novas diretrizes de investimentos delineadas pelo mercado.

A mudança estrutural das finanças e o aumento do nível de cobrança das instituições financeiras – especialmente na adoção de parâmetros de sustentabilidade para concessão de crédito – ganha atenção do olhar vigilante dos fundos e dos mais diversos tipos de investidores. A mira se volta àquelas empresas que se mostram comprometidas em gerar valor a longo prazo dentro da agenda sustentável.

Na esteira do capitalismo de stakeholders, os investidores buscam os melhores retornos, considerados os riscos associados, e avaliam no detalhe aqueles que estão com apete em se

comprometer com citada agenda. Isto porque, ser sustentável tornou-se verdadeiro atrativo para estes investidores, na medida em que questões ambientais, sociais e de governança passaram a ser centralmente decisivas quando falamos em alocação de capital.

Eis que o compromisso mundial com a sustentabilidade muda o formato de se fazer negócios, aproxima a relação das empresas com seus investidores e consumidores, e traz uma nova percepção sobre o valor da já mencionada adequada aplicação de capital. Adotar medidas ESG deve ser, portanto, pilar estratégico de qualquer empresa, independentemente do seu porte e setor. O direcionamento do capital, por consequência, será àqueles negócios perenes, que possuem marca e imagem corporativa fortalecidas, justamente pelo comprometimento eficiente com a pauta ESG.

SUSTENTABILIDADE E ESG ESTÃO, ATUALMENTE, NO TOPO DOS ASSUNTOS MAIS TRATADOS E VEICULADOS PELA IMPRENSA. NÃO HÁ MAIS QUESTÃO QUALQUER NO MUNDO DA ECONOMIA E DOS NEGÓCIOS QUE SEJA DISCUTIDA SEM SE LEVAR EM CONSIDERAÇÃO ESSES ASSUNTOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

OPINIÃO – DESENVOLVIMENTO - PUERTO DE VALENCIA: UMA HISTÓRIA DE ACERTOS

JONAS MENDES CONSTANTE
doutor em Finanças e Desenvolvimento Econômico, professor do Master em Gestão e Logística Portuária da Universidade Politécnica de Valencia e diretor de Projetos e Consultor Sênior da Fundación Valenciaport.
opiniao@portalbenews.com.br

Nas últimas quatro décadas, o mundo viveu um período de intensas mudanças econômicas, sociais e geopolícas. No contexto portuário não foi diferente. Operações manuais, que exigiam uma enorme quandade de trabalhadores e os colocavam muitas vezes em situações de risco, foram dando espaço a uma sofiscada e eficiente maquinária. O modelo de governança passou por uma grande transformação, com a iniciava privada assumindo as operações e o Estado focando seus esforços no planejamento sistêmico destas infraestruturas. Com o auge da globalização, o crescimento do tamanho dos navios e o reordenamento dos mercados, as próprias rotas e portos passaram por um forte processo de redefinição. Portos que figuravam, nos anos 90, como líderes globais em tráfico, passaram a ocupar posições medianas, outros simplesmente perderam quase que completamente sua importância. E há ainda aqueles portos que conseguiram aproveitar todas essas mudanças estruturais para terem atualmente uma posição de destaque internacional. Este é o caso do Porto de Valência. Mas quais foram e são as estratégias adotadas pela gestão do Porto de Valência ao longo dos anos que o fazem manter sua liderança como principal porto espanhol e quatro maior porto europeu? Essa é uma pergunta que todos fazem e que gosto parcularmente de enfocar em quatro linhas de atuação: gestão profissional, planejamento de longo prazo das infraestruturas, invesmento connuo em formação e capacidade de adaptação às tendências de mercado. A seguir, explico melhor como cada uma destas linhas de atuação foram e são operacionalizadas.

Começamos pelo item mãe de todos os demais, a gestão profissional. Uma das coisas que mais me causou espanto quando comecei a trabalhar no porto foi como a governança portuária espanhola era desenhada. Alguns pontos merecem atenção. O Porto de Valência pertence ao Estado central, mas quem indica seu presidente e tem maioria no conselho é o Governo Regional. Somente este fato já garante uma boa harmonização com os interesses daqueles que são os mais afetados pela existência do porto, os cidadãos de Valencia e região. Outro ponto muito interessante é que o presidente do conselho nomeia um “CEO”, chamado na Espanha de “Diretor Geral”. Sua indicação precisa ser aprovada pelo conselho (composto pelos empresários, trabalhadores, universidades e outras endades que no seu global representam os interesses locais). Tanto o presidente do conselho quanto o Diretor Geral trabalham diariamente no porto. Em suma, não se trata apenas de um presidente de conselho que aparece a cada dois meses para gerenciar uma reunião para aprovação ou não de itens importantes. O presidente do conselho despacha no porto diariamente e sente na pele as dores e problemas vividos por toda comunidade portuária nos mais

diversos temas. Além disto, os demais diretores da organização são selecionados por processos de buscas ao mercado, e não sofrem com as mudanças do governo regional ou central. Existe uma responsabilidade muito alta para com as pessoas que são escolhidas para liderar as diversas áreas da organização.

O segundo pilar base para o sucesso do porto é o foco no planejamento de longo prazo das suas infraestruturas. Existe uma cultura de iniciar o estudo das grandes infraestruturas que serão necessárias com uma anterioridade de em média 25 anos. Ao pensar desta forma, se miga os riscos de atrasos associados a burocracia governamental, licenças, debates com a comunidade e problemas que possam surgir ao longo da implementação destas infraestruturas. Neste ponto, há uma escolha estratégica que muitos portos pelo mundo não assumem: ou você investe com antecedência correndo risco de gerar algum excesso de capacidade, ou você acaba engolido pelo mercado e seus clientes procurarão outro porto no caso de falta de capacidade, acessos e congesonamentos marímos e terrestres. Um exemplo claro é a ampliação norte do porto, que permirá a operação do dobro de containers, passando dos atuais 5,6 milhões de TEUs para pracamente o dobro em 30 anos. Este projeto teve seus estudos iniciados no início do ano 2000, licitado em 2017 e entrará em operação em 2026.

O terceiro pilar é o invesmento connuo em formação. Há cerca de 20 anos, a autoridade portuária idenficou que, para manter a compevidade do porto e suas empresas, era crucial aumentar o nível de capacitação e conhecimento de todos os trabalhadores. Surgiu então uma pós-graduação (atualmente disponível em vários países, entre eles o Brasil), e que logo foi o embrião da atual Fundación Valenciaport, uma organização que se dedica não somente à formação, mas ao desenvolvimento de inovação, tecnologia e cooperação internacional. Em relação à cooperação internacional, o porto acredita que contribuir com outros países, colaborando com seus portos e empresas, é também uma forma de capacitar seus trabalhadores. Nos projetos realizados em mais de 60 países pela Fundação, há uma forte transferência de tecnologia para aprimorar a compevidade destes parceiros, mas também ocorre o caminho inverso, um aprendizado enorme que é importado e internalizado em Valencia.

Por fim, e não menos importante, destaco a capacidade de adaptação às tendências do mercado. Existe um forte senmento de estar em linha com as tendências e surfar as mesmas para manter o papel de liderança que o porto possui em gerar padrões internacionais, construir melhores prácas para a indústria e disponibilizar as mesmas para sua comunidade portuária. Neste ponto destaco a forte atenção dada em atender os requisitos dos armadores em seus processos de vercalização, para que estes possam ter em Valência infraestruturas capazes de atender as demandas de seus clientes (importadores e exportadores da hinterlândia do porto). Os três principais armadores do mundo, com suas respecvas alianças, possuem terminais em Valência e seguem invesndo não somente no porto, mas em todo seu setor logísco (zonas logíscas, operadores ferroviários, portos secos, etc). Quanto maior o compromisso destes com a logísca portuária que passa por Valência, maior será a necessidade de rentabilizar o invesmento, gerando compevidade para exportadores e importadores da região.

Estes são alguns dos elementos que fizeram o Porto de Valência mudar de patamar nas úlmas décadas. Um porto que, em 1990, ocupava a oitava posição no sistema portuário espanhol. Essa história é um combusvel muito interessante para qualquer gestor portuário. É uma verdadeira demonstração de como portos são joias que, bem lapidadas, têm um potencial enorme de transformação econômica e social.

COM O AUGE DA GLOBALIZAÇÃO, O CRESCIMENTO DO TAMANHO DOS NAVIOS E O REORDENAMENTO DOS MERCADOS, AS PRÓPRIAS ROTAS E PORTOS PASSARAM POR UM FORTE PROCESSO DE REDEFINIÇÃO. PORTOS QUE FIGURAVAM, NOS ANOS 90, COMO LÍDERES GLOBAIS EM TRÁFICO, PASSARAM A OCUPAR POSIÇÕES MEDIANAS, OUTROS SIMPLESMENTE PERDERAM QUASE QUE COMPLETAMENTE SUA IMPORTÂNCIA. E HÁ AINDA AQUELES PORTOS QUE CONSEGUIRAM APROVEITAR TODAS ESSAS MUDANÇAS ESTRUTURAIS PARA TEREM ATUALMENTE UMA POSIÇÃO DE DESTAQUE INTERNACIONAL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

NACIONAL - VITRINE

VITRINE

CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

ESTA SEMANA ESTÁ ESPECIAL E A VITRINE GANHA ESPAÇO PARA MOSTRAR OS BASTIDORES DE BRASÍLIA E DO FÓRUM BRASIL EXPORT 2022, QUE ACONTECE HOJE E AMANHÃ, NA CAPITAL FEDERAL. NA NOITE DE ONTEM (DIA 18), APROVEITANDO A PRESENÇA DOS EXECUTIVOS DOS SETORES PORTUÁRIO, DE LOGÍSTICA E DE INFRAESTRUTURA EM BRASÍLIA, A PRATICAGEM DO BRASIL LANÇOU O LIVRO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO – RECOMENDAÇÕES PARA ACESSOS NÁUTICOS, NA SEDE DE SEU INSTITUTO. A OBRA FOI DESENVOLVIDA POR UM GRUPO MULTIDISCIPLINAR EXTREMAMENTE GABARITADO E SERVIRÁ COMO UM GUIA PARA NORTEAR OS PROJETOS PORTUÁRIOS E AS ALTERAÇÕES NAS INSTALAÇÕES ATUAIS. A PUBLICAÇÃO É SUCESSO GARANTIDO

Divulgação

A sócia do Barral Parente Pinheiro Advogados e conselheira do Brasil Export, Laine Meira, o presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira, a diretora empresarial e de Relação com o Mercado da Codeba, Ana Paula Calhau, a gerente de Projetos Estratégicos e Inteligência de Mercado da Stone Consultoria e Serviço e conselheira do Brasil Export, Millena Siqueira

Divulgação

O secretário-executivo da Praticagem do Brasil, Arionor Souza, e o diretor-geral da Super Terminais, Marcello Di Gregório

O presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão, e o coordenador do Centro de Simulações da Praticagem do Brasil, Jeferson Carvalho

O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e a diretora de Relações Institucionais da Piacentini do Brasil, Elck Fogagnoli

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, Almirante Francisco Laranjeira, o diretor-presidente da Codeba, Almirante Carlos Autran, e o diretor de Gestão Administrativa e Financeira da Codeba, Jenner Augusto Kruschewsky Silveira

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

FAN FEST, TECH SHOW E OITO VISITAS SIMULTÂNEAS AO PORTO: ESTAS SÃO AS PRINCIPAIS INOVAÇÕES DO AAPA LATINO 2022

Informações: AAPA LATINO (19 de outubro de 2022)

Foto: AAPA

Em plena contagem regressiva para sua realização entre os dias 28 e 30 de novembro, o 30º Congresso Latino-Americano de Portos (AAPA LATINO) já está tomando sua plena forma, com o espírito da Copa do Mundo que lhe dá um toque especial e com quase 500 participantes já confirmados para fazer parte do que é considerado um dos eventos portuários mais importantes do ano.

Em Santos, o maior complexo portuário da região e também o cidade natal da estrela do futebol mundial Pelé, o principal evento da indústria portuária latino-americana está fazendo os preparativos finais, incluindo uma Fan Fest sem precedentes que oferecerá aos convidados pela primeira vez um novo espaço para camaradagem e relaxamento: lá, os participantes poderão seguir as

alternativas do AAPA Latino e sua agenda de conferências e paralelamente também poderão desfrutar de algumas das partidas da Copa do Mundo no Qatar.

No total, mais de 4.000 metros quadrados serão utilizados no Centro de Convenções Blue Med em Santos para receber as centenas de participantes que farão parte deste evento. Até agora, entre os já confirmados, mais de 25 países da Europa, América Latina, América do Norte e Caribe estão representados, assim como mais de 60 complexos portuários e terminais marítimos e fluviais da região.

Também com o "estádio cheio", a feira comercial, que este ano duplicou seus estandes e espaços de maneira inovadora, já completou 110 marcas e empresas que estarão presentes com suas ofertas de serviços, consultoria, equipamentos, tecnologia e outros produtos de alto interesse para o setor. Estes espaços incluirão quatro pavilhões com presença portuária dos Estados Unidos da América, Holanda, Brasil e Argentina, e um Tech Show com inovações de ponta para a indústria, simuladores e experiências de realidade virtual.

Outro ponto de grande impacto serão os Business Lounges e o Networking Point. Enquanto os Business Lounges, que serão montados pela segunda vez como parte do AAPA Latino, permitem que as empresas se relacionem com as partes interessadas em um ambiente relaxado que facilita a interação, o Networking Point é um espaço que permite a organização de reuniões de negócios com o apoio de uma APP que promoverá o matchmaking entre fornecedores de serviços e clientes potenciais.

O Coordenador da AAPA para a América Latina da AAPA, Rafael Diaz-Balart, reconheceu o alto nível de interesse demonstrado pelos portos da região em participar do evento e convidou outros representantes do setor a participar também. "A organização e o porto anfitrião de Santos, tomaram muito cuidado para fazer deste um grande evento, na comemoração do 30º aniversário e com pontos de excelência, como seu programa de conferências, seus novos espaços e a feira de expositores. Esperamos que mais delegações da indústria portuária do continente façam parte deste formidável congresso", disse ele.

Por sua vez, Zulma Dinelli, Diretora Geral do AAPA Latino, destacou as novidades e inovações que irão agregar valor a um evento tradicional e histórico. "Este evento foi projetado para facilitar o encontro dos principais atores do setor marítimo-portuário, onde todos os seus espaços, o Networking Point, o Tech Show, a Fan Fest e a Feira de Expositores, giram em torno disso, sendo capaz de articular a conexão dos líderes da indústria na América Latina", destacou ela.

OITO VISITAS SIMULTÂNEAS

Um dos momentos clássicos e mais desejados pelos participantes do Congresso Latino-Americano de Portos é geralmente a visita técnica, que consiste em um tour para conhecer a infraestrutura portuária do anfitrião de cada edição do evento.

Em sua versão 2022, a expectativa é total: será visitado o maior porto da região, que em seu último ano transferiu 147 milhões de toneladas de carga, sendo o principal centro de intercâmbio de produtos essenciais para a economia brasileira, como açúcar, café, suco de laranja, combustível, soja, líquidos a granel e automóveis, que têm como origem ou destino um dos mais de 200 terminais ao redor do mundo com os quais Santos se conecta.

A organização quis corresponder às expectativas e organizou nada menos que oito visitas simultâneas no dia 28 de novembro, o que permitirá pela primeira vez que mais de 400 participantes do AAPA Latino façam parte desta experiência, onde poderão escolher -mediante inscrição- entre uma visita fluvial ao estuário do Porto; uma visita ao Brasil Terminal Portuário, BTP, (carga geral); ao Terminal Exportador de Santos, TES (granéis sólidos vegetais); ou uma visita ao Terminal LDC Juice (sucos cítricos), entre outras alternativas.

Além da visita técnica, o evento Santos 2022 incluirá um atraente programa de conferências com palestrantes de renome internacional; visitas culturais e outros eventos sociais especialmente destinados a palestrantes, participantes e visitantes do evento, entre outros momentos que farão com que a experiência AAPA Latino seja imperdível.

Maiores informações sobre o evento, seus participantes e conteúdo, assim como suas diferentes modalidades de participação, podem ser encontradas no site www.aapalatino.com ou enviando um e-mail para info@aapalatino.com.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2022

STS-10 E STS-53 TERÃO ESTUDOS CONCLUÍDOS E AGUARDARÃO CONCESSÃO EM SANTOS, DIZ POVIA

Informações: SINDOP (19 de outubro de 2022)

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia, garantiu que os estudos dos arrendamentos STS-10 e STS-53 ficarão prontos e vão aguardar o desfecho em relação ao processo de desestatização do Porto de Santos (SP), que o governo pretende licitar ainda este ano. Ele explicou que as duas áreas, dedicadas à movimentação de contêineres e de fertilizantes, respectivamente, estão em estágio menos avançado que a concessão do porto, cuja modelagem aprovada pelo Ministério da Infraestrutura foi entregue ao Tribunal de Contas da União (TCU) em setembro.

A ideia é que, caso a concessão seja aprovada, esses arrendamentos aguardem a condução pelo novo modelo junto ao futuro concessionário, gerando novas atratividades. “Entendemos que esses arrendamentos são importantes, terão infraestruturas relevantes e que seus estudos ficarão prontos. Se ocorrer qualquer contratempo no processo de concessão do porto que mude o cronograma previsto, os estudos estarão aptos para ir para análise no tribunal”, disse Povia em entrevista à Portos e Navios.

O secretário contou que, na análise das regras para o STS-10 na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), surgiram algumas questões para serem esclarecidas pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e ajustadas relacionadas à análise concorrencial. Já o STS-53 está na fase de verificação das contribuições da audiência pública.

“Continuamos na agenda deles. Se ficarem prontos, vão aguardar o parecer do TCU com relação à concessão do porto”, ressaltou.

Ele avalia que a modelagem para o STS-10 pela EPL, em conjunto com a Antaq, trata da matéria concorrencial no campo da regulação, que está sendo endereçada. Para Povia, preterir determinados terminais (independentes) em prol de quem está associado ao mesmo grupo parece natural e, numa primeira análises, não indica que haja qualquer tipo de irregularidade na conduta. “A Antaq está se propondo a se debruçar. Estamos num bom caminho. É importante ouvir as partes e suas argumentações. Faz parte da política pública de provisão de infraestrutura”, comentou.

O problema, segundo o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, é se houver problemas de filas em um terminal e outros com ociosidade, por exemplo.

“Estamos analisando, mas parece interessante buscar preservar mercados e a concorrência através de acompanhamento de indicadores que permitam aferir se há sobrecarga de terminal em detrimento de ociosidade de outros”, comentou.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2022

PORTO DE HAMBURGO USA NAVIOS ALIMENTADORES PARA SUBSTITUIR CAMINHÕES

Informações: SINDOP (19 de outubro de 2022)

O Porto de Hamburgo e alguns de seus principais operadores criaram uma nova maneira de lidar com o congestionamento e atrasos portuários. A partir de 1º de novembro, será lançado um projeto com a armadora Unifeeder, usando navios para transportar contêineres entre os terminais do porto, ao invés de movimentá-los por caminhões.

Em 2021, Hamburgo movimentou quase 9 milhões de TEUs, um pouco abaixo de 2020 mas ainda o porto número 20 no ranking mundial. No ano passado, houve mais de 3.500 escalas de porta-contêineres no porto, incluindo mais de 200 navios de grande porte transportando pelo menos 18.000 TEUs. Um destino importante especialmente nas rotas marítimas asiáticas, Hamburgo também é um dos principais portos de transbordo do norte da Europa.

O porto teve aproximadamente 3,3 milhões de TEUs transbordados em 2021. Os que foram movimentados entre os terminais o fizeram por caminhão.

A transferência dos contêineres entre os terminais via feeder service, ao invés de caminhões, significa reduzir a emissão de CO2. A Unifeeder destaca que tem até 85 chamadas de terminais por semana para transbordo. O serviço proporcionará transferências de contêineres por navio alimentador entre os terminais HHLA CTA, CTT e CTB, bem como Eurogate e, num futuro próximo, o Terminal Süd-West.

De acordo com as autoridades portuárias, os benefícios projetados incluem o alívio da infraestrutura portuária, reduzindo o número de viagens de caminhão entre os terminais, os tempos de espera mais curtos nos terminais e uma diminuição relacionada às emissões de CO2.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2022

PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ EMBARCAR 6,6 MI T NO ÚLTIMO TRIMESTRE COM IMPULSO DO MILHO

Informações: Money Times (19 de outubro de 2022)

O Porto de Paranaguá, um dos principais exportadores de commodities agrícolas do Brasil, deve exportar 6,6 milhões de toneladas de soja, milho, farelo de soja e açúcar neste último trimestre, informou a administração da empresa pública Portos do Paraná nesta terça-feira.

Com isso, o embarque desses produtos entre outubro e dezembro deve crescer 53,7% em relação ao mesmo período do ano passado, quando essas exportações somaram 4.294.259 toneladas.

“A diferença está, principalmente, nos volumes esperados para os embarques de milho”, disse o diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, em nota.

A expectativa é que sejam embarcadas 2.609.000 toneladas de milho ante 124.604 toneladas no último trimestre de 2021, quando uma seca e geada reduziram a safra do país.

Em 2022, a produção do cereal foi abundante e vem se refletindo em fortes embarques nacionais.

Também são esperadas 1.865.000 toneladas de farelo de soja, 1.128.000 toneladas de soja (grão) e mais 1 milhão de toneladas de açúcar a granel, no último trimestre do ano.

O milho exportado pelo Porto de Paranaguá tem como principais destinos Irã, Egito e Japão. Já o farelo de soja é enviado principalmente para Holanda, Alemanha e Coreia do Sul, enquanto a soja vai majoritariamente para China, Coreia do Sul e Irã. E o açúcar é destinado em sua maioria para o Canadá, Argélia e Irã, segundo informações do porto.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2022

45% DAS INDÚSTRIAS USAM MODAL PORTUÁRIO PARA ESCOAR SEUS PRODUTOS

Informações: SINDOP (19 de outubro de 2022)

O transporte rodoviário por caminhões é praticamente unanimidade para 99% dos empresários do país, em relação ao escoamento de produtos das indústrias brasileiras, seguido pelo aéreo com 46%. No entanto, uma porcentagem significativa utiliza o sistema aquaviário para essa mesma finalidade: 45% transportam seus insumos pelos portos/terminais portuários, 13% pela cabotagem e 12% pelas hidrovias. É o que apontou a pesquisa inédita no Brasil "Infraestrutura: Demandas e prioridades dos empresários", feita com 2,5 mil executivos do setor industrial e divulgada nesta terça-feira (18) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com a FSB Pesquisa.

Conforme a instituição, do total de entrevistados, apenas 8% das indústrias utiliza, atualmente, o modal ferroviário para o transporte e logística de mercadorias, mas 28,5% transfeririam o escoamento das rodovias para os trilhos, se eles não estivessem ruins ou em péssimas condições para 31% dos respondentes. Ainda apontou que 38% dos industriais trocariam as rodovias por outro tipo de transporte.

Essa mudança para outro modelo logístico seria feita por 64% dos executivos com o objetivo de reduzir os custos e por 16% para obter mais agilidade na entrega de seus produtos, sendo que 46% deles consideraram o custo como principal problema na logística e operação de suas empresas e 84% apontou como alto ou muito alto. O valor do frete para 79% é o grande vilão do custo logístico. Outros problemas relatados foram o roubo de cargas (22%), más condições dos modais (20%) e má qualidade da frota (7%).

O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, acredita que os aumentos dos investimentos em infraestrutura e a diversificação dos modais de transporte são mais que necessários para reduzir os custos dos serviços e da produção em todo o país. "Essa pesquisa mostra que há um enorme déficit na oferta de opções de transportes no Brasil. O custo logístico das empresas e consequentemente dos produtos para o consumidor só serão menores quando tivermos uma infraestrutura adequada", disse o executivo.

Embora tenham indicado muitos gargalos, especialmente relacionados aos transportes, 56% dos empresários ouvidos pela FSB Pesquisa classificaram as condições de infraestrutura para as indústrias como 'boas ou ótimas', apesar de que três dentre as quatro mais bem avaliadas não estejam no setor de transporte de cargas. Na avaliação deles como ótimas ou boas, as áreas que estão em melhores condições no Brasil são a de energia (65%), telecomunicações (60%), transporte aéreo (56%), saneamento básico (48%), transporte por rodovias (46%), portos (39%) e, por último, transporte por hidrovias (16%) e por ferrovias (16%).

O gerente de transporte e mobilidade urbana da CNI, Matheus de Castro avaliou que, mesmo diante da extrema dependência dos caminhões para o transporte de cargas no país, há um enorme déficit na oferta de serviços de transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário. "Se tivéssemos mais oferta na parte da logística, o custo total do transporte para a indústria seria muito inferior. Isso vai muito além da disponibilidade de caminhões ou trens, é tudo que envolve e contribui para a maior eficiência da movimentação de cargas no país", analisou.

Na opinião de Castro, o Brasil tem potencial para o transporte de cabotagem, hidroviário e ferroviário, especialmente após a criação do programa BR do Mar e da aprovação do novo marco legal de ferrovias. "Temos um grande potencial para equilibrar melhor a nossa matriz de transportes. Nenhum outro país continental, como o Brasil, utiliza tanto o transporte rodoviário como a forma principal da movimentação de cargas e de pessoas. Não faz sentido o modal rodoviário ser tão utilizado em distâncias longas", ressaltou o gerente.

Longas distâncias
Segundo a CNI, embora o modal rodoviário seja indicado apenas para pequenas e médias distâncias, somente 48% dos industriais apontaram trajetos com média inferior a 500 quilômetros para transportar suas mercadorias pelo Brasil afora. A pesquisa destacou que existem situações de embarques de cargas industriais saindo de São Paulo com destino a Belém (PA), ou o envio de produtos da indústria alimentícia de Porto Alegre (RS) para Teresina (PI), com percursos de aproximadamente 2,9 mil e 3,7 mil quilômetros, respectivamente.

Para a CNI, a utilização do sistema rodoviário nesses tipos de despachos leva a perdas econômicas decorrentes de um custo logístico maior, associado ao aumento do consumo de combustível, acidentes, engarrafamentos, emissões de poluentes e deterioração dos veículos e das vias brasileiras. Tudo isso traz perdas de competitividade para o setor produtivo nacional em relação a outros mercados.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/10/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

AÇO 'VERDE' EXIGE ALTO INVESTIMENTO

Um dos gargalos para a redução de emissões de gases poluentes pela indústria do aço é o alto investimento em tecnologias que precisará ser feito pelas empresas que lideram o setor
Por Naiara Bertão — SÃO PAULO

Produção de aço responde por 7% a 9% da emissão de gases de efeito estufa Divulgação/ArcelorMittal

Um dos gargalos para a redução de emissões de gases poluentes pela indústria do aço é o alto investimento (Capex) em tecnologias que precisará ser feito pelas empresas que lideram o setor. As companhias precisarão não só mudar a forma de fazer seus produtos, como também adaptar fábricas e fontes de extração de matérias-primas para enfrentar efeitos de eventos climáticos extremos, que serão cada vez mais comuns.

Segundo o relatório da consultoria McKinsey sobre a descarbonização do setor, o Brasil tem potencial de alcançar posto de líder nessa redução. Mas, para isso, precisará apostar em tecnologia e inovação. Serão necessários investimentos (Capex) específicos para desenvolvimento e testes. Os custos, segundo a consultoria, certamente serão maiores do que os de tecnologias usadas hoje.

Wieland Gurlit, sócio sênior da McKinsey explica que a descarbonização da siderurgia é altamente complexa e cara em termos de necessidade de investimos e custos de produção.

- Uma redução de até 30% de emissão de carbono tipicamente é possível dentro das configurações industriais existentes por meio de uma otimização do mix da matéria prima, eficiência energética e com algum nível de custo e investimento- explica Gurlit.

Ele continua dizendo que, para diminuir mais do que 30% de poluição, só com “novas rotas tecnológicas com altos investimentos”.

Insumo para indústria: Reciclagem do alumínio chega a quase 100% no Brasil e vira modelo no país

- A indústria do aço depende de ativos pouco flexíveis e com longa vida que precisam ser reconstruídos. Junto com as indústrias que fornecem as matérias-primas é necessário reconfigurar uma cadeia de suprimentos que movimenta globalmente bilhões de toneladas de materiais - alerta Gurlit, e que também esteve à frente de um levantamento sobre os desafios do aço mais sustentável.

Os dados obtidos na análise mostram ainda que, embora promissoras, nenhuma das tecnologias hoje, de maneira única, permitirá que a indústria siderúrgica global tenha zero emissão líquida de gás carbono até 2050.

Wieland Gurlit, sócio sênior da McKinsey — Foto: Divulgação

São citadas, por exemplo, o hidrogênio verde, mecanismos de captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS) e a biomassa.

Desta forma, será necessário que todas sejam exploradas em conjunto e operem com alguma escala para alcançar resultados que realmente mexam o ponteiro.

- Esta indústria vai requerer novas matérias-primas, das quais o Brasil pode ser o maior e um dos mais competitivos fornecedores globais, considerando minério de ferro de alta qualidade, hidrogênio verde e ferro pré-reduzido (HBI) verde, assim como ferro-gusa verde e biocarbono. Estes materiais de alto valor agregado serão importantes para a descarbonização da indústria siderúrgica em outras partes do mundo e podem gerar muita riqueza no Brasil - finaliza João Guillaumon, sócio da McKinsey & Company.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/10/2022

BRASIL TEM POTENCIAL PARA LIDERAR DESCARBONIZAÇÃO DO AÇO

Alto custo da adoção de novas tecnologias e ceticismo na escala são entraves, segundo relatório da consultoria McKinsey

Por Adriana Cardillo, Especial Para O Prática ESG — São Paulo

Grande desafio da indústria do aço é avançar no processo de reduzir emissão de gases poluentes para mitigar o aquecimento global e tornar seus produtos mais sustentáveis Berg Silva/Agência O Globo/Arquivo

Avançar no processo de reduzir emissão de gases poluentes para mitigar o aquecimento global e tornar seus produtos mais sustentáveis é o grande desafio da indústria do aço hoje. Neste cenário, o Brasil tem potencial de liderar este processo de descarbonização. É o que aponta um relatório recente divulgado pela consultoria McKinsey & Company que o Prática ESG teve acesso com exclusividade.

A consultoria traça três potenciais caminhos para a descarbonização nesta indústria: otimização da operação existente, ajustes nos investimentos (Capex) de empresas, e novas tecnologias.

Considerada um dos maiores vilões das emissões de gás carbônico (CO2), a siderurgia é, mundialmente, o setor industrial que mais joga o gás na atmosfera. De acordo com a World Steel Association, representa entre 7% e 9% dos Gases de efeito estufa (GEE), que, além do CO2, inclui também óxido nitroso e metano.

João Guillaumon, sócio da McKinsey e um dos responsáveis pelo estudo, comenta que as empresas brasileiras são beneficiadas por serem globalizadas, seja por ter exportações significativas, principalmente de produtos semiacabados, como também no controle acionário - muitas têm sócios estrangeiros ou pertencem a multinacionais:

-Desta forma, as exigências de descarbonização por parte dos clientes e acionistas internacionais estão antecipando os efeitos de regras e limitações sobre a emissão de carbono que ainda estão sendo elaborados no Brasil.

Para Guilherme Abreu, gerente geral de sustentabilidade da ArcelorMittal Brasil, que opera na produção de aços no país, com capacidade instalada superior a 12,5 milhões de toneladas/ano e receita líquida de R$ 69 bilhões em 2021, os debates e ações na área estão evoluindo.

O executivo salienta que as unidades do grupo no Brasil contribuem para cerca de 2,9% das emissões globais e o país está se movimentando por meio de compromissos assumidos internacionalmente, para reduzir em 50% as suas emissões absolutas até 2030 e ser um país neutro em carbono até 2050. “Metas que consideramos ousadas e em consonância com o Acordo de Paris.”

Para cumprir o combinado, a ArcelorMittal já investiu cerca de 300 milhões de euros no desenvolvimento de tecnologias de carbono neutro em seus Centros de Pesquisa e Desenvolvimento até agora. Até 2030, deverá investir mais US$ 10 bilhões. A empresa não abre dados do Brasil.

- O Brasil possui vários diferenciais que favorecem uma migração para uma economia de baixo carbono: matriz elétrica 85% renovável, geografia favorável à produção de energia eólica e solar e uso de biomassa renovável - diz Abreu.

De fato. A questão energética é um atrativo e tanto para um setor tão intensivo em uso de combustíveis fósseis para esquentar suas matérias-primas e transformá-las em aço e produtos derivados. O relatório da McKinsey destaca o acesso a fontes de energia alternativas um dos grandes diferenciais do Brasil, em especial ao hidrogênio verde.

"A disponibilidade de energias renováveis competitivas coloca o Brasil entre os produtores do hidrogênio verde mais competitivos do mundo. Mesmo sob as projeções mais otimistas sobre a disponibilidade da matéria-prima na Europa, é mais econômico para a região comprar e importar do Brasil”, pontua o texto.

O uso do hidrogênio verde para o processo de redução do minério é um dos três pilares tecnológicos que a consultoria acredita que farão a diferença para o setor se descarbonizar e alcançar o net zero (zero emissões líquidas de carbono) na produção do aço.

Os outros dois são o desenvolvimento de mecanismos de captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS) – processo que captura até 90% das emissões, evitando a intensificação do efeito estufa; e o avanço do uso da biomassa.

Esta última tecnologia engloba a produção do biocarbono, que é obtido a partir da carbonização de biomassa, sendo uma fonte de energia renovável, que não solta na atmosfera carbono. É nesta

frente que a Tupy, multinacional brasileira que desenvolve e produz componentes estruturais em ferro fundido de alta complexidade, atua.

Em parceria com o Senai, a Universidade de São Paulo (USP) e a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), a companhia investe no desenvolvimento de briquetes - bloco denso e compacto de materiais energéticos - de biomassa como forma de substituição parcial ao coque industrial na fabricação de produtos. O valor investido especificamente no projeto não é, porém, revelado.

- A conclusão dos estudos está prevista para 2024, quando poderemos iniciar a adoção da tecnologia validada. Tratamos este tema como prioridade- afirma Fernando Cestari de Rizzo, CEO da Tupy, que reportou receita de R$ 7 bilhões no ano passado.

Presidente da White Martins: 'O hidrogênio verde virou o futuro para a energia', diz Gilney Bastos
De acordo com o executivo, considerando os investimentos em ativos, a empresa alocou em 2021 mais de R$ 90 milhões em tecnologia, treinamentos e busca de novas alternativas para alcançar um cenário favorável à descarbonização. Somente em pesquisa e desenvolvimento (P&D), foram ao todo R$ 25 milhões, sendo 70% alocado em iniciativas voltadas para a sustentabilidade.

-Também temos estimulado e subsidiado a pesquisa e o desenvolvimento de universidades e institutos de pesquisa brasileiros. Isso tem um impacto social muito importante, ao reconhecer talentos e competências que temos no país, e aplicá-las em soluções que serão comercializadas para mais de 30 países- explica o executivo.

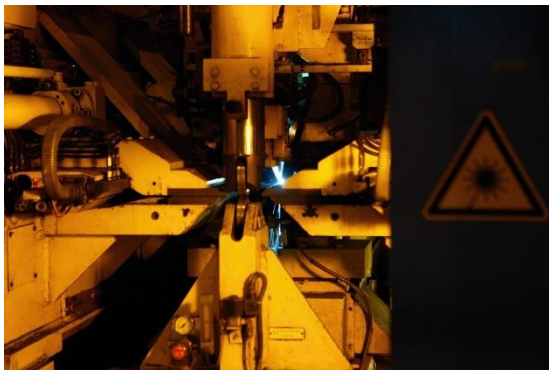
A produtora de aço Gerdau também não fica para trás. A gigante nacional de R$ 78 bilhões de receitas em 2021, assumiu em fevereiro um compromisso de reduzir suas emissões de gases de efeito estufa dos escopos 1 e 2 (relacionados a sua própria produção) para um valor menor do que 50% da média global da indústria do aço. A neutralidade do carbono é esperada para 2050.

Atualmente, a empresa afirma possuir uma das menores médias de emissão de gases de efeito estufa (CO_2e), de 0,90 t de CO_22e por t de aço, o que representa aproximadamente a metade da média global do setor, de 1,89 t de CO_2e por t de aço, segundo os dados de 2020 divulgados pela World Steel Association. Para 2031, a estimativa é chegar a 0,83 t de CO_2e por tonelada de aço.

-Para isso, já demos os primeiros passos com a instalação de parques solares em Minas Gerais e um parque fotovoltaico em Midlothian, no Texas, nos Estados Unidos. Ambas as iniciativas têm como objetivo fornecer energia renovável para as unidades de produção de aço - explica Cenira Nunes, gerente geral de meio ambiente da Gerdau.

Segundo a executiva, como iniciativa de descarbonização de curto prazo, a empresa já instalou em Ouro Branco (MG), uma das unidades de produção de biocoque, que contém até 2% de biomassa em substituição ao carvão mineral. Só isso confere redução de 32kgCO_2e/ton de aço ou 10.000 tCO_2e/mês. Foi desenvolvido ainda um projeto com comunidades locais para o abastecimento de biomassa – o carvão era importado.

O carvão vegetal, que funciona como biorredutor na fabricação do ferro-gusa, principal formador do aço. Para 2022, a perspectiva é a unidade de Ouro Branco dobrar o consumo de biocoque de carvão vegetal e avançar no desenvolvimento de biomassas de bagaço de cana e resíduos de milho e café.



Três potenciais caminhos para a descarbonização do setor siderúrgico: otimização da operação existente, ajustes nos investimentos (Capex) de empresas, e novas tecnologias. — Foto: Carlos Ivan/Infoglobo

Para 2022, a Gerdau anunciou que os investimentos em melhorias de práticas ambientais superam R$ 800 milhões.

-- Estes investimentos contemplam a expansão de ativos florestais, atualização e aprimoramento de controles ambientais, incrementos tecnológicos que resultam em eficiência energética e redução de emissões de gases de efeito estufa - fala Cenira.

Eliminação de barreiras: Estados Unidos e Reino Unido revogam medidas restritivas contra aço brasileiro
Está nos planos ainda ampliar o uso da sucata ferrosa como matéria-prima para a produção de aço.

* Colaborou Naiara Bertão
Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/10/2022

PETROBRAS SEGURA REAJUSTE ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO: GASOLINA COMPLETA DUAS SEMANAS DEFASADA

Preço cobrado pela estatal está abaixo da média internacional desde 4 de outubro. Diretoria da empresa costumava citar prazo de 15 dias como referência para incorporar variações do exterior
Por Bruno Rosa — Rio

O preço da gasolina vendida pela Petrobras no Brasil completou duas semanas com preços abaixo do mercado internacional. Segundo dados da Abicom, a associação que reúne os importadores de combustíveis, o valor da gasolina comercializado pela estatal nesta quarta-feira estava 5% menor (ou R$ 0,18 por litro) em relação ao exterior.

Desde 4 de outubro, o preço da gasolina no Brasil esteve sistematicamente, todos os dias, abaixo do praticado no exterior.

A diretoria da Petrobras costumava citar o prazo de 15 dias como uma referência para incorporar, nos preços praticados no país, a volatilidade das cotações no exterior. O argumento era de que variações diárias nem sempre seriam repassadas para os preços do Brasil, mas só depois que a cotação do petróleo se sustentasse num patamar superior – e o prazo para essa análise seria de duas semanas.

Mas, agora, a poucos dias do segundo turno das eleições presidenciais, a estatal não dá sinais de que vá reajustar seus preços. Dentro da Petrobras, a diretoria vem alertando sobre a necessidade de reajustar os preços da gasolina no país após duas semanas de defasagem. Porém, a ideia vem sendo descartada pelo governo de Jair Bolsonaro por conta das eleições.

No caso do diesel, o valor vendido pela Petrobras está 12% menor (ou R$ 0,70 por litro) que o praticado no exterior. Desde o dia 5, o valor do diesel está defasado todos os dias.

Para ter maior controle nos preços, o governo vem trabalhando nos bastidores para trocar parte da diretoria da Petrobras. A estratégia é alterar o comando da área financeira e de comercialização, que decidem, junto com o presidente Caio Paes de Andrade, sobre os reajustes dos preços. Também está nos planos a mudança da área de Governança, área responsável por vetar as decisões sobre preços.

A cotação do petróleo no mercado internacional está em alta desde o início de outubro por conta do corte de produção anunciado pela Opep+, cartel que reúne os maiores exportadores do mundo. Para Sergio Araújo, presidente da Abicom, há uma tendência de alta nos preços internacionais:

-De fato as refinarias da Petrobras estão com preços defasados e bem abaixo do mercado internacional, que está com viés de elevação em função do corte de produção da Opep+. E com esse cenário a Petrobras precisa ter coerência com sua política de preços. E da mesma forma que reduziu o preço, agora é hora de aumentar sim. Isso se faz necessário. A Petrobras tem compromisso com seus acionistas e o mercado espera que esses preços sejam elevados.

O preço do barril do tipo brent, que em meados de setembro chegou a ser negociado abaixo de US$ 84, subiu a US$ 98 no início de outubro e agora está no patamar de US$ 91.

O último movimento feito pela Petrobras foi no dia 2 de setembro, quando reduziu o preço da gasolina, cujo litro caiu de R$ 3,53 de R$ 3,28. No caso do diesel, a estatal reduziu o valor no dia 20 de setembro, de R$ 5,19 para R$ 4,89.

Enquanto isso, a Acelen, dona da refinaria da Bahia que foi comprada pela Petrobras, já fez dois reajustes de preços nas duas últimas semanas. A Acelen é a única empresa privada de grande porte a atuar no refino no país.

De acordo com a Acelen, no último dia 8 de outubro, o preço da gasolina e diesel para as distribuidoras teve alta entre 9,7% e 11,5%, em média. Depois, no último dia 15, outro aumento: a gasolina subiu 2%, assim como o diesel, com avanço de 8,9%.

Isso ajudou, dizem especialistas, a reverter o cenário de queda dos preços nos postos. Depois de 15 semanas de queda, o valor da gasolina nos postos registrou alta, de acordo com pesquisa da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O valor médio do litro passou de R$ 4,79, entre os dias 2 e 8 de outubro, para R$ 4,86, na semana passada. Um avanço de 1,46%.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/10/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

TCU VOLTA A ADIAR LIQUIDAÇÃO DE ESTATAL DE CHIPS

Vital do Rêgo convenceu os pares de que trata-se de um setor estratégico no momento econômico atual e que, da forma como está, o processo representaria uma "doação" dos ativos da empresa.
Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília

— Foto: Divulgação

O Tribunal de Contas da União (TCU) voltou a adiar, nesta quarta-feira, a análise do processo de liquidação da Ceitec, estatal federal que atua na fabricação de chips e semicondutores.

O julgamento foi retomado após um pedido de vista apresentado em agosto pelo ministro Vital do Rêgo. Em setembro do ano passado, ele já havia convencido

a maioria do plenário a suspender a análise até que o governo detalhasse o interesse público na operação.

“Os motivos que conduziram à liquidação da Ceitec não se sustentam, carecendo de maior fundamentação, pois se apoiaram em análises que não ponderaram relevantes perdas e dispêndios de recursos públicos como consequências imediatas”, disse ele à época.

Na sessão de hoje, Vital voltou a convencer os pares de que trata-se de um setor estratégico no momento econômico atual e que, da forma como está, o processo representaria uma "doação" dos ativos da empresa.

Defensor da liquidação, o ministro Walton Alencar, relator do processo, destacou "a falta absoluta de viabilidade" para a empresa, mesmo em termo de uma privatização ou concessão para a iniciativa privada. "Todas as propostas que surgiram eram dependentes da inserção de um montante violentíssimo de recursos públicos", afirmou Alencar.

A versão de Vital saiu vencedora do plenário e o processo foi convertido em uma diligência. Em um prazo de 15 dias, o governo deverá fazer novos esclarecimentos ao tribunal, que então retomará a análise sobre a liquidação.

Sediada em Porto Alegre, a estatal desenvolve chips de rastreamento veicular, passaporte eletrônico e tags instalados nos para-brisas de veículos. A Ceitec também foi homologada para fornecer tags aos Correios e detém uma patente em parceria com a multinacional Pirelli.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

VEJA AS PROPOSTAS DE BOLSONARO NAS ELEIÇÕES 2022

Programa do candidato à reeleição trata de temas como privatizações, educação e segurança
Por Bárbara Pombo — São Paulo

Em busca da reeleição, o presidente Jair Bolsonaro (PL) promete manter o pagamento do Auxílio Brasil, no valor de R$ 600, a partir de janeiro de 2023, com um “bônus” para o beneficiário que conseguir emprego com carteira assinada.

O candidato defende, por outro lado, ajuste fiscal no médio e longo prazos para reduzir a relação entre a dívida pública e o Produto Interno Bruto (PIB).

No plano de governo, Bolsonaro ainda aponta a regularização fundiária e a concessão de florestas para a iniciativa privada como formas de contribuir para a exploração racional e sustentável da Amazônia. ***Aqui você pode acessar e baixar o plano de governo de Jair Bolsonaro em 2022 em formato PDF.***
https://infograficos-est.valor.com.br/pdf/Proposta_de_governo_Jair_Bolsonaro__20092022.pdf

Abaixo, você pode conhecer as principais propostas do atual presidente para um eventual segundo mandato:

Desenvolvimento econômico
- Entrada do Brasil na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e na The European Free Trade Area (EFTA);
- Diz que vai trabalhar no estímulo ao setor de mineração e que a siderurgia, a metalurgia e as indústrias de base também devem receber especial atenção;
- Defende o aumento da produção nacional de fertilizantes.

Privatizações

Prevê desestatizações e desinvestimentos de empresas estatais. Cita a desestatização da Eletrobras e a concessão do Porto de Santos como exemplos.

Emprego

- Manutenção no rol de beneficiários do Auxílio Brasil das famílias em que o responsável familiar for registrado no mercado formal de trabalho. Segundo o plano de governo, essas famílias não perderão o benefício e receberão "um bônus de R$ 200";
- Políticas para formalização dos trabalhadores informais e na redução da taxa de informalidade, por meio de contratos de trabalho específicos para esta população.

Indústria

Fortalecimento da projeção do país como parceiro confiável em projetos internacionais de pesquisa científica e tecnológica, e de promoção da inovação que permita incentivar o desenvolvimento da indústria 4.0;

Estímulo à Base Industrial de Defesa (BID) - empresas estatais e privadas que atuam em pesquisa, desenvolvimento, produção, distribuição e manutenção de produtos estratégicos de defesa. O estímulo viria, segundo o plano, com redução de impostos, incentivos à pesquisa e desenvolvimento, além de linhas de crédito e financiamento.

Ambiente

Oferecer Green Bonds (Títulos Verdes) que só podem ser usados para financiar investimentos considerados sustentáveis – como infraestrutura de energia limpa e renovável, transporte verde e projetos capazes de reduzir emissões e o consumo de água, energia e matérias-primas;

Promover, com atores internacionais, diversificação na produção e utilização de energia sustentável, renovável e limpa, sem comprometer o gás natural com alternativa para diversos setores produtivos, como petroquímica e fertilizantes, por exemplo;

Afirma que o Brasil tem grande potencial de ser exportador de energia verde com a implantação de geração de energia limpa e alternativas, como a eólica off shore e o hidrogênio verde;

Coloca a bioeconomia como forma de oferecer soluções sustentáveis dos mais variados sistemas de produção, especialmente agropecuária;

Aponta que indígenas e os quilombolas devem ser respeitados em sua culturalidade e tradições características, "desde que não impliquem em violação de direitos humanos".

Sustentabilidade

- Defende a regularização fundiária e a concessão de florestas para a iniciativa privada como formas de contribuir para a exploração racional e sustentável da Amazônia.
- Coloca que a soberania do território brasileiro deve ser fator importante para participar de iniciativas internacionais de sustentabilidade ambiental.

Energia limpa

Cita que seu governo deve comtemplar tecnologias que gerem combustíveis limpos, como é o caso do hidrogênio verde, e veículos elétricos e híbridos, dentre outras, para diminuição da pegada de carbono nacional.

Emissões

- Afirma que pode também atuar no mercado de créditos de carbono e que os recursos podem fomentar o desenvolvimento da "Indústria Verde", por meio da preservação do meio ambiente e estímulo do desenvolvimento sustentável.

Preservação

- Desenvolver metodologias que consolidem as bases de dados e harmonizem os resultados no sentido de balizar as políticas públicas contra queimadas de maneira mais assertiva;
- Estimular que constem nos calendários dos ministérios e das agências que atuam em regiões onde existem maior incidência de queimadas ações coordenadas periódicas para de auxiliar na mitigação desse problema;
- Consolidação de ferramentas e instrumentos que permitam trazer escala ao mercado de serviços ambientais, como o desenvolvimento de plataformas digitais que tragam transparência para os participantes deste mercado;
- Assumir "compromisso firme" com as iniciativas da Década da Restauração, programa liderado pela Organização das Nações Unidas.

Política fiscal/Teto de gastos

- Defende ajuste fiscal nos médio e longo prazos que reduza a relação entre a dívida pública e o PIB.

Reforma trabalhista

- Defende a manutenção da reforma trabalhista aprovada em 2017.

Programas sociais/Transferência de renda

- Promete a manutenção do Auxílio Brasil, no valor de R$ 600, a partir de janeiro de 2023;
- Expansão do Benefício de Prestação Continuada (BPC);
- Fortalecimento e expansão do Sistema Único de Assistência Social (SUAS).

Educação

- Melhorar a posição brasileira na próxima edição do Programa Internacional de Avaliação de Estudantes (Pisa);
- Ter uma política pública voltada para a formação com uma base em tecnologia que permita aos estudantes entenderem e aplicarem assuntos como inteligência artificial, programação, internet das coisas, segurança cibernética e da informação, e outros correlatos;
- Incrementar ações que forneçam os fundamentos de importantes disciplinas como Matemática, Português, História, Geografia, Ciências, permitindo que os alunos possam exercer um pensamento crítico sem conotações ideológicas;
- Incentivar o ensino profissionalizante;
- Recuperação do ensino das crianças e jovens que foram prejudicados com o fechamento das escolas durante a pandemia;
- Aliar o ensino presencial com o realizado na modalidade a distância, analisando e considerando aspectos e peculiaridades de cada região e microrregião, tais como: quantidade de escolas; distância da moradia dos alunos; infraestrutura disponível; conectividade; e necessidade de alimentação escolar.

Saúde

- Reforço das ações tendentes à consolidação do Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica (Pronon), instituído pela Lei nº 12.715/2012. Esse programa tem como propósito ampliar a oferta de serviços e expandir a prestação de serviços médicos de doenças oncológicas;
- Fortalecer o programa da Saúde Digital, que disponibiliza informações confiáveis sobre o estado de saúde para os cidadãos, profissionais de saúde e gestores públicos.

Segurança

- Investimento nos órgãos de segurança pública e nas Forças Armadas, aperfeiçoamento dos seus planos de carreira e de remuneração, da sua retaguarda jurídica e da continuidade da melhor capacitação de seus quadros;
- Prevê que o governo vai perseguir, em eventual segundo mandato, a aprovação no Congresso do projeto de lei sobre o excludente de ilicitude para agentes de segurança pública;

- Defende o fortalecimento de institutos legais que deem acesso à arma de fogo aos cidadãos para, segundo o plano, garantir o direito à propriedade e reduzir conflitos e invasões no campo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

SANTOS BRASIL: VETORES DE CRESCIMENTO SERÃO CONTÊINER, LOGÍSTICA INTEGRADA E GRANÉIS LÍQUIDOS

Vetores de crescimento serão contêiner, logística integrada e granéis líquidos
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Santos Brasil terá três principais vetores de crescimento: contêineres, logística integrada e granéis líquidos, afirmou o presidente da companhia, Antonio Carlos Sepúlveda, no Santos Brasil Day, encontro com investidores realizado nesta quarta-feira (19).

"O nosso grande negócio é contêiner, com o Tecon Santos. O segundo negócio é a logística integrada ao porto, que acontece basicamente no Porto de Santos. Buscamos fazer 'cross-selling' com os contêineres descarregados", disse ele.

"E o negócio mais novo da empresa é granéis líquidos no porto de Itaqui. Estudamos muito isso durante anos, principalmente por causa da aderência ao agronegócio. Vamos movimentar óleo diesel para o agronegócio do Matopi [Maranhão, Tocantins, Piauí]", afirmou.

Segundo o executivo, a companhia conseguiu antecipar o início da operação em Itaqui. "O projeto já tem 25% para operar. Quanto mais nos aprofundamos na região, mais vemos a imensidão daquele mercado", disse ele.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

GUEDES: VAMOS ACABAR COM O IPI SE CONTINUAR NOSSA REFORMA TRIBUTÁRIA

"Para reindustrializar o Brasil", disse o ministro
Por Larissa Garcia e Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira no evento Brasil Export, promovido por entidades dos setores portuário e de logística, que "curiosamente" estava no Fundo Monetário Internacional (FMI) quando o organismo reviu de 1,7% para 2,8% a estimativa para crescimento do Brasil este ano. "Eu disse: 'faltam dois meses, acho que vai crescer mais um pouquinho'."

"Lá fora, está a maior confusão", disse. No Brasil, por sua vez, o desemprego está em queda e a atividade, em alta. Ele criticou analistas que jogam os problemas para o ano que vem, dizendo que não haverá crescimento e há uma "bomba fiscal".

Ele ressaltou que, em 30 ou 40 anos, houve pela primeira vez abertura na economia. Afirmou ainda que vai acabar com o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) se a reforma tributária continuar. "Para reindustrializar o Brasil", disse.

O país, disse, tributava o que era mais fácil. Citou como exemplos energia e combustíveis. São bases fáceis para se recolher impostos, mas a tributação é uma "tolice", disse, pois retira competitividade do país. "Vamos reindustrializar o Brasil em cima de energia barata", afirmou.

"Existe percepção lá fora de que o Brasil é uma potência alimentar", disse. É uma característica que ganha importância diante do conflito entre Rússia e Ucrânia. "O Brasil tem condições de aumentar a produtividade sem derrubar uma árvore."

Guedes disse ter ouvido secretário-geral da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Mathias Cormann, que Brasil é chave para segurança energética no mundo. Citou planos de investimento de empresas europeias para investir na produção de energia no Nordeste brasileiro.

— Foto: Cristiano Mariz/O Globo

Guedes observou ainda que é preciso aumentar a competição para reduzir juros. Ele comentou que, "antigamente", o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dava empréstimo de longo prazo e barato para "campeões nacionais".

O ministro disse que essa política "criou empregos no exterior", com a formação da maior empresa de proteína animal do mundo, a construção do metrô da Venezuela e de um porto em Cuba. "Qual o ganho? Ideologia, política", atacou.

O atual governo, disse, direcionou 48% do crédito às micro e pequenas empresas.

Além disso, disse, há um brasileiro na direção do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), Marco Troyjo. "Quer investir em portos, vai e pega dinheiro lá", sugeriu.

Da mesma forma, o Brasil terá um candidato à presidência do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), "com a visão de construir uma infraestrutura transnacional", disse.

Citou como exemplo a construção de pouco mais de 100 km de rodovia para chegar à Transperuana, que liga o Norte brasileiro ao oceano Pacífico. A via, disse, permitiria reduzir em seis dias o transporte da carga até a China, o que baixaria o custo do frete.

Ele não mencionou, mas o nome escolhido pelo Brasil para o BID é o do ex-presidente do Banco Central (BC) Ilan Goldfajn. No momento, o governo trabalha na conquista de apoios mínimos para a candidatura.

Além disso, disse o ministro, os programas do BNDES estão sendo reforçados. A instituição, afirmou, tem de atuar como um Import-Export bank: tomar recursos lá fora, em organismos como o Banco Mundial, a dólar mais 1,5%, 2%, e um "spread mínimo", pois não deve ter como objetivo fazer um lucro enorme, e sim atuar como banco público.

"Dinheiro barato, consegue se ele fizer esses repasses", disse. Citou como exemplo a Embraer, grande exportadora, que necessita de crédito barato para se manter competitiva.

Militares

Durante o evento, Guedes contou que recorreu ao lema do Exército, "braço forte, mão amiga", para "convencer os militares a privatizar". Segundo o ministro, ele disse aos militares que as privatizações permitirão criar uma economia de mercado "forte", o que dará condições de fazer um programa social "forte" e ter Forças Armadas "fortes".

E, do ponto de vista geopolítico, um país que tem economia forte e Forças Armadas fortes é uma potência, concluiu.

Há aqueles que têm armas e não têm mercado, que exercem seu poder pelo potencial de "apertar um botão e jogar um negócio nuclear", comparou.

O programa do governo de Jair Bolsonaro (PL) permite ter uma atuação como a do lema do Exército, disse.

Os contratos de investimento já assinados, atrelados a concessões, somam “dois planos Marshall”, comentou. “O Brasil está condenado a crescer”, repetiu.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

MENOR DEMANDA FAZ FERTILIZANTES SEREM REDIRECIONADOS PARA OUTROS PAÍSES

Segundo a Conab, Brasil está com "folga" na oferta
Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) informou que o Brasil registra folga na oferta de fertilizantes, tendência de queda nos preços desses insumos e redirecionamentos de cargas para outros países.

AGRO desembarque de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Foto: Divulgação.

O cenário é influenciado pela importação recorde de adubos - foram 30,47 milhões de toneladas internalizadas de janeiro a setembro de 2022 - e por uma diminuição momentânea na demanda, apesar do aumento da área plantada no país.

De acordo com o boletim logístico da estatal, a intensa movimentação de importação, quase 5% maior que em 2021, já começa a dificultar a armazenagem dos fertilizantes recebidos nos portos, principalmente em Paranaguá e Antonina, no Paraná, onde chegam 27% dos adubos importados.

"Essa intensa movimentação está provocando a falta de espaço para armazenar o fertilizante importado. Após meses de oferta apertada, o Brasil registra agora folga na oferta, que está provocando queda nos preços, com as importações batendo recordes e a diminuição momentânea na demanda", diz o boletim da Conab.

"Esta situação, aliada ao fato de os armazéns nos portos brasileiros estarem cheios com fertilizantes vem provocando o redirecionamento de navios para outros países. A previsão para os próximos meses é de investimentos nacionais, visando o aumento da capacidade local a fim de ampliar a infraestrutura de armazenagem", indica a companhia.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

SANTOS BRASIL: AQUISIÇÕES SÃO POSSÍVEIS, MAS SEREMOS MUITO EXIGENTES

Vetores de crescimento serão contêiner, logística integrada e granéis líquidos
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Santos Brasil prevê continuar adquirindo novos negócios, porém, será seletiva, afirmou o presidente da empresa, Antonio Carlos Sepúlveda, em evento com investidores nesta quarta-feira (19).

“Vamos entrar em uma fase de geração de caixa. Ou você agrega valor ao negócio ou você paga dividendo. A gente deve entrar em uma era de pagamento de dividendo. Acho possível M&A [fusões e aquisições] em projetos que vão acontecer, que estamos estudando, mas somos muito exigentes.

É um setor pesado em capital e com concorrência, temos que escolher muito bem o local em que vamos entrar e buscar sempre retornos de dois dígitos", afirmou o executivo.

Antonio Carlos Sepulveda, presidente da Santos Brasil: Buscamos fazer cross-selling com os contêineres descarregados — Foto: Claudio Belli/Valor

"Se conseguir, teremos uma estrutura de capital mais rápido, se não, vai ser através de dividendos. Mas esperamos ter novos investimentos, inclusive para complementar a carteira de líquidos. Estamos sempre estudando novas oportunidades. Nosso radar está ligado para conseguir projetos novos e conseguir uma estrutura de capital mais eficiente", disse.

Em relação ao segmento de logística, a expectativa da empresa é ter um crescimento orgânico e "asset light".

Segundo Sepúlveda, a Santos Brasil terá três principais vetores de crescimento: contêineres, logística integrada e granéis líquidos.

"O nosso grande negócio é contêiner, com o Tecon Santos. O segundo negócio é a logística integrada ao porto, que acontece basicamente no Porto de Santos. Buscamos fazer 'cross-selling' com os contêineres descarregados", disse ele.

"E o negócio mais novo da empresa é granéis líquidos no porto de Itaqui [no Maranhão]. Estudamos muito isso durante anos, principalmente por causa da aderência ao agronegócio. Vamos movimentar óleo diesel para o agronegócio do Matopi [Maranhão, Tocantins, Piauí]", afirmou.

Segundo o executivo, a companhia conseguiu antecipar o início da operação em Itaqui. "O projeto já tem 25% para operar. Quanto mais nos aprofundamos na região, mais vemos a imensidão daquele mercado", disse ele.

Porto de Itaqui

A Santos Brasil prevê obter, nos próximos dias, autorização para operar seu segundo terminal de combustíveis do porto de Itaqui, segundo o diretor de granéis líquidos do grupo, Carlos Alberto Quintero.

No último mês, a empresa já conseguiu o aval da Agência Nacional de Petróleo (ANP) para operar seu primeiro terminal no porto.

A companhia conquistou, em abril de 2021, três terminais de granéis líquidos em Itaqui. Dois deles já eram operacionais (brownfield). O terceiro terminal "greenfield", que está sendo desenvolvido desde o início, deverá ser entregue até 2026.

"A empresa começa com uma capacidade original de 50 mil metros cúbicos, que é a capacidade que atendia as distribuidoras e que futuramente será multiplicada por quatro. É um negócio em que a escala é fundamental", afirmou Quintero.

Eleições presidenciais

A Santos Brasil vê com bons olhos a privatização do Porto de Santos e afirma que a eleição presidencial será determinante. “A eleição agora é decisiva nesse processo. Se tiver uma mudança de controle não sabemos se vai continuar como está. Torcemos para que a privatização aconteça”, disse Sepúlveda.

“Vemos com bons olhos a privatização da SPA [Santos Port Authority]. Para terminais será vantagem, a gente poderá negociar contratos de forma mais flexível”, disse.

Sepúlveda também afirmou que o leilão do chamado STS-10, um mega terminal de contêineres no cais santista, que o atual governo tentou licitar, não é a melhor solução.

“Santos não é um porto tão grande assim para ter quatro terminais de contêineres, é ineficiente”, disse. “Acho que o melhor seria a ampliação da BTP [terminal da Maersk e da MSC], e da Santos Brasil, fazer terminais grandes. Não sei se uma SPA privada vai buscar essa alternativa”, disse.

Ele também destacou a importância de investimentos na dragagem e no canal de acesso, que são o principal gargalo do porto.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

RUMO TEM ALTA ANUAL DE 39% NOS VOLUMES TRANSPORTADOS EM SETEMBRO E 24% NO 3º TRIMESTRE

De acordo com a empresa, produtos agrícolas responderam pela maioria da carga transportada, com destaque para milho e farelo de soja
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Rumo transportou 6,49 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) em setembro, queda de 4,06% sobre agosto deste ano e crescimento de 39% em um ano. Com isso, a empresa de logística terminou o terceiro trimestre com uma média de 6,75 bilhões TKU, alta de 24% sobre o mesmo período de 2021.

Foto: Reprodução

De acordo com a empresa, produtos agrícolas responderam por 5,33 bilhões TKU no mês, com destaque para 3,18 bilhões TKU de milho e 851 milhões TKU de farelo de soja.

Produtos industriais somaram 814 milhões TKU em setembro, enquanto contêineres alcançaram 342 milhões TKU.

A Rumo divulga em seu site todo 10º dia útil de cada mês as tabelas com os resultados de volumes transportados pela companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COM LICENCIAMENTO DO TEPOR, MACAÉ SE POSICIONA COMO CIDADE ENERGIA
Da Redação OFFSHORE 19/10/2022 - 18:43

Foto ilustrativa - Divulgação Tepor

A cidade de Macaé começa a se reposicionar como Cidade Energia, após firmar-se nas duas últimas décadas como a capital nacional do petróleo. A Comissão Especial de Controle Ambiental (Ceca) do estado do Rio de Janeiro aprovou , no dia 11, a licença de instalação do porto de Macaé, o Tepor.

Após a finalização do licenciamento, o Tepor entra agora na etapa de assinatura dos contratos dos investidores que irão aportar os recursos necessários para a execução das obras. A Tepor – Terminal Portuário de Macaé Ltda., é a desenvolvedora do projeto.

O empreendimento contempla diversas atividades logísticas e portuárias, distribuídas em diferentes unidades de negócios. Estão previstas as implantações de um terminal marítimo para movimentação de petróleo; outro multiuso para movimentação de granéis líquidos, apoio offshore e unidade flutuante de regaseificação de GNL; uma Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) com 60 milhões m³/dia de capacidade; terminal de armazenamento de combustíveis; e terminal de armazenamento de petróleo.

Para o prefeito Welberth Rezende, o novo porto garante a Macaé mais investimentos, novos negócios e principalmente a geração de empregos. “Trabalhamos muito na defesa deste projeto que representa o esforço coletivo do nosso governo, das instituições empresariais locais e também do governo do estado. Este é o resultado de todos que acreditam no potencial da nossa cidade ematrair investimentos, gerar oportunidades e principalmente criar empregos para a nossa população”, destacou o prefeito.

O Tepor representa a parte principal do grande projeto estruturante de Macaé que pretende tornar a cidade a principal referência nas operações do mercado de óleo, gás e energia. Junto ao Tepor, Macaé conta também com a licença de instalação da nova Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN). Juntos, os empreendimentos criam o maior hub do gás natural do país.

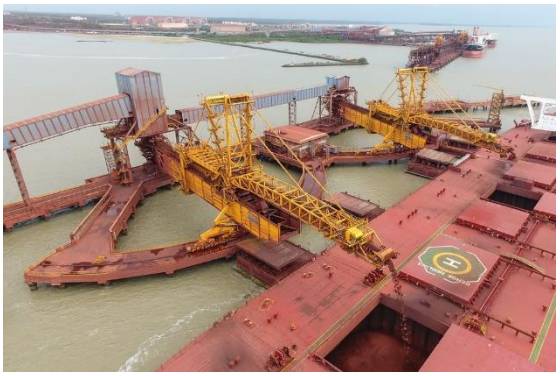
“O Tepor é peça chave para a transformação de Macaé na Cidade Energia. O projeto representa também a confirmação dos mais de R$ 25 bilhões em investimentos que serão consolidados na cidade ao longo dos próximos cinco anos”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico, Rodrigo Vianna.

A emissão da LI representa a conclusão de um longo processo de análises sobre os impactos socioeconômicos e estudos que indicam a viabilidade de instalação do empreendimento mediante a execução de medidas compensatórias que assegurem a preservação do ecossistema regional.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

PORTOS REGISTRAM QUEDA DE 2,45% NA MOVIMENTAÇÃO ATÉ AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/10/2022 - 17:47

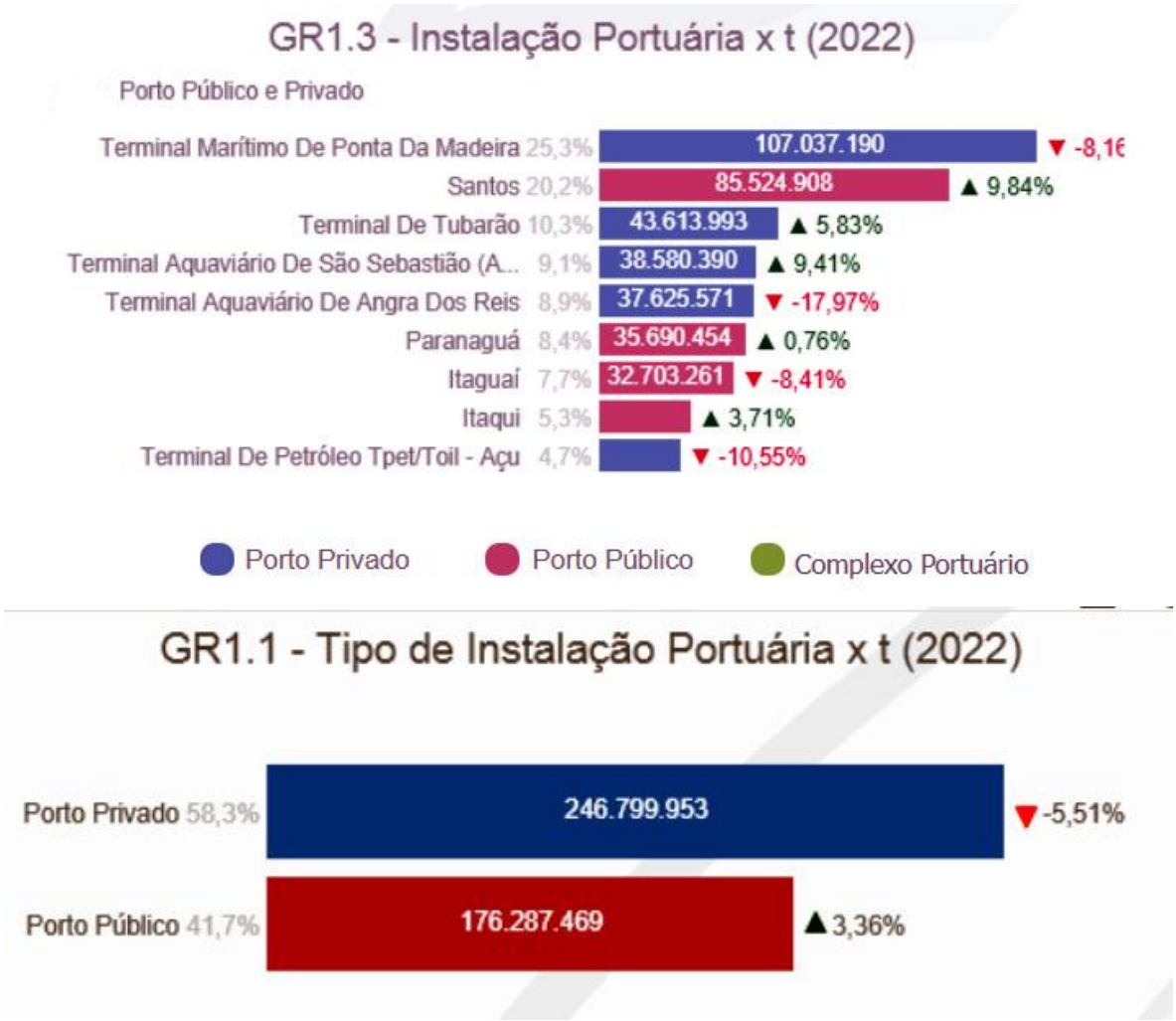
Os portos brasileiros movimentaram 799.733.122 toneladas de janeiro a agosto. O resultado representa uma queda de -2,45% em comparação a igual período do ano passado, quando movimentaram 819.813.802 toneladas. Os portos públicos obtiveram resultado positivo de +3,36% (176.287.469 toneladas). Os terminais privados viram a movimentação cair -5,51% 246.799.953 toneladas).



Isoladamente em agosto, portos públicos e privados juntos apresentaram um desempenho -2,80% inferior comparado ao mesmo mês de 2021 (107.989.386 toneladas x 111.096.485 toneladas).

Os números são do Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgados nesta terça-feira (18).

Nos oito primeiros meses do ano, em comparação a igual período de 2021, a carga geral teve o melhor desempenho, com acréstimo de +15,39%, ao movimentar 45.500.840 toneladas. Granel sólido foi responsável pela movimentação de 471.141.756 toneladas, uma queda de -2,01%. Granel líquido movimentou 197.844.096, queda de -6,52%. E carga conteinerizada respondeu por 85.246.430 toneladas, resultado -3,05% pior do que janeiro a agosto de 2021.



Fonte: Antaq

Os embarques tiveram queda de -1,11% e os desembarques, queda de -5,00%. Os contêineres tiveram queda de -2,72% nos embarques e -3,44% nos desembarques. No longo curso, igualmente os resultados ficaram aquém tanto nos embarques quanto nos desembarques: -2,19% e -9,33% respectivamente. Na cabotagem, os contêineres tiveram resultado positivo de +1,02%.

O Porto de Santos obteve resultado positivo, com +9,84% movimentado de janeiro a agosto (85.524.908 toneladas). O terminal privativo de maior volume movimentado, o Terminal de Ponta da Madeira, apresentou queda de -8,14% (107.037.190) toneladas.

Em agosto exclusivamente (2022 x 2021), as importações tiveram queda de -12,71% na movimentação geral. Na exportação, houve um acréscimo de +2,49%. O granel sólido obteve o melhor resultado, com acréscimo de +2,85% na movimentação (66.903.836 toneladas). Carga geral foi responsável por movimentar 5.128.491 (+1,58%). Granel líquido movimentou 24.674.082 toneladas (-16,64%) e carga conteinerizada subiu +0,99% (11.282.978 toneladas).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

AMÉRICA LATINA GERARÁ 34 GW EM EÓLICA OFFSHORE ATÉ 2050

Da Redação OFFSHORE 19/10/2022 - 12:16

A ATIVIDADE SERÁ IMPULSIONADA POR PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE FORA DA REDE, COM BRASIL E COLÔMBIA NA LIDERANÇA

Impulsionada pelo crescimento de projetos de hidrogênio verde, a América Latina verá um aumento acentuado nos projetos eólicos offshore, com capacidade atingindo 34 Gigawatts (GW) até 2050, de acordo com nova análise da Wood Mackenzie, uma empresa da Verisk.

A atividade eólica offshore corresponderá a uma taxa de crescimento anual composta de 15,4% a partir de 2032, quando se espera que os primeiros projetos entrem em operação na região. Na liderança estarão o Brasil e a Colômbia.

“Vimos um movimento regulatório significativo em apoio aos empreendimentos eólicos offshore, com o Brasil e a Colômbia fornecendo roteiros oficiais e diretrizes para atividades futuras”, disse Kárys Prado, analista de pesquisa, energia e energias renováveis da Wood Mackenzie. “Ambos os países têm um número crescente de projetos planejados, e o crescimento do pipeline anunciado este ano na América Latina já representa uma participação de 34% dos anúncios globais de novos projetos, no terceiro trimestre de 2022”, completa a analista.

A Wood Mackenzie prevê que o Brasil será responsável por cerca de 6% do suprimento total de hidrogênio verde do mundo até 2050, com o mercado ganhando escala após 2030. No entanto, apenas 20% das instalações de hidrogênio verde no país estarão conectadas à rede.

“A maioria desses projetos será fora da rede e parte deles será apoiada por energia eólica offshore, juntamente com outras energias renováveis”, disse Prado. “Isso desempenhará um papel fundamental na economia futura do país e na posição de longo prazo como exportador global de energia. No entanto, ainda há muito trabalho a ser feito na frente regulatória e muitos desafios permanecem para que isso se torne uma realidade.”
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

SIEM OFFSHORE É MULTADA EM US$ 8 MILHÕES POR ATRASO NA ENTREGA DE NAVIO À PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 19/10/2022 - 11:19

A Siem Offshore perdeu outro processo contra a Petrobras relacionado ao atraso na entrega dos navios de recuperação de derramamento de óleo (OSRVs).

Em um comunicado à Bolsa de Valores de Oslo, a operadora norueguesa de navios offshore disse que sua subsidiária brasileira foi notificada da "decisão final desfavorável" pela Justiça brasileira no caso relacionado ao "Siem Marataízes".

O navio sofreu atraso no estaleiro da ETP Engenharia. Foi entregue em 29 de fevereiro de 2016 e passou a trabalhar para a Petrobras com contrato de oito anos. A Petrobras, em consequência, impôs multa à Siem Offshore pela entrega atrasada.

A Siem observou que a decisão desfavorável do tribunal teria um efeito caixa negativo equivalente a cerca de US$ 8 milhões.

A embarcação projetada pela Ulstein destina-se à recuperação de derramamento de óleo e também possui funcionalidades de embarcação de abastecimento de plataforma.

A Siem Offshore em agosto garantiu um novo contrato de 3 anos para o "Siem Maragogi" em continuação direta do contrato atual.

Em março, a empresa também foi multada em US$ 4,8 milhões pela entrega atrasada do OSRV "Siem Maragogi" em 2015.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 9,7%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/10/2022 - 14:26

O Porto de Imbituba movimentou 5,46 milhões de toneladas de janeiro a setembro, melhor desempenho já registrado nesse período pelo complexo portuário do Sul catarinense. O volume também representa alta de 9,7% na quantidade de cargas operadas, em comparação com o ano passado.

Os dados consolidados pela SCPAR Porto de Imbituba apontam o atendimento de 211 navios até 30 de setembro de 2022 e liderança da movimentação de granéis sólidos, com 78,7% do volume total. As principais cargas movimentadas no período foram o coque de petróleo (+4,4% em relação ao ano anterior), contêiner (+8,2% no volume em toneladas e +22,5% no número de TEUs), fertilizantes (+53,5%), sal (+22,6%) e farelo de soja (+43,2%).

Destaca-se também o crescimento na movimentação de cargas gerais (break bulk), com aumento de 71,9% na quantidade operada. A alta foi impulsionada, dentre outros fatores, pela baixa disponibilidade de contêineres no mercado, que provocou a migração de alguns produtos para outras formas de transporte. No portfólio do Porto de Imbituba, as cargas gerais passaram da fatia de 5,5%, de janeiro a setembro de 2021, para 8,6% este ano. As operações de toras de madeira, fertilizantes em big bags e produtos siderúrgicos são os principais motores desse desempenho em 2022.

A importação continua liderando a balança de operações portuárias em Imbituba, com 47,7% do volume total movimentado no período. No entanto, Imbituba vem realizando um ano com expressivo aumento nas exportações (+36,7%), ampliando a fatia de movimentação de 31,9% do total em

toneladas operadas de janeiro a setembro de 2021 para quase 40% do volume no mesmo período de 2022.

A previsão é de que o porto encerre o ano com 7 milhões de toneladas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

DECRETO QUE REGULAMENTA BR DO MAR É ESPERADO PARA PRÓXIMOS 10 DIAS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19/10/2022 - 18:00

Arquivo

De acordo com Ministério da Infraestrutura, texto mais aguardado do programa tramita na Casa Civil e está perto de ser publicado. Já versão inicial do 'BR dos Rios' também pode ser apresentada nos próximos dias ao mercado

O Ministério da Infraestrutura espera, para os próximos 10 dias, a publicação do decreto que regulamenta a lei 14.301/2022, que cria o programa de cabotagem do governo federal. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia, contou, na última terça-feira (18), que o texto da regulamentação mais importante do BR do Mar e mais aguardado pelas empresas de navegação já está na Casa Civil, aguardando a publicação.

O secretário também adiantou que o ministério desenhou uma proposta inicial de um modelo para o programa para incentivo da navegação interior, chamado de 'BR dos Rios', em alusão ao programa voltado para desenvolvimento da navegação costeira. A expectativa, segundo Povia, é que seja apresentada uma roupagem inicial do novo programa nos próximos dias, a fim de ouvir as contribuições do mercado.

O Minfra pretende apresentar uma modelagem mais consolidada desse programa na primeira quinzena de dezembro. "Pretendemos fazer as diretrizes, o desenho de modelo e as medidas necessárias para melhoria operacional. O plano de outorgas ficará a cargo da Antaq. A visão mais holística, vai demandar mais tempo", explicou Povia em entrevista à Portos e Navios.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

TJSP PROFERE NOVA DECISÃO CONTRA PAGAMENTO ANTECIPADO DE DEMURRAGE PARA RECEBIMENTO DE VAZIOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 18/10/2022 - 20:33

Arquivo/Divulgação

Para advogado, decisão do tribunal tem eficácia apenas entre partes que integram os processos, mas entendimento indica como novos conflitos poderão ser resolvidos, se forem levados ao Judiciário

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) consolidou, recentemente, a ilegalidade da cobrança antecipada de sobrestadia (demurrage) de contêiner, que antes condicionava o recebimento da unidade vazia ao pagamento prévio dessa taxa, ao transportador, por parte do usuário. O advogado Rafael

Ferreira, antes de analisar a decisão, explicou que, com a descarga no porto de destino, o usuário tem um prazo livre ("free time"), que é estipulado pela empresa transportadora marítima para a devolução da unidade de carga vazia à sua frota.

De acordo com Ferreira, especialista nos setores marítimo, portuário e aduaneiro, se esse prazo de livre estadia for ultrapassado, é imposto o pagamento de um valor fixo por dia de atraso, até a devolução do contêiner. "Tais cobranças de demurrage sempre ocorreram dessa forma, no Brasil. Isso porque, somente com a devolução do contêiner vazio, é que o transportador encerra a contagem dos dias de demurrage e apresenta sua conta ao usuário. Em alguns casos, para tentar condições melhores em uma negociação com o transportador, é possível que o usuário pague uma parte da sobrestadia em andamento (pagamento parcial), mas essa não é a regra", informou à Portos e Navios.

Ferreira acrescentou que nada impede que o transportador envie faturas com valores parciais, até para que possa se planejar ou repassar a informação ao usuário final, quando se tratar de um agente intermediário. "Essa é uma postura desejável, inclusive, que mostra transparência", disse o jurista, que é membro da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM).

Conforme o advogado, o que foi considerado ilegal pela corte de São Paulo é o ato de alguns transportadores de condicionarem o recebimento do contêiner vazio ao pagamento da sobrestadia. "Em outras palavras, sob a alegação de que o usuário já está em atraso e que a demurrage já existe, alguns transportadores estão se recusando a receber os contêineres vazios e informar o local de devolução das unidades vazias, antes do recebimento dos valores totais de sobrestadia", relatou o jurista.

Para ele, a decisão do TJSP tem eficácia apenas entre as partes que integram os respectivos processos: "Na prática, esse entendimento mostra como novos conflitos semelhantes provavelmente serão resolvidos, se forem levados ao Judiciário. Isso pode fazer com que os transportadores marítimos avaliem essa conduta e suspendam tal prática", comentou.

O advogado Wesley Bento acrescentou que o condicionamento da sobrestadia era uma prática comum, ao ponto de haver situações em que o Fisco exigia a comprovação do pagamento do valor dessa indenização, para proceder ao desembaraço aduaneiro, o que já foi considerado ilegal na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ). "Mais recentemente, o TJSP reconheceu a abusividade da conduta do armador, que realiza tal exigência. Embora o entendimento não seja vinculante e não seja suficiente para firmar orientação para todo o país, a tendência é que ele seja seguido pelos demais tribunais. O Tribunal de Justiça de Santa Catarina e o Tribunal de Justiça do Paraná, por exemplo, já acompanharam o entendimento do TJSP", informou o advogado, que é especialista em Direito da Infraestrutura e Regulação e sócio do escritório Bento Muniz Advocacia.

Conduta abusiva

O TJSP qualificou como abusiva a conduta dos transportadores marítimos, por violação do princípio da 'boa-fé objetiva' e o dever de mitigar o prejuízo ("duty to mitigate the loss"). "Apesar de haver discussão sobre a natureza do contrato entre o transportador e o usuário, para a entrega e devolução do contêiner, o princípio da boa-fé objetiva, em síntese, obriga as partes a agirem sempre com probidade, lealdade, transparência e cooperação, para a boa execução e conclusão dos contratos. Ainda limita certas condutas de ambas as partes, que possam representar um abuso de direito", salientou o advogado Rafael Ferreira, do RMM.

Para validar sua análise, ele citou o artigo 187 do Código Civil brasileiro, que diz: "Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes". Ferreira também explicou que o dever de mitigar o próprio prejuízo nada mais é do que uma consequência do princípio da boa-fé objetiva: "Agindo de forma legal e colaborativa, as partes de um contrato devem agir de todas as formas necessárias e possíveis, para impedir o agravamento de prejuízo decorrente daquela relação".

Como exemplo da cobrança de demurrage ou sobrestadia, ele exemplificou: “Vamos imaginar que o usuário esteja em atraso de dez dias, para devolver o contêiner vazio ao transportador. Podemos dizer, então, que as duas partes estão sofrendo prejuízos, tanto o usuário em razão da contagem diária de valores de demurrage como o transportador pela falta do contêiner para realizar outros embarques. Nesse cenário, as partes devem agir para mitigar os prejuízos. O usuário deve empreender esforços para devolver o contêiner o quanto antes e o transportador deve fornecer a ele todas as informações e condições para que isso aconteça, assim que possível”.

De acordo com Ferreira, é importante ponderar que, no momento em que o transportador se recusa a receber o contêiner vazio, mesmo diante da informação do usuário de que pretende devolver a unidade vazia imediatamente, age o transportador ilegalmente, em sentido contrário ao princípio da boa-fé e ao dever de mitigação do próprio prejuízo. “É fundamental ressaltar que a demurrage tem incidência diária e que essa recusa – de receber o contêiner vazio pelo transportador – fará com que o prejuízo do usuário aumente a cada dia. E obviamente, essa não seria uma conduta leal e de cooperação para a boa execução e conclusão do contrato. Para o recebimento dos valores de demurrage, os transportadores devem buscar as vias corretas, como o Poder Judiciário, assim como sempre aconteceu”, orientou o jurista.

Ferreira orientou que, antes de ingressar com qualquer ação na justiça, é crucial que o usuário ou o agente de cargas registre todas as mensagens trocadas com o transportador, principalmente as informações relativas à devolução do contêiner vazio. “Se o transportador se recusar a informar o local de devolução ou se recusar a receber a unidade de carga vazia, o usuário deve notificar o transportador de que ele está em mora, enquanto credor daquela obrigação, e que a contagem de sobrestadia estará suspensa a partir daquela data. Além disso, dentro do possível, o usuário deverá informar sobre todos os custos incidentes, a partir da recusa do transportador, como os custos de frete rodoviário, armazenagem, limpeza, entre outros.”

Em situações que excedam ao limite do acordo amigável com o transportador marítimo, o advogado Wesley Bento afirmou que procurar os direitos na justiça acaba sendo o melhor caminho, diante da desavença entre as partes envolvidas. “O usuário poderá buscar determinação judicial para a devolução imediata dos contêineres, independentemente do pagamento de sobrestadia ou de reconhecimento de depósito pelo armador, a fim de purgar sua mora e ser dispensado da evolução do débito de demurrage, bem como do pagamento dos lucros cessantes decorrentes da retenção indevida do bem”, informou o jurista.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/10/2022

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: 19/10/2022