

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 168/2021
Data: 26/10/2021**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS ADERE AO WORLD LOGISTICS PASSPORT	4
TERMINAL DO PORTO DE SANTOS ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO GRATUITO DESTINADO A PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
DIRETO DA FONTE	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
COMITIVA REALIZARÁ VISITA TÉCNICA AO CORREDOR DO RIO TAPAJÓS	6
ANTAQ PROMOVE A FORMAÇÃO DO GRUPO PIANC YOUNG PROFESSIONALS BRAZIL	7
JORNAL DO NEGOCIO	8
PORTO DE SINES ABRE CONCURSO PARA CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS SERÁ TEMA DO 8º ENCONTRO DA ATP	9
DP WORLD RELATA CRESCIMENTO DE 11,9% EM SETEMBRO DE 2021	10
BRASIL E COLÔMBIA FIRMAM ACORDO PARA PROMOVER EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS ENTRE OS DOIS PAÍSES	11
AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTIRÁ PORTO-INDÚSTRIA.....	12
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 32,3% E CHEGA A US\$ 58,37 BILHÕES ATÉ A 4ª SEMANA DE OUTUBRO.....	12
ISTOÉ - DINHEIRO	14
TSE INICIA JULGAMENTO DE AÇÕES QUE QUEREM CASSAR CHAPA BOLSONARO-MOURÃO.....	14
LIRA DÁ A ENTENDER QUE AUXÍLIO BRASIL PODE SE TORNAR POLÍTICA PERMANENTE.....	15
GUEDES COBRA MAIS AGRESSIVIDADE DO ITAMARATY EM NEGOCIAÇÕES COMERCIAIS	16
MINISTRO DIZ BUSCAR CONCLUIR PENDÊNCIAS PARA FORMALIZAR ACORDO COMERCIAL COM UE	16
BRASIL AMPLIARÁ METAS CLIMÁTICAS NA COP26, DIZ NEGOCIADOR	17
MONEYTIMES	18
COPERSUCAR AVALIA QUE PRODUTIVIDADE DOS CANAVIAIS DO BRASIL PODE DOBRAR COM PESQUISAS	18
ADM E BUNGE DEVEM REGISTRAR RESULTADOS SÓLIDOS, APESAR DE INTERRUPÇÕES DO FURACÃO IDA.....	19
BRASIL VAI DIMINUIR EM 2 OU 3 ANOS META DE ZERAR DESMATAMENTO ILEGAL, DIZ MOURÃO	20
ECORODOVIAS DOBRA LUCRO NO 3º TRI	21
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	22
PETROBRAS “VAI VALER ZERO DAQUI A 30 ANOS”, DIZ PAULO GUEDES AO DEFENDER PRIVATIZAÇÃO DA EMPRESA.....	22
O QUE VOCÊ PRECISA SABER SOBRE A BR DO MAR	25
HÁ UMA SEMANA DA COP26, GOVERNO LANÇA GT PARA ECONOMIA VERDE.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	31
LIRA PREVÊ VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS PARA QUARTA-FEIRA	31
POR REDUÇÃO DE TARIFA NO MERCOSUL, GUEDES DIZ QUE APOIA QUE URUGUAI NEGOCIE FORA DO BLOCO.....	32
EUA VOLTAM A ACEITAR BRASILEIROS, E PROCURA POR VOOS SOBE ATÉ 300%.....	33
CAMINHONEIROS OCUPAM RODOVIA ESTADUAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM	35
PETROBRAS: DECLARAÇÕES DO GOVERNO SOBRE PRIVATIZAÇÃO PREJUDICAM GOVERNANÇA DA EMPRESA, DIZEM ESPECIALISTAS	36
PETROLEIRA PORTUGUESA GALP VAI INVESTIR NA VENDA DIRETA DE GÁS A PARTIR DE JANEIRO	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
MUITO PROVAVELMENTE PEC DOS PRECATÓRIOS DEVE IR PARA VOTAÇÃO AMANHÃ, DIZ LIRA	40
MIGRAÇÃO PARA A ENERGIA LIMPA GERA DILEMA AMBIENTAL	41
FIM DA DESONERAÇÃO ELEVARIA PREÇO DE ALIMENTOS, DIZ LÍDER DA BANCADA RURALISTA	42
RUMO TRANSFORMA AUTORIZAÇÕES DE FERROVIAS EM BATALHA JUDICIAL CONTRA VLI.....	43
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
LUCRO LÍQUIDO DA ADM MAIS QUE DOBROU NO 3º TRIMESTRE DO EXERCÍCIO.....	46
MAIS UMA VITÓRIA DAS TRADINGS EM IMBRÓGLIO SOBRE COBRANÇA DE ICMS NO PARÁ.....	46
UPS REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 2,3 BI NO 3º TRI, ALTA DE 19%.....	48
MINÉRIO DE FERRO SOBE 2,7% NO PORTO DE QINGDAO, A US\$ 122,30 POR TONELADA	48



PIORAM PERSPECTIVAS PARA O PIB E INVESTIMENTOS EM 2022	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
PRÉ-SAL PETRÓLEO VENDERÁ MAIS DE 55 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DA UNIÃO EM NOVEMBRO	49
PORTO DE IMBITUBA APRONTA PROJETO DE RECUPERAÇÃO, REFORÇO E AMPLIAÇÃO DO CAIS 3	50
SUAPE FAZ SIMULAÇÃO DO PLANO DE AJUDA MÚTUA EM ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	51
PECÉM BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM SETEMBRO.....	52
BASE PARA FRAGATAS: FORNECEDORES DIALOGAM SOBRE EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS	52
ESTRATÉGICOS PARA AS MINERADORAS, TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO DEMANDAM INVESTIMENTOS CONSTANTES	55
PORTOS INTELIGENTES	59
OPERAÇÃO MARÍTIMA LOCAL E OS RISCOS NA REDE GLOBAL DE SUPRIMENTOS	62
SPA SE PREPARA PARA IMPLANTAÇÃO DA INTERNET DAS COISAS	64
REGÁS: TERMINAL EM SUAPE TERÁ R\$ 1,5 BILHÃO.....	65
RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA MRS É APROVADO PELA DIRETORIA DA ANTT	65
CONSTRUÇÃO DE BARCAÇAS SE MANTÉM FIRME E TEM CONTRATOS ASSINADOS PARA 2022	66
PRODUTOS E SERVIÇOS 725	67
EDITORIAL 725.....	70
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS ADERE AO WORLD LOGISTICS PASSPORT

Segundo a Autoridade Portuária, procurar novos caminhos é essencial para o crescimento do complexo marítimo

Por: Redação



O WLP foi projetado para superar barreiras comerciais não tarifárias Foto: SPA/Divulgação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) se tornou a primeira administradora portuária do Brasil a aderir ao World Logistics Passport (WLP), o Passaporte Mundial de Logística, um programa de fidelidade do governo do Emirado de Dubai para aumentar as oportunidades de comércio entre os mercados emergentes.

Segundo a APS, o objetivo da estatal é, por meio do Programa WLP, disponibilizar vantagens para clientes e usuários que se disponham a incrementar suas operações e, com isso, fomentar novos negócios. O WLP foi projetado para superar barreiras comerciais não tarifárias, como a ineficiência logística que atualmente limita o crescimento do comércio entre os mercados em desenvolvimento.

O diretor presidente da APS, Fernando Biral, explica que o planejamento traçado para o Porto de Santos até 2040 leva em consideração a necessidade de um aumento aproximado de 50% da sua capacidade operacional, elevando-a para 240,6 milhões de toneladas anuais, para atender à movimentação de 100% das cargas localizadas na sua zona de influência. Para isso, estão previstos investimentos maciços em seus acessos rododiferroviários e uma maior participação da ferrovia no transporte dessas cargas, elevando-a dos atuais 33% para 40% nas próximas duas décadas. “Esse planejamento requer uma abertura mais ampla a novos mercados e uma logística eficiente. E parcerias como essa com o WLP são estratégicas para que o Porto de Santos e o comércio exterior brasileiro se tornem cada vez mais atrativos a novos negócios”, afirma Biral.

“A Autoridade Portuária de Santos é um parceiro chave do WLP, que nos apoiará na atração de novos parceiros envolvidos nas operações portuárias, disponibilizando às empresas importadoras e exportadoras e agentes de carga vantagens e benefícios, aumentando assim a competitividade do porto”, explica Mike Bhaskaran, CEO da WLP.

Bhaskaran ainda complementa: “o benefício do nosso programa é a redução nos custos da cadeia logística e a agilização do fluxo de mercadorias, tornando-o mais eficiente, especialmente, na área de influência do Porto de Santos”.

Até agora, mais de 20 países fazem parte do programa. O WLP oferece a seus membros acesso a três níveis de benefícios (Silver, Gold e Platinum), fornecidos por uma gama de parceiros, que envolvem autoridades aeroportuárias, operadores portuários, aeroportos, operadores logísticos e serviços alfandegários, entre outros, essenciais para tornar as cadeias de suprimentos mais eficientes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/10/2021



TERMINAL DO PORTO DE SANTOS ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO GRATUITO DESTINADO A PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

As inscrições para a 7ª turma do curso podem ser feitas a partir desta terça-feira (26)

Por: Redação



Turma da 5ª edição do Programa BTP para Todos Foto: Divulgação/BTP

A Brasil Terminal Portuário (BTP) realizará a 7ª edição do curso gratuito “O Trabalho no Ambiente Portuário”, destinado à qualificação profissional de pessoas com deficiência. As inscrições online acontecem dessa terça-feira, dia 26, até domingo, dia 31. O curso será realizado em novembro e dezembro de forma híbrida, com aulas

virtuais e nas dependências do terminal, no bairro da Alemoa.

O curso faz parte do programa de inclusão social da empresa, o BTP Para Todos. Segundo o terminal, desde 2015, o curso já capacitou mais de 200 pessoas com deficiência na Baixada Santista por meio do programa e, destes, mais de 50 alunos já foram contratados para integrar o quadro de funcionários do terminal.

Além de poderem conhecer de perto as operações de um terminal portuário, os alunos terão acesso a aulas específicas que serão ministradas pelos próprios colaboradores voluntários da empresa.

Neste ano, serão mais 20 vagas disponibilizadas gratuitamente. Para se inscrever, basta que o candidato não tenha participado de alguma turma anterior e apresente cópia do currículo atualizado, comprovante de escolaridade (Ensino Médio completo) e laudo médico que comprove a deficiência. As inscrições podem ser feitas por meio do site do programa (clique aqui para acessar).

Em caso de dúvidas, os interessados podem entrar em contato com a Espaço Santista RH por meio dos telefones: (13) 99160-5001 (WhatsApp) ou (13) 3234-3466.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/10/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

DIRETO DA FONTE

DF 1 - Dep. Carlos Chiodini (MDB/SC), apresentou, na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, seu parecer pela aprovação do Projeto de Lei (PL) 4885/2016, que Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto. O parecer estende o benefício até dezembro de 2030.

DF 2 - Foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) de hoje (26) a nomeação de Flávia Moraes Lopes Takafashi para o cargo de substituta do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Flavia Takafashi é servidora pública federal da carreira de especialista em



Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ, com experiência de mais de dez anos atuando com matérias afetas ao setor portuário brasileiro.

Fonte : Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 26/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS COMITIVA REALIZARÁ VISITA TÉCNICA AO CORREDOR DO RIO TAPAJÓS

Organizado pelo diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, grupo passará por Sinop (MT), Novo Progresso (PA), Itaituba/Miritituba (PA) e Santarém (PA). Lideranças do governo federal, iniciativa privada e servidores da Agência compõem a delegação

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski realiza, entre os dias 25 e 28 de outubro, visita técnica ao Corredor do Rio Tapajós. A comitiva, organizada pelo diretor, é composta por quarenta lideranças do governo federal, iniciativa privada e servidores da Agência.

O grupo passará por Sinop (MT), Novo Progresso (PA), Itaituba/Miritituba (PA) e Santarém (PA).

Na programação, estão previstas visitas a um local onde haverá uma indústria de etanol e a uma área de produção de grãos em Sinop. O diretor da Agência também visitará terminais hidroviários público e privados de grãos, fertilizantes e líquidos em Itaituba/Miritituba. Em Santarém, haverá também visitas aos terminais público e privados do município paraense.

Ao longo dos dias, Tokarski se reunirá com autoridades locais e com o setor regulado, além de fazer apresentações institucionais da ANTAQ.

Mais informações: ccs@antag.gov.br ou (61) 2029-6520.

PROGRAMAÇÃO

25/10 - segunda-feira

16h - Visita a um local onde haverá uma indústria de etanol e a uma área de produção de grãos em Sinop.

19h - Apresentação ANTAQ / Movimento Pró-Logística.

26/10 - terça-feira

8h – Saída de Sinop-MT rumo a Novo Progresso-PA.
(Trecho de 398km pela BR163)

27/10 – quarta-feira

8h – Saída de Novo Progresso rumo a Itaituba/Miritituba
(Trecho de 600km pela BR 163).

15h – Visita a terminais hidroviários público e privados de grãos, fertilizantes e líquidos.

28/10 – quinta-feira

8h – Viagem a Santarém-PA.

15h – Visita aos terminais público e privados de Santarém.

18h – Encerramento da programação oficial com apresentação da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br

ANTAQ PROMOVE A FORMAÇÃO DO GRUPO PIANC YOUNG PROFESSIONALS BRAZIL

O encontro é preparatório para a formação de um subgrupo da Young Professionals Commission



Nesta quarta-feira (26), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizou, por meio de videoconferência, a primeira reunião para tratar da formação do grupo Young Professionals Brazil (YP Brazil). A ação é fruto da iniciativa da Associação Mundial de Infraestrutura do Transporte Aquaviário (PIANC, na sigla em inglês), com o apoio da ANTAQ, que é membro qualificado da associação desde 2007 e sua representante no Brasil.

O evento contou com a presença de 65 participantes de diversas instituições do setor, dentre eles representantes de autoridades portuárias, de empresas privadas, da Marinha, do DNIT, da ANTAQ, além de acadêmicos.

Durante a abertura, a diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi, falou da importância do intercâmbio de conhecimento, formação e qualificação de novos profissionais para o setor aquaviário. “Entendemos que a iniciativa da PIANC para formação desse grupo é uma oportunidade para que mais profissionais tenham acesso a esse fértil ambiente profissional oferecido pela Associação”, afirmou.

A condução da reunião esteve a cargo YP-Com Americas Vice-Chair Carolina Piccoli e durante o evento foi realizada a apresentação do grupo de Young Professionals da Argentina e compartilhada sua atuação naquele país, valendo-se da experiência de três representantes argentinos: Pablo Arecco, ex-presidente da YP-Com, Sebastian Iglesias, co-presidente da YP-Com, e Virginia Sy, vice-presidente da YP-Com Americas.

ANTAQ na PIANC

A PIANC é uma organização científica global que tem como objetivo fornecer orientação para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura do transporte aquaviário e manter a comunidade internacional conectada. Atualmente, a PIANC tem membros em 66 países, sendo 43 membros qualificados, cerca de 500 membros corporativos (incluindo autoridades portuárias, universidades e outras organizações do setor público e privado) e 2 mil membros individuais.

A ANTAQ, por ser a representante oficial no país, possui direito a voto na Assembleia Geral e possibilidade de participação nas reuniões dos comitês técnicos. A Agência também participa de três Grupos de Trabalho (GT), como o InCom WG 216 (Melhores Práticas no Planejamento de

Plataformas Multimodais em Hidrovias Interiores; InCom WG 236 (Gestão Sustentável da Navegabilidade em Rios de Fluxo Livre); InCom WG 237 (Gargalos e Melhores Práticas de Transporte de Contêineres em Vias Navegáveis Interiores). Além disso, a ANTAQ acompanha a iniciativa “PIANC America”, que tem como objetivo desenvolver frentes de trabalho voltadas para a realidade da navegação das américas.

Para o chefe da Assessoria de Relações Internacionais da Agência, Alexandre Dalfior de Figueiredo, a participação nesses GT permite trocas de experiências que resultam na produção de material técnico e servem de referência para o setor. “Como exemplo, podemos citar o trabalho resultante do Incom WG 201: Estrutura para a classificação de vias interiores navegáveis na América do Sul, em que participamos ativamente. O relatório final desse trabalho está previsto para ser apresentado no dia 8 de novembro em webinar”, informou.

Segundo Figueiredo, a autarquia, sempre que possível, participa dos principais eventos organizados pela PIANC, com destaque para a conferência SmartRivers, voltada para a navegação interior, e a conferência PIANC-Copedec, conferência de engenharia portuária e costeira. A ANTAQ já foi responsável pela organização da IX edição da PIANC Copedec, que ocorreu em outubro de 2016, no Rio de Janeiro.

Próximos eventos

Nos próximos dias 16 e 17 de novembro, o servidor da ANTAQ, Ygor Moura, fará uma apresentação no evento YP PIANC Internacional. Moura fará uma palestra sobre o processo de privatização da infraestrutura portuária - o caso das autoridades portuárias brasileiras.

Para mais informações da programação de eventos da PIANC acesse: <https://www.pianc.org/events>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 26/10/2021

negocios

JORNAL DO NEGOCIO

PORTO DE SINES ABRE CONCURSO PARA CONCESSÃO DO TERMINAL MULTIPURPOSE

As propostas para a concessão do terminal que vai ser reconvertido, depois de ter estado até agora centrado na importação de carvão para as centrais de Sines e do Pego, terão de ser apresentadas até 15 de Fevereiro de 2022.

Por **Maria João Babo** mbabo@negocios.pt



Bruno Simão / Maria João Babo

A Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) já lançou o concurso para a concessão da exploração, em regime de serviço público, do terminal multipurpose, que será vocacionado para a movimentação de mercadorias diversas, incluindo contentores, granéis e cargas de projecto, devendo as propostas ser apresentadas até 15 de fevereiro de 2022.



Em comunicado, a APS salienta que "as condições do concurso foram desenhadas com o objetivo de colocar à concorrência um processo de concessão flexível, que possa ser atrativo para operadores de média/grande dimensão com diferentes vocações, que se disponham a assegurar simultaneamente a movimentação das cargas de proximidade e a reconversão da atividade do terminal".

O prazo desta concessão, acrescenta, será proposto pelos concorrentes, tendo como máximo os 30 anos. O terminal multipurpose de Sines (TMS) iniciou a sua exploração em 1992, centrada na importação de carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, tendo mais tarde sido ampliado para permitir a movimentação de vários tipos de carga.

Com o encerramento da atividade das duas centrais, "o TMS tem todas as condições não só para capturar mais carga de 'hinterland', como também para se reconverter num nó logístico especializado numa nova carga, seja na área do agroalimentar, de outros granéis sólidos, veículos, contentores ou cargas de projecto", afirma a autoridade portuária liderada por José Luís Cacho.

Em julho último, em entrevista ao Negócios e Antena 1, o presidente do Porto de Sines garantiu que a sustentabilidade futura da infraestrutura "está assegurada" com novos negócios e novas cargas, que "possam vir a substituir a economia do petróleo". José Luís Cacho apontava então para breve o lançamento deste concurso, com "a perspetiva de captar novas áreas de negócio no segmento da carga sólida para o antigo terminal do carvão".

Na mira do porto de Sines, assumiu, está o agronegócio, os minérios, designadamente o lítio, carga de projeto (peças fabricadas em Portugal ligadas à indústria da metalomecânica pesada), e o setor automóvel.

Fonte: jornal do Negocio

Data: 26/10/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS SERÁ TEMA DO 8º ENCONTRO DA ATP

Informação: Agência Porto (26 de outubro de 2021)

A ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) promove, na próxima quarta-feira, dia 27 de outubro, o 8º Encontro ATP com o tema "Desestatização dos Portos Organizados: Uma Visão do Setor Privado". O ex-secretário de Desestatização do Governo Federal, Salim Mattar tem presença confirmada e fará a palestra magna do encontro. Devido à evolução do quadro da pandemia com o avanço da vacinação, a oitava edição do evento acontece de forma híbrida, em formato presencial e online, com transmissão ao vivo pela internet. O formato presencial seguirá todos os protocolos de segurança e prevenção contra a Covid-19.

O Painel Principal do 8º Encontro ATP – 'Desestatização dos portos organizados: Uma visão do setor privado' – contará com palestra do economista Armando Castelar, coordenador de Economia Aplicada do IBRE/FGV e professor do Instituto de Economia da UFRJ. Já o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni participa da mesa redonda de debates e representará o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, no evento.

Participam também como debatedores, o CEO do Porto Itapoá, Cássio Schreiner, a professora e especialista em Sustentabilidade, Cidades e Governança Portuária, Flávia Nico, e o Presidente Executivo da ANUT (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas), Luis Henrique Baldez. A mediação será do jornalista e editor do jornal A Tribuna (Santos), Leopoldo Figueiredo.



O encerramento do 8º Encontro fica a cargo da Presidente do Conselho Diretor da ATP- Patrícia Lascosque.

O objetivo do evento é ampliar e aprofundar o debate sobre a definição do modelo ideal de desestatização a ser adotado para a desestatização da Companhia das Docas do Espírito Santo (Codesa), que pode ser utilizado como base para outros portos organizados.

Clique aqui e se inscreva no 8º Encontro da ATP.

<https://www.portosprivados.org.br/8-encontro-atp>

SERVIÇO:

8º Encontro ATP

Tema: “Desestatização dos Portos Organizados: Uma Visão do Setor Privado

Data: 27 de outubro- quarta-feira

Horário: 14h30

Clique aqui para assistir o encontro online

<https://www.youtube.com/channel/UC8WL8QP0cTaNSpLyFKcclwg>

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

Data: 26/10/2021

DP WORLD RELATA CRESCIMENTO DE 11,9% EM SETEMBRO DE 2021

Informação: Port Technology (26 de outubro de 2021)



Em seu relatório de setembro de 2021, a DP World revelou que experimentou um crescimento de 11,9%, movimentando um total de 58,4 milhões de TEU no acumulado do ano em seu portfólio global de terminais de contêineres, empurrando os volumes anuais para um aumento de 11,4% – Foto: Port Technology

No terceiro trimestre de 2021, a DP World movimentou 19,8 milhões de TEU, um aumento de 8,1% ano a ano.

Este crescimento de volume foi impulsionado principalmente pela Ásia-Pacífico, Índia, Oriente Médio e África e Austrália, citando especificamente os fortes desempenhos de Qingdao (China), Mumbai (Índia) e Sokhna (Egito).

A nível consolidado, movimentou 11,4 milhões de TEU até ao terceiro trimestre de 2021, um aumento de 7,2% na comparação anual.

“Estamos muito satisfeitos em relatar outro trimestre forte para a DP World, com um crescimento de rendimento de 8,1%, que está mais uma vez à frente do crescimento da indústria de 6,4%”, disse Sultan Ahmed Bin Sulayem, CEO e Presidente do Grupo da DP World. “Este forte desempenho ilustra a resiliência da indústria global de contêineres e a capacidade contínua da DP World de superar o mercado.

“É encorajador que todas as nossas regiões continuem a apresentar crescimento de volume, com a Índia sendo um dos principais impulsionadores, e continuamos a fazer um progresso sólido em nossa estratégia de fornecer soluções de cadeia de suprimentos para proprietários de carga benéficos.

“A perspectiva de curto prazo permanece positiva, mas esperamos que as taxas de crescimento moderem no último trimestre. Além disso, continuamos cientes de que a pandemia de COVID-19, as interrupções contínuas da cadeia de suprimentos e a incerteza geográfica podem continuar a atrapalhar a recuperação econômica global.



“No geral, estamos satisfeitos com o desempenho acumulado no ano e continuamos focados no crescimento da lucratividade enquanto gerenciamos o CAPEX de crescimento. Os fortes volumes de nove meses nos deixam bem posicionados para entregar um conjunto melhorado de resultados para o ano inteiro e continuamos focados em cumprir nossas metas para 2022”.

A DP World também lançou recentemente o CARGOES Finance – uma nova solução de financiamento e plataforma fintech que fornece acesso a financiamento para apoiar pequenas e médias empresas. Anunciada em outubro de 2021, a plataforma oferece aos exportadores, importadores e empresas de logística acesso a soluções de financiamento, apoiando-os na expansão global.

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

Data: 26/10/2021

BRASIL E COLÔMBIA FIRMAM ACORDO PARA PROMOVER EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS ENTRE OS DOIS PAÍSES

Informação: Comex do Brasil (26 de outubro de 2021)

Brasília – Mais uma parceria firmada entre os governos da Colômbia e do Brasil pode incrementar as exportações e transações comerciais entre os dois países. Na terça-feira (19), a visita oficial do presidente colombiano, Ivan Duque, ao País culminou na adesão de acordos bilaterais, entre eles um memorando de entendimento para fomentar e promover as exportações e investimentos.

Assinado pelos presidentes da Agência de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), Augusto Pestana, e da entidade homóloga colombiana ProColombia, Flavia Trujillo, o Memorando de Entendimento tem como objetivo estabelecer cooperação entre as duas partes, promovendo o intercâmbio comercial entre empresas, as melhores práticas de promoção de exportações e o fomento de investimentos.

De acordo com o documento, a Apex-Brasil e o ProColombia planejam identificar áreas de cooperação mútua e de negócios recíprocos, buscando parcerias para promover e apoiar a atividade exportadora das empresas de seus respectivos países, e para prestar assessoria sobre oportunidades de negócios em ambos os países.

Haverá também troca de informações oriundas de inteligência comercial para melhorar e incentivar o desenvolvimento de empresas exportadoras, além de atrair investimentos.

Os dados a serem compartilhados abrangem setores de oportunidade; estudos setoriais; requisitos de acesso; regulamentos e incentivos ao investimento; oportunidades de investimento oriundas de programas de governo e reformas; serviços, suportes e outras ferramentas disponíveis para empresas com interesse e potencial para comércio, investimento e internacionalização; e estatísticas de comércio e investimento.

Balança superavitária

De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, a Colômbia foi o destino de 1,1% das exportações realizadas pelo Brasil em 2020, acumulando US\$ 2,3 bilhões de produtos vendidos para o país vizinho. A balança comercial com os colombianos fechou o ano passado com superávit de US\$ 976,2 milhões para o Brasil.

Entre os produtos mais exportados para a Colômbia em 2020, estão veículos automotores (13%), acessório para veículos (7%), produtos oriundos da Indústria de Transformação (4,5%), café não torrado e papel (2,9% cada).

O volume em dólares exportado para a Colômbia entre janeiro e setembro de 2021 já superou a soma de todo o ano passado. Em nove meses, as empresas brasileiras venderam US\$ 2,4 bilhões aos colombianos e o superávit na balança com o país já chega a US\$ 1 bilhão.



Oportunidade

Estudo de mercado realizado pela Apex-Brasil em parceria com a Euromonitor identificou que a Colômbia apresenta oportunidades de exportações para empresas brasileiras no setor de equipamentos médicos e odontológicos. Hoje, conforme o mapeamento, esse setor especificamente está subaproveitado pelo país, já que o mercado colombiano importa a maioria dos dispositivos médicos dos Estados Unidos e da China.

De acordo com o estudo, o Brasil tem uma vantagem em relação à competitividade de preços devido à proximidade com a Colômbia, viabilizando custos menores de transporte e, concomitantemente, oferecendo produtos e equipamentos com tecnologia superior.

Apesar da proximidade com a Colômbia, os produtos brasileiros não são muito conhecidos na área médica. A pesquisa recomenda, para tanto, que as empresas invistam no posicionamento, desenvolvimento de estratégias de publicidade e apresentação de benefícios e das diferentes tecnologias que oferecem.

(*) Com informações da Apex-Brasil

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

Data: 26/10/2021

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTIRÁ PORTO-INDÚSTRIA

Informação: Câmara Municipal de Santos (26 de outubro de 2021)

A Câmara Municipal de Santos realizará amanhã (26), às 9 horas, audiência pública para debater o tema: Porto-Indústria: Desenvolvimento e Oportunidades. A implantação do Porto-Indústria é a modalidade em que é possível utilizar-se dos mecanismos do comércio exterior e agregar valor e produzir novos produtos. A Secretaria da Receita Federal, através de normativas, tem ampliado a facilidade de aplicação dessa importante ferramenta.

O Porto de Santos, ligado historicamente à nossa cidade, marcou fortemente a economia local, gerando empregos, riquezas e oportunidades. Na atualidade, o complexo portuário movimentava 25% do Comércio Exterior do país, e as perspectivas de crescimento continuam a apresentar um grande vetor de crescimento.

De acordo com o vereador Adilson Junior, autor do requerimento de audiência pública, “a Câmara, que sempre esteve atenta aos desafios de desenvolver e discutir saídas e propostas para a Cidade, não poderia deixar passar essa oportunidade”. Assim, com o intuito de discutir e articular iniciativas nesse sentido, a audiência deverá ouvir todos os atores e debater eventuais gargalos e propor soluções para a eficiente implantação da proposta.

O evento acontecerá no auditório Vereadora Zeny de Sá Goulart, na sede da Câmara, na Praça Tenente Mauro Batista de Miranda, 01 – Vila Nova. Os interessados também podem acompanhar o evento pela TV Câmara e redes sociais Youtube e Facebook.

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

Data: 26/10/2021

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 32,3% E CHEGA A US\$ 58,37 BILHÕES ATÉ A 4ª SEMANA DE OUTUBRO

Informação: Comex do Brasil (26 de outubro de 2021)

Brasília – O superávit da balança comercial brasileira chegou a US\$ 58,37 bilhões no acumulado do ano, até a quarta semana de outubro, com aumento de 32,3%, pela média diária, sobre o período de janeiro a outubro de 2020. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) foi de US\$ 402,88 bilhões, subindo 36,9%.

Segundo dados divulgados nesta segunda-feira (25) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, as exportações em 2021 chegaram a US\$ 230,62 bilhões, com aumento de 36,3%, e as importações subiram 37,7%, atingindo US\$ 172,26 bilhões.



Foto: PIXABAY

Já no acumulado do mês, as exportações subiram 30,5% e chegaram a US\$ 17,27 bilhões, enquanto as importações totalizaram US\$ 15,48 bilhões, com crescimento de 55,8%. O superávit no mês recuou 45,7%, para US\$ 1,79 bilhão, mas a corrente de comércio subiu 41,4% e alcançou US\$ 32,75 bilhões.

Considerando apenas a quarta semana de outubro, as exportações chegaram a US\$ 4,815 bilhões. As importações alcançaram US\$ 5,186 bilhões, o que resultou em uma corrente de comércio de US\$ 10,001 bilhões, com um déficit de US\$ 371 milhões no período.

Veja os principais resultados da balança

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

Exportações no mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a quarta semana deste mês (US\$ 1,151 bilhão) com a de outubro de 2020 (US\$ 882,47 milhões), houve crescimento de 30,5%, impulsionado pela alta das vendas nos três setores – Indústria Extrativista (+36,6%), Indústria de Transformação (+29,4%) e Agropecuária (+25,9%).

Na Indústria Extrativista, destacaram-se as altas nas exportações de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+126,1%); minério de ferro e seus concentrados (+7,7%); outros minerais em bruto (+54,8%) e pedra, areia e cascalho (+77,8%).

A alta das exportações na Indústria de Transformação refletiu, principalmente, o desempenho das vendas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+352,9%); produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos (+1.038%); carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (+62,8%); produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, folheados ou chapeados, ou revestidos (+1.680,3%) e produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (+89,7%).

Já as vendas de produtos agropecuários subiram com a contribuição das exportações de soja (+115,9%); café não torrado (+23,1%); frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+20,2%); especiarias (+86,1%) e madeira em bruto (+54,5%).

Importações no mês

Do lado das importações, a média diária até a quarta semana de outubro de 2021 (US\$ 1,03 bilhão) representou um aumento de 55,8% sobre a média de outubro do ano passado (US\$ 662,27 milhões). Os aumentos foram registrados nas compras da Indústria de Transformação (+51%), da Agropecuária (+46%) e, também, de produtos da Indústria Extrativista (+163,7%).

Na Indústria de Transformação, o aumento das importações teve como destaque as compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+199,8%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+157,9%); medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+103,4%); geradores elétricos giratórios e suas partes (+349,7%) e válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+44,2%).

A alta das importações na Agropecuária foi puxada pelas compras de milho não moído, exceto milho doce (+455,7%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (+71,3%); cevada, não moída (+175,1%); látex, borracha natural, balata, gutapercha, guaiúle, chicle e gomas naturais (+91,2%) e trigo e centeio, não moídos (+11,3%).

Já a Indústria Extrativista registrou alta, principalmente, nas importações de gás natural, liquefeito ou não (+544%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+184,7%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+64,9%); outros minérios e concentrados dos metais de base (+385,4%) e outros metais em bruto (+19,5%).

(*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

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

Data: 26/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

TSE INICIA JULGAMENTO DE AÇÕES QUE QUEREM CASSAR CHAPA BOLSONARO-MOURÃO

Por Ricardo Brito



Presidente Jair Bolsonaro e vice-presidente Hamilton Mourão

BRASÍLIA (Reuters) - O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) começou na noite desta terça-feira o julgamento de duas ações contra a chapa presidencial vitoriosa, formada por Jair Bolsonaro e Hamilton Mourão, por disparo massivo de mensagens em redes sociais na disputa e uso fraudulento de documentos de idosos para realizar essas iniciativas.

Os processos foram movidos pela chapa derrotada nas eleições encabeçada pelo PT que querem cassar o presidente e o vice por abuso de poder econômico e uso indevido dos meios de comunicação. Se isso ocorrer, eles podem perder seus mandatos e ficar inelegíveis para a disputa de 2022.

Uma das ações tem como base reportagem da Folha de S.Paulo que aponta que os acusados teriam contratado empresas de disparo de mensagens em massa com um pacote de postagens contra a chapa adversária --formada por Fernando Haddad (PT) e Manuela D'Ávila (PCdoB)-- na disputa de 2018, com uso de perfis falsos para propaganda eleitoral e compra irregular de cadastros de usuários.

Na outra, com pedido semelhante à anterior, a chapa derrotada citou ao TSE o uso de robôs na campanha, com a suposta contratação de empresas que teriam sido envolvidas diretamente com a campanha de Bolsonaro.

Não há certeza se o julgamento vai ser encerrado nesta terça ou se vai demorar mais, uma vez que o relator, Luís Felipe Salomão, deve apresentar o relatório --resumo da instrução dos processos-- a Procuradoria-Geral Eleitoral e as partes devem se manifestar antes da apreciação do caso propriamente dita.



Segundo fontes do TSE, a expectativa é que as ações sejam rejeitadas pela tribunal. Uma das fontes avalia que a instrução processual, requerida pelo Ministério Público e pelo PT, não conseguiu comprovar as alegações feitas. "Foi uma instrução fraca e sem provas", resumiu essa fonte.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 26/10/2021

LIRA DÁ A ENTENDER QUE AUXÍLIO BRASIL PODE SE TORNAR POLÍTICA PERMANENTE

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), deu nesta terça-feira indicação de que o Auxílio Brasil com valor maior pode se tornar uma política permanente. Sem citar cifras específicas, ele disse que, quando o Senado Federal aprovar a taxaço de dividendos de empresas distribuídos à pessoa física, incluída na reforma do Imposto de Renda, o programa permanente terá uma fonte de recursos, se não para 2022, para 2023.

"A qualquer momento que o Senado aprovar ou apreciar ou modificar o texto do Imposto de Renda, mantendo (a taxaço de) dividendos, que é importante, o programa pode ser criado, se não para 2022, para 2023", afirmou o parlamentar.

A declaração de Lira vem no momento em que a expectativa de economistas e de integrantes do próprio governo é de que, mesmo com um valor temporário para fazer o Auxílio Brasil chegar ao piso de R\$ 400 por família até dezembro de 2022, será difícil cortar o benefício a partir de 2023, o que na prática converte essa despesa em algo permanente. Como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), a situação é vista como uma "armadilha" a ser desarmada pelo próximo presidente da República.

O governo precisou construir uma solução temporária porque não teria fonte de financiamento para compensar um aumento permanente de despesas, como manda a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Essa fonte viria justamente da taxaço de dividendos, cuja proposta emperrou no Senado.

Nesta terça, o presidente da Câmara afirmou que isso inviabilizou que o programa fosse criado dentro do teto de gastos. No entanto, a fonte de financiamento é uma regra fiscal diferente do limite de despesas, e mesmo o gasto temporário poderia ficar sob o teto. Esse era inclusive o desenho almejado pela equipe econômica, com pagamento médio total de R\$ 300 mensais, mas isso foi rejeitado por Bolsonaro em uma decisão política. O presidente determinou que o valor chegasse a R\$ 400, o que levou à flexibilização do teto.

Lira, que na semana passada já havia dito que não se pode "pensar só em teto de gastos e responsabilidade fiscal" em detrimento da população, afirmou nesta terça que a mudança no teto negociada pelo governo com o Congresso é uma "prática legal e dentro da operação constitucional".

Para desviar da narrativa de furo no teto de gastos para bancar um valor turbinado no programa social Auxílio Brasil em 2022, ano em que o presidente Jair Bolsonaro buscará a reeleição, o governo mudou de estratégia e passou a apostar numa revisão da âncora fiscal, que pode liberar ao menos R\$ 83 bilhões para despesas extras no ano que vem. No mercado, a conta é que o espaço adicional será até maior, passando dos R\$ 90 bilhões.

Antes, a aposta da equipe econômica era uma "licença para gastar" limitada a R\$ 30 bilhões fora do teto de gastos. A mudança de estratégia desagradou o mercado financeiro, que vem reagindo mal desde a semana passada.

"O mercado é muito subjetivo, é percepção e versão, e cabe a nós esclarecer versões", disse Lira nesta terça em pronunciamento. Ele reconheceu que as "incertezas" e as "versões" vão continuar



até a aprovação do texto, mas sinalizou com votação já na quarta. "As especulações custam muito mais caro do que tratar o assunto como ele é", comentou.

O presidente da Câmara citou a necessidade de destinar "R\$ 30 bilhões para socorrer quem ainda precisa". "Os problemas do rebote financeiro, inflacionário, de crises, de pessoas que estão passando fome, isso persiste, e o parlamento precisa atender a isso", afirmou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/10/2021

GUEDES COBRA MAIS AGRESSIVIDADE DO ITAMARATY EM NEGOCIAÇÕES COMERCIAIS

Em meio às conversas para mudar regras do Mercosul, o ministro da Economia, Paulo Guedes, pediu que o Ministério das Relações Exteriores seja mais agressivo nas negociações comerciais. Em cerimônia no Itamaraty, Guedes disse que está acostumado a fazer o "papel de chato" nessas conversas.

"Parabenizo o chanceler Carlos França por avançar em agenda de tornar Itamaraty mais agressivo. Ele é o 'good guy', eu sou o 'bad guy'", afirmou. "Acho que Itamaraty devia ter muito mais agressividade. Nos Estados Unidos, os embaixadores são quase homens de negócio."

No evento, Guedes cobrou ainda que os ministérios da Economia e das Relações Exteriores têm de se aproximar mais. O ministro não esconde o descontentamento com a velocidade em que as negociações do Mercosul avançam.

Guedes gostaria de reduzir a Tarifa Externa Comum do Mercosul ainda neste ano, que é o período do Brasil na presidência rotativa, mas, como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), vem encontrando dificuldades.

Nesta terça-feira, Guedes disse que, agora, as restrições estão vindo do Uruguai, parceiro de primeira hora na agenda liberal do ministro.

Depois de ter conseguido dos argentinos a concordância com a redução da tarifa de parte dos produtos em 10% - abaixo do que queria - agora, segundo Guedes, os uruguaios dizem que só apoiam a proposta se o Mercosul apoiar as negociações bilaterais, ou seja, com países de fora do bloco.

Pelas regras atuais, negociações envolvendo tarifa só podem ser feitas com terceiros em conjunto pelos quatro países do bloco. "O Brasil é uma das economias mais fechadas do mundo, estamos para trás. Estamos tentando recuperar o tempo perdido com acordos comerciais", afirmou.

Guedes disse ainda que precisará de apoio do Congresso na agenda de modernização do Mercosul. "Os argentinos queriam usar nosso Congresso contra nós mesmos", disse.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/10/2021

MINISTRO DIZ BUSCAR CONCLUIR PENDÊNCIAS PARA FORMALIZAR ACORDO COMERCIAL COM UE

O ministro das Relações Exteriores, Carlos França, afirmou nesta terça-feira que o Itamaraty busca concluir as pendências para formalizar um acordo comercial com a União Europeia. O Mercosul quer formalizar um tratado de livre-comércio com o bloco, mas há um impasse que envolve, sobretudo, a questão climática e ambiental brasileira.

A declaração foi feita durante o lançamento da agenda legislativa da Frente Parlamentar do Comércio Internacional e Investimentos (FrenComex), no Palácio do Itamaraty.



De acordo com o ministro, a ampliação de acordos comerciais é uma prioridade do presidente Jair Bolsonaro. "Os desafios são complexos, mas a diplomacia brasileira está e permanecerá atenta", declarou França, que sinalizou busca de acordos comerciais com países da Ásia e Oriente Médio.

O chefe do Itamaraty ainda defendeu uma ampliação da pauta exportadora brasileira, mas sem prejudicar a venda de commodities. "Há espaço para diversificação da pauta exportadora sem negligenciar nossa estratégia de exportação de commodities, ampliando exportação de serviços e bens industrializados", declarou.

Em seguida, defendeu a modernização do Estado brasileiro por meio de concessões e privatizações e a entrada do País na OCDE.

No evento no Itamaraty com a presença do ministro da Economia, Paulo Guedes, a Frente Parlamentar do Comércio Internacional e Investimentos lançou nesta terça-feira sua agenda legislativa para o próximo biênio. O presidente do grupo, deputado federal Evair de Melo (PP-ES), disse em discurso que o Brasil, sob o governo Jair Bolsonaro, está fortalecendo suas relações comerciais.

O deputado ainda afirmou que o Brasil sairá da COP-26 "maior do que entrou" e prometeu a Guedes, durante seu discurso, que o Congresso entregará ao governo a reforma administrativa. O texto, no entanto, segue travado no Legislativo.

"A agenda está pautada por relevantes temas, como a facilitação do ambiente de negócios para o investidor estrangeiro, a negociação e a assinatura de acordos comerciais, a melhoria da infraestrutura logística para exportação, a simplificação e desburocratização das operações de comércio exterior e políticas de fomento à exportação", diz a FrenComex, em nota.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/10/2021

BRASIL AMPLIARÁ METAS CLIMÁTICAS NA COP26, DIZ NEGOCIADOR

Por Anthony Boadle

BRASÍLIA (Reuters) - O Brasil ampliará suas metas do Acordo de Paris na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2021 (COP26), em busca de recuperar a credibilidade para suas políticas ambientais e a gestão da floresta amazônica, disse o principal diplomata do país para as conversas climáticas em entrevista à Reuters.

"O que eu peço a todos é o benefício da dúvida e que olhem para o Brasil de modo mais prospectivo e não retroativo", disse o embaixador Paulino de Carvalho Neto, secretário de Assuntos de Soberania Nacional e Cidadania do Ministério das Relações Exteriores, antes de seguir para a COP26, que começa em Glasgow no domingo.

O Brasil apresentará formalmente ao secretariado do Acordo de Paris seu compromisso de adiantar de 2060 para 2050 sua meta de neutralidade de carbono, ou zerar as emissões de gás, disse ele.

O ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, que comandará a delegação brasileira, deve elevar de 43% para 45% a meta de reduzir as emissões até 2030 na comparação com os níveis de 2005.

Na segunda-feira, o vice-presidente Hamilton Mourão disse que o Brasil almeja acabar com o desmatamento ilegal na Amazônia dois ou três anos antes do prazo de 2030 prometido pelo presidente Jair Bolsonaro na cúpula do Dia da Terra, em abril.

"Houve uma inflexão, uma mudança, não só em nosso discurso, mas em nossas ações e especificamente no desmatamento", disse Carvalho Neto em entrevista na segunda-feira.

Ele disse que o governo aumentou o orçamento para tal enfrentamento, o que ajudará a cumprir as metas climáticas porque a destruição da maior floresta tropical do mundo é um grande catalisador das emissões de dióxido de carbono do Brasil.

"Se nós combatermos seriamente e conseguirmos atingir os resultados que queremos, nós vamos seguramente, até com facilidade, cumprir nossas metas e o Acordo de Paris", disse o embaixador, referindo-se às metas individuais do país para a redução de emissões.

Bolsonaro, um cético da mudança climática que tem o apoio de poderosos interesses do agronegócio, enfrenta críticas de ativistas ambientais e alguns líderes mundiais pelo aumento do desmatamento no Brasil desde que ele tomou posse.

Ele defende o aumento da mineração e da agricultura comercial na Amazônia, inclusive em terras indígenas protegidas.

Embora os incêndios florestais na Amazônia tenham diminuído significativamente este ano, há muito mais desmatamento do que antes de Bolsonaro assumir o cargo e enfraquecer a política de fiscalização ambiental.

O desmatamento da Amazônia brasileira está próximo do recorde em 12 anos, com redução de menos de 1% até setembro deste ano na comparação com os primeiros nove meses de 2020.

Ainda que pequena, a melhoria levou a uma retomada das conversas climáticas com os Estados Unidos, que dependiam de o Brasil mostrar um avanço no combate ao desmatamento ilegal. Carvalho Neto se encontrou brevemente com o enviado do clima norte-americano, John Kerry, em Milão, neste mês, durante uma reunião preparatória da COP26.

Diplomatas europeus também reconhecem uma mudança de atitude de ministros brasileiros envolvidos em questões ligadas à mudança climática e até nos discursos do presidente Jair Bolsonaro.

"Eles aceitaram que o desmatamento é um problema e afeta diretamente seus alvos no combate às mudanças climáticas", disse Ignacio Ybañez, embaixador da União Europeia em Brasília. "Mas ainda temos que ver resultados concretos. Ainda não chegamos lá."

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/10/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

COPERSUCAR AVALIA QUE PRODUTIVIDADE DOS CANAVIAIS DO BRASIL PODE DOBRAR COM PESQUISAS



O presidente do Conselho de Administração da Copersucar, disse que o setor precisa investir em ganhos de produtividade para atender a grande demanda global por alimentos e combustíveis renováveis (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

Com investimentos em pesquisas, o Brasil poderia dobrar a produtividade de seu canavial em um período de 15 a 20 anos, e o país está nesta

direção, disse nesta segunda-feira Luis Roberto Pogetti, presidente do Conselho de Administração da Copersucar, da Alvean e do Centro de Tecnologia Canavieira (CTC).

Em palestra na Conferência Internacional Datagro sobre Açúcar e Etanol, Pogetti disse que o setor precisa investir em ganhos de produtividade para atender a grande demanda global por alimentos e combustíveis renováveis.

E acrescentou que o segmento está fazendo isso, citando pesquisas do CTC, nas áreas de biotecnologia e em melhorias no manejo das lavouras de cana-de-açúcar.

“O Brasil poderia dobrar a sua produtividade, poderíamos produzir o dobro na mesma área”, disse ele.

Para a crescente demanda global por alimentos e combustíveis ser atendida, ele defendeu também que os mercados devem ser abertos e livres, para quem tem disponibilidade de recursos, como água e terras –caso do Brasil–, possa abastecer o mundo.

“Protecionismo não se encaixa nesta equação”, disse ele, lamentando que esta tese venha ganhando espaço em um mundo que vinha caminhando para ser mais globalizado anteriormente.

Fonte: MoneyTimes

Data: 26/10/2021

ADM E BUNGE DEVEM REGISTRAR RESULTADOS SÓLIDOS, APESAR DE INTERRUPÇÕES DO FURACÃO IDA



“Estamos neste ambiente agradável e feliz em que os preços são elevados, mas não tanto a ponto de abater a demanda” (Imagem: Reuters/Karl Plume)

As empresas globais de agronegócio Archer-Daniels-Midland Co e Bunge Ltd provavelmente registraram lucros sólidos no terceiro trimestre, apesar dos embarques de exportação suspensos por semanas no principal distribuidor de grãos

dos Estados Unidos após o furacão Ida, disseram analistas antes da divulgação de resultados desta semana.

Ambas as empresas se beneficiaram de boas margens de processamento de sementes oleaginosas e milho e de ofertas prontamente disponíveis de grãos para comercializar, processar e enviar para o exterior, já que os preços elevados incentivaram os agricultores a venderem mais grãos, afirmaram os analistas.

A crescente demanda por óleos vegetais para a produção de combustível renovável também impulsionou as perspectivas de longo prazo para ambas as empresas, disseram eles.

Os ganhos robustos esperados nos três meses encerrados em 30 de setembro se basearam em uma série de trimestres fortes, depois que os lucros aumentaram com o aumento da demanda por alimentos e mudanças nos fluxos de comércio durante a pandemia.

“Estamos neste ambiente agradável e feliz em que os preços são elevados, mas não tanto a ponto de abater a demanda”, disse Ben Bienvenu, analista da Stephens Inc, em entrevista.

“As pessoas agora estão começando a olhar para 2022 e a demanda de exportação ainda é forte para os grãos dos EUA”, disse ele.

Os embarques de exportação da Louisiana na Costa do Golfo, o maior centro de grãos dos Estados Unidos, foram suspensos por várias semanas depois que o furacão Ida atingiu a área no dia 29 de agosto, interrompendo a energia dos terminais ADM e Bunge e causando pequenos danos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 26/10/2021

BRASIL VAI DIMINUIR EM 2 OU 3 ANOS META DE ZERAR DESMATAMENTO ILEGAL, DIZ MOURÃO

A delegação brasileira vai anunciar na cúpula da ONU sobre o clima COP26 uma redução de dois ou três anos na meta de zerar o desmatamento ilegal, que atualmente é 2030, afirmou nesta segunda-feira o vice-presidente Hamilton Mourão, que lidera o Conselho Nacional da Amazônia Legal.

“A nossa NDC (Obrigações Nacionalmente Determinadas, na sigla em inglês) inicial era que nosso desmatamento ilegal seria reduzido a zero até 2030. O que eu sei é que a delegação brasileira vai apresentar uma meta mais ambiciosa, baixando em relação a 2030 mais 2 ou 3 anos”, disse o vice-presidente em entrevista a órgãos de imprensa internacionais.



Segundo Mourão, o Brasil também irá reafirmar na conferência em Glasgow as metas internacionalmente assumidas pelo país para a redução da emissão de gases do efeito estufa. A COP 26 começará no domingo (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)

“Ainda vai ser definido em últimas reuniões entre a equipe do ministro Joaquim mais o Ministério das Relações Exteriores e o próprio presidente. Mas já é

uma meta mais ambiciosa.”

Mourão pretendia chefiar a comitiva brasileira em Glasgow, a partir da próxima semana, mas perdeu o posto para o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, indicado pelo presidente Jair Bolsonaro.

O Brasil tem sido acusado por críticos de chegar a COP26 com mais pedidos do que ofertas, mas os negociadores brasileiros tentam mostrar que pretendem sim levar metas mais ambiciosas, mesmo em meio a aumentos de desmatamento e queimadas na Amazônia nos últimos anos.

Segundo Mourão, o país irá reafirmar as NDCs propostas e apresentar um plano de como atingir esses objetivos.

“Nós vamos reafirmar nossas obrigações nacionalmente determinadas, que são reduzir nossas emissões de gases do efeito estufa em 37% até 2025 e 45% até 2030 e a questão do desmatamento ilegal”, afirmou. “E o Brasil vai também apresentar como vai atingir essas metas, essas obrigações nacionalmente determinadas. Não adianta só dizer que vai reduzir em 37% e não dizer como.”

O vice-presidente lembrou que o Brasil é responsável por 2,3% das emissões de gases de efeito estufa no mundo –apesar de vir aumentando as emissões nos últimos anos justamente por causa do desmatamento e das queimadas na Amazônia– e que uma meta mais ambiciosa relacionada ao desmatamento, principal fonte de emissões brasileiras, deve ter uma ótima aceitação.

“A maior parte das nossas ambições está ligada ao uso da terra, então uma meta mais ambiciosa de desmatamento ilegal com prazo mais curto seria, na minha visão, extremamente bem-vinda

pela comunidade internacional e deixaria claro o compromisso do Estado brasileiro de trabalhar no sentido de impedir que essa mudança climática afete a vida na terra”, disse o vice-presidente.

Até agora, no entanto, o governo Jair Bolsonaro não deu mostras de como será capaz de adiantar a meta de atingir o desmatamento ilegal zero antes mesmo de 2030 quando os índices se mantêm em patamares extremamente altos.

A previsão do governo é que entre agosto de 2020 e julho de 2021 o desmatamento no Brasil tenha caído 5% em relação ao período anterior. Uma redução muito pequena quando se leva em conta que foi o período em que o governo colocou três operações seguidas de Garantia da Lei e da Ordem na Amazônia.

Além disso, o período de agosto de 2019 e julho de 2020 viu a Amazônia perder 11.088 km² de floresta, maior índice desde 2008 e um crescimento de 9,5% em relação ao ano anterior –quando já havia crescido com 29,54%, com a região perdendo 9.762 km² de cobertura florestal.

O próprio vice-presidente reconheceu que a queda no desmatamento foi baixa e menor que ele gostaria, mas exaltou a diminuição de 40% nas queimadas entre 2020 e 2021.

Apesar dos números ruins, Mourão defende que o Brasil tem condições de negociar uma compensação pela preservação da Amazônia.

“Calculo por baixo que são 10 vezes uma Alemanha que o país tem de preservar. Então, obviamente o país tem que ser compensado por realizar esse trabalho em prol do restante da humanidade. É isso que temos que discutir efetivamente, sem paixões. De forma respeitosa e utilizando as armas da diplomacia”, afirmou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 26/10/2021

ECORODOVIAS DOBRA LUCRO NO 3º TRI



A empresa teve receita líquida de 923 milhões de reais entre julho e o fim de setembro (Imagem: Ecorodovias/Divulgação)

A gestora de concessões de infraestrutura Ecorodovias (ECOR3) divulgou nesta segunda-feira lucro líquido de 143,7 milhões de reais para o terceiro trimestre, resultado duas vezes maior que o obtido um ano antes, quando o setor sentia impactos mais acentuados das

medidas de isolamento social.

A companhia divulgou lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de 636,4 milhões de reais em termos ajustados, avanço anual de 20,6%.

A margem do período passou de 68,4% para 69%.

A empresa teve receita líquida de 923 milhões de reais entre julho e o fim de setembro, crescimento de 19,7% sobre o faturamento do terceiro trimestre de 2020.

A alavancagem, medida pela relação dívida líquida sobre Ebitda ajustado passou de 3,3 vezes para 3,1 vezes, segundo o balanço.

Fonte: MoneyTimes

Data: 26/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS “VAI VALER ZERO DAQUI A 30 ANOS”, DIZ PAULO GUEDES AO DEFENDER PRIVATIZAÇÃO DA EMPRESA

Por epbr - 26 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

No mesmo dia em que a Petrobras anunciou novos reajustes na gasolina e no diesel em suas refinarias, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) disse que a privatização da estatal está no radar do governo. Bolsonaro havia antecipado o aumento dos combustíveis no domingo (24/10).

— Seria um projeto de lei que permita à União privatizar a Petrobras, informou a CNN Brasil, em modelo similar à capitalização da Eletrobras. O governo manteria uma “golden share”, que o permitiria vetar operações e apontar o presidente da empresa.

- O governo federal detém 50,5% das ações ordinárias da Petrobras. Do capital total, governo e BNDES juntos detêm 36,75% dos papéis.
- A equipe econômica defende que a Petrobras passe para o Novo Mercado, acabando com a diferença entre ações ordinárias e preferenciais.
- O governo, então, começaria a venda de ações pelos papéis hoje detidos pelo BNDES e pela BNDESPAR. O objetivo seria pulverizar o capital, como o pretendido para a Eletrobras.

— Na cerimônia de lançamento do Plano Nacional de Crescimento Verde, nessa segunda (25/10), o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu a privatização e disse que a Petrobras “vai valer zero daqui a 30 anos”.

— “O presidente Bolsonaro falou que estudaria o que ia fazer com a Petrobras. Afinal de contas, se estamos com crise hídrica e tivemos escândalo de corrupção, são 30 a 40 anos de monopólio no setor elétrico e no setor de petróleo. E, se daqui a 10 ou 20 anos, o mundo inteiro migra para hidrogênio e energia nuclear, abandonando o combustível fóssil. A Petrobras vai valer zero daqui a 30 anos. E deixamos o petróleo lá embaixo com uma placa de monopólio estatal em cima”, ironizou.

— Guedes defende produzir petróleo o mais rápido possível para transformar a riqueza em educação, investimentos e tecnologia, segundo ele. “Tem que sair mais rápido. Não adianta ficar uma placa dizendo que é estatal e o petróleo não sai do chão. E quando sai, sai com corrupção. Se houve a maior roubalheira da história no ‘Petrolão’ e agora o preço do petróleo só sobe, o que o povo brasileiro ganha com isso?”, questionou. Estadão

— A fala de Bolsonaro sobre a privatização da Petrobras, juntamente com o novo reajuste dos combustíveis anunciado pela empresa, fez as ações da petroleira subirem quase 7% na B3, puxando para cima também o Ibovespa, combalido há dias. InfoMoney

— Segundo O Globo, o dinheiro arrecadado com a privatização poderia ser destinado a um fundo que pode dar um “bônus” aos beneficiários do Auxílio Brasil, programa que vai substituir o Bolsa Família.

— Em nota, a Petrobras informou que indagou o governo, por meio do Ministério da Economia (ME), sobre a existência de estudos sobre a privatização da companhia.

ANP autoriza refinaria privada em São Paulo A ANP publicou nesta terça-feira (26/10) autorização liberando a operação da refinaria de petróleo da SSOil Energy, na cidade de Coroados, no interior do estado de São Paulo. A unidade tem capacidade nominal para processar até 12.500 barris por dia de petróleo.

- A operação está limitada à produção máxima de 1.300 barris por dia de gasolina A e de 434 barris por dia de óleo diesel S500, por conta da demanda de comprovação de que a unidade tenha tancagem mínima de três dias de produção, prevista na Resolução ANP nº 852/2021.
- A produção de óleo combustível está limitada a 640 barris por dia, por conta da limitação de capacidade de armazenamento de produtos inflamáveis.

É o terceiro investimento privado em refino no país após a quebra do monopólio da Petrobras.

- Investimentos de menor capacidade de produção foram realizados pela DAX Oil e pela Univen, na Bahia e em São Paulo, com capacidade para processamento de cerca de 2.000 e 5.000 barris por dia, respectivamente

A autorização para operação da refinaria privada acontece no momento em que a pressão externa e o dólar a R\$ 5,60 fizeram a Petrobras voltar a elevar os preços dos combustíveis entregues às distribuidoras na terça (26/10).

- O diesel A vai subir 9,15%, e a gasolina A, 7,05%.
- O preço médio da gasolina A passará de R\$ 2,98 para R\$ 3,19 por litro, alta de R\$ 0,21.
- No caso do diesel, o preço médio subirá de R\$ 3,06 para R\$ 3,34 por litro, reajuste de R\$ 0,28.

A Petrobras tem um programa de venda de parte de seu parque de refino que já conseguiu fechar a venda da RLAM para o Fundo Mubadala por US\$ 1,65 bilhão e da Reman para a Ream Participações, veículo societário de propriedade dos sócios da Atem's Distribuidora de Petróleo, por US\$ 189,5 milhões.

A venda de duas refinarias fracassaram:

- As negociações com a Ultrapar para a venda da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, não caminharam. A Petrobras vai iniciar novo processo competitivo para essa refinaria.
- Os interessados na venda da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) declinaram formalmente de apresentar proposta vinculante para a compra da refinaria.

Governadores querem Petrobras no debate sobre o ICMS Governadores pretendem ir ao Senado mais uma vez nesta semana para nova rodada de discussão sobre o projeto de lei que altera a alíquota de ICMS que incide sobre os combustíveis. A ideia é que, desta vez, representantes da Petrobras também participem da reunião.

— O projeto de lei foi aprovado na Câmara e agora está sendo discutido no Senado. O projeto divide senadores, e o presidente da casa, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), disse que dará o “tratamento devido” ao tema, demonstrando não ter pressa na votação.

— O governador do Piauí Wellington Dias (PT), coordenador do Fórum de Governadores, afirmou que “nem que o imposto estadual seja zerado” o preço dos combustíveis irá cair. Ele defende que a Petrobras participe do debate porque a empresa “tem poder de reajustar o preço na hora e no índice que quiser”. CNN Brasil



— Durante a 21ª Conferência Internacional Datagro sobre Açúcar e Etanol, em São Paulo, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL), afirmou que o ICMS “é o tio, o primo, o patinho feio da história”.

— Lira disse que discutir o imposto é uma questão focal. “Nós tocamos num assunto que às vezes parece transversal, mas, não, ele é focal: a discussão do trato do ICMS sobre os combustíveis.”
Poder 360

— O presidente da Câmara liderou as negociações para aprovar na casa o PL que altera a cobrança do imposto, substituindo a proposta de alíquota fixa feita pelo governo por uma fórmula que considera um valor fixo para incidência do percentual.

Minas Gerais anunciou que vai reduzir a alíquota de ICMS sobre o diesel, de 15% para 14%, a partir de 1º de novembro. O anúncio foi uma resposta aos transportadores de combustíveis e derivados, que fizeram greve no estado no fim da semana. Valor

Caminhoneiros mais insatisfeitos Pesquisa da plataforma Fretebras feita em 21 de outubro com 2.023 caminhoneiros aponta que 59% apoiam as paralisações previstas para o dia 1º de novembro, e 54% têm a intenção de interromper suas atividades no dia.

— O Nordeste tem mais adeptos ao movimento: cerca de 61% dos caminhoneiros confirmaram que vão parar. No Norte e no Sudeste, são 56% e 55% respectivamente. No Sul, 49% disseram que irão parar. Por fim, a região Centro-Oeste foi a mais contrária, com 55% afirmando que não tomarão parte nas manifestações. Yahoo Finanças

— No fim de semana, o governo federal cancelou a reunião que tinha marcado para a próxima quinta (28/10) com lideranças dos caminhoneiros, solicitada por representantes para discutir a alta dos preços dos combustíveis.

— Associações de caminhoneiros convocaram uma greve para 1º de novembro, em protesto contra os reajustes do diesel e os valores dos fretes. Outras tentativas de paralisação realizadas este ano tiveram baixa adesão da categoria.

Segurança em E&P A ANP realiza hoje (26/10), a partir das 14h, o IX Workshop de Segurança Operacional e Meio Ambiente (IX SOMA). A agência vai apresentar a análise de desempenho de segurança operacional das atividades de E&P, conforme o Relatório Anual de Segurança Operacional de 2020.

— Também vai tratar de temas relacionados a boas práticas e a novas abordagens para segurança operacional, descomissionamento de instalações, sustentabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa.

— O IX SOMA é uma parceria com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). O evento será transmitido na plataforma do IBP para a Rio Oil & Gas e pelo site da ANP.

Térmicas dominam leilão de reserva de capacidade As termelétricas a gás natural dominaram o 1º leilão de energia simplificado para contratação de reserva de capacidade, realizado nessa segunda (25/10). Ao todo, foram contratados 775,8 MW médios, com suprimento entre 1/5/2022 e 31/12/2025.

— Os 17 novos projetos contratados somam 1.220 MW de capacidade instalada, sendo 14 térmicas a gás (Disponibilidade), totalizando 1.177 MW; uma termelétrica a cavaco de madeira e duas usinas solares fotovoltaicas (Quantidade), as três somando 43 MW. Essas usinas demandarão investimentos da ordem de R\$ 5,2 bilhões, segundo a Aneel.



— As térmicas a gás, localizadas no Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro, Santa Catarina e São Paulo, tiveram energia contratada a preço médio de R\$ 1.599,47 por megawatt-hora (MWh), com deságio médio de 1,2%.

— Já os três empreendimentos de fontes renováveis foram contratados a preço médio de R\$ 343,22/MWh, com deságio de 1,09%.

— Em coletiva após o leilão, o diretor do departamento de planejamento energético do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Prado, disse que o governo não deve realizar novos leilões emergenciais para contratação de energia de reserva. Valor

Petróleo atinge máximas antes da estabilidade Os preços do petróleo atingiram máximas nessa segunda (25/10) antes de se estabilizarem, com a oferta global apertada e o fortalecimento da demanda de combustível nos EUA, além dos preços sustentados.

— Os futuros do Brent ganharam 0,46 dólar, fechando a sessão em 85,99 dólares o barril, após atingir 86,70 dólares, a máxima desde outubro de 2018. O WTI permaneceu em 83,76 dólares por barril, após atingir 85,41 dólares por barril, a máxima desde outubro de 2014. Reuters

Dow compra energia eólica A Dow firmou contrato de longo prazo de compra de energia eólica com a Casa dos Ventos. O acordo prevê fornecimento contínuo, por 15 anos, de 60 MW do parque Rio do Vento (RN) para a fábrica da multinacional de Cabangu (MG). O suprimento de energia terá início em 2024.

— O contrato prevê a opção de compra de participação, pela Dow, no empreendimento. De acordo com o presidente da companhia na América Latina, Javier Constante, a opção será exercida, e a Dow se tornará autoprodutora no país. “Não é só energia. É uma janela de investimento em energia eólica”, disse. Valor

A Eletrobras poderá encerrar a quarta (27/10) com uma dívida de R\$ 11 bilhões, custo envolvido em uma discussão em análise na 1ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre a correção de empréstimos compulsórios criados nos anos 1960, diz o Valor.

— O depósito compulsório foi criado com a finalidade de gerar recursos ao governo para a expansão do setor elétrico. Era cobrado de clientes com consumo superior a 2 mil kWh/mês. Seria extinto em 1977, mas foi prorrogado até 1993. Por lei, os consumidores poderiam depois converter os valores pagos em ações da Eletrobras.

— Em 2009, o STJ decidiu que a empresa deveria corrigir os créditos. Boa parte do compulsório já havia sido paga por meio da conversão dos valores em ações.

— No entanto, depois disso, consumidores alegaram que a correção efetuada foi menor do que a devida.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/10/2021

O QUE VOCÊ PRECISA SABER SOBRE A BR DO MAR

Depois de muitas décadas sem que o Governo Federal sequer notasse a existência desse tipo de transporte, as discussões provocadas pelo projeto da BR do Mar são atuais e necessárias, escreve Nilton Mattos

Por epbr - 26 de outubro de 2021 - Em Opinião



Porto de Santos - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

A greve dos caminhoneiros em 2018, ainda no governo Michel Temer, deixou evidente a completa dependência do sistema logístico brasileiro do transporte rodoviário de cargas.

Em 2019, o Governo Federal passou a estudar formas alternativas ao transporte rodoviário e dessas discussões surgiu o programa de incentivo à cabotagem. O apelido do programa, BR do Mar, é uma clara referência ao episódio

de 2018, pois a meta do governo com o programa é o de aumentar o volume de transporte de cargas entre portos e depender menos do transporte interestadual rodoviário.

Em agosto de 2020, o Governo Federal apresentou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei 4199/2020 com o desenho inicial da BR do Mar. O texto-base do projeto foi aprovado na Câmara, no final de 2020, após intensa pressão do Governo para que o projeto fosse aprovado em regime de urgência.

Entretanto, quando passou a ser analisado no Senado, as discussões foram aprofundadas e uma série de alterações foram implementadas ao texto-base aprovado na Câmara pelo senador relator Nelsinho Trad.

Após intensas negociações entre os senadores, representantes das indústrias envolvidas e setores do Governo, a Comissão de Assuntos Econômicos aprovou, no último mês de setembro, novo relatório para o Projeto de Lei.

O texto ainda será analisado por outras comissões no Senado e, após a aprovação do texto pela casa, o texto deverá ser submetido à nova aprovação da Câmara dos Deputados, para posterior sanção presidencial.

Pontos de destaque

O texto atual do BR do Mar contém alguns pontos que merecem destaque por seu potencial impacto na indústria:

Afretamento de embarcação estrangeira

O texto proposto prevê a possibilidade de afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão da bandeira do país de origem, desvinculado da necessidade e capacidade de tonelagem, ou seja, sem que a Empresa Brasileira de Navegação (EBN), que realiza o afretamento, precise ter frota própria, como é requerido atualmente.

Assim, a partir da entrada em vigor da lei, será possível o afretamento de uma embarcação estrangeira por EBN, sem a necessidade de comprovação de tonelagem.

A partir de 2024, será possível o afretamento de duas embarcações estrangeiras e esse número aumentará, ano a ano, até quatro embarcações em 2026. A partir de 2027, esse tipo de afretamento será livre.

Esse é o ponto essencial da política de incentivo à cabotagem, pois retira a necessidade de apenas embarcações com bandeira brasileira realizarem o transporte aquaviário entre portos no Brasil. Com isso, o Governo Federal pretende aumentar de forma rápida a disponibilidade de embarcações e reduzir custos para o cliente final.

Empresa brasileira de navegação sem frota própria



Outra alteração relevante, que já era prevista no texto aprovado pela Câmara, se refere à possibilidade de existência de EBN sem frota própria. Passa a ser permitido que as EBNs operem na navegação de cabotagem apenas com as embarcações afretadas a casco nu, desde que afretadas nos termos e condições estabelecidos pelo programa BR do Mar.

O Governo Federal entende que essas medidas são fundamentais para aumentar a competitividade e garantir um serviço de transporte interno com regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços.

Reporto

No final de 2020, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) foi encerrado e não renovado.

Os portos brasileiros reclamaram da não renovação desse incentivo, uma vez que proporcionava a possibilidade de construção e modernização dos portos com a importação de máquinas, equipamentos e outros bens para uso na estrutura portuária.

O texto proposto pelo senador Nelsinho Trad prevê o retorno do Reporto por mais dois anos: a partir de 1 janeiro de 2022, com vigência até 31 de dezembro de 2023.

Infraestrutura portuária/aquaviária

Também foi incluída importante proposta no projeto para o incentivo do setor portuário. O texto aprovado autoriza a utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para o financiamento de até 90% do valor de obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Novas hipóteses de utilização do FMM

Foi proposta a ampliação das possibilidades de utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante, passando a ser permitida a utilização dos recursos para docagem e manutenção, inclusive preventiva, em adição às hipóteses já previstas atualmente (jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação).

Além disso, também será permitido o uso dos recursos para a realização de serviços em embarcações afretadas – atualmente, os recursos só podem ser utilizados para embarcações próprias.

Por fim, as empresas poderão contratar empresas especializadas para realizar os serviços, não sendo mais necessário que os serviços sejam prestados exclusivamente por estaleiro.

Também foi estendida a possibilidade de utilização dos recursos do FMM às empresas estrangeiras, nas mesmas hipóteses previstas acima, quando os serviços forem realizados por empresa ou estaleiro brasileiro. No entanto, para as empresas estrangeiras, a utilização será limitada a 80% do valor do projeto.

Tripulação brasileira mínima

Outro tema extremamente discutido e incluído no texto atual do projeto trata da diminuição da tripulação brasileira mínima exigida nas embarcações afretadas a tempo, nos termos do BR do Mar, que passou a ser de 1/3, em vez de 2/3 propostos originalmente (e das regras atualmente em vigor).

Inicialmente, o Governo Federal pretendia passar no texto que as leis da bandeira se aplicariam integralmente aos contratos de trabalho dos tripulantes, mas essa possibilidade foi descartada pelo Congresso até o momento.

AFRMM

A alteração da alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para todos os tipos de navegação, com a redução de todas as alíquotas para 8%, prevista pelo



texto aprovado na Câmara dos Deputados, gerou grande discussão devido à importância que a alíquota tem para a navegação interior de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, considerando o incentivo que os recursos repassados com base na arrecadação dessa contribuição representa nessa navegação.

Nesse sentido, o texto atual alterou o texto aprovado na Câmara para prever o retorno da alíquota de 40% para a navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos na região Norte e Nordeste. Para as demais navegações foi mantida a redução da alíquota para 8%.

Futuro

Neste contexto, é difícil fazer previsões com relação ao futuro do Projeto de Lei 4199/2020 no Congresso.

O Governo Federal conseguiu pressionar a Câmara dos deputados para acelerar a discussão e aprovar o projeto na casa, entretanto, quando o projeto chegou ao Senado, as discussões foram aprofundadas e dificilmente o texto será aprovado pela casa ainda este ano.

O Governo Federal ainda tenta mudar o trâmite para um regime de urgência, mas não tem tido muito resultado nesse sentido.

Independentemente de posicionamentos políticos ou com relação à liberação ou não da bandeira brasileira, o grande fato é que, depois de muitas décadas sem que o Governo Federal sequer notasse a existência desse tipo de transporte, as discussões provocadas pelo projeto da BR do Mar são atuais e necessárias. Esperamos apenas que não seja mais um projeto de lei que caia no esquecimento.

Além desse, existem outros pleitos antigos da indústria marítima que poderiam ser tratados com a mesma intensidade e sentido de urgência pelo Governo Federal.

Por exemplo, o Código Comercial, de 1850 ainda é o texto legal que rege boa parte das relações comerciais aplicadas ao direito marítimo brasileiro.

Está mais do que na hora de uma atualização do direito que era aplicado às embarcações armadas a vela e a vapor para, num futuro muito próximo, embarcações sem qualquer tripulação a bordo.

Nilton Mattos é sócio do Mattos Filho, um escritório full service com mais de 35 áreas de atuação, entre elas Infraestrutura e Energia e Marítimo e Portuário.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/10/2021

HÁ UMA SEMANA DA COP26, GOVERNO LANÇA GT PARA ECONOMIA VERDE

Por Nayara Machado - 26 de outubro de 2021 - Em Agendas da COP26, Diálogos da Transição

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

Há uma semana da COP26, o governo brasileiro lançou o Programa Nacional de Crescimento Verde para oferecer financiamentos e subsídios a projetos e atividades econômicas sustentáveis.

Sem explicar como, o governo diz que a iniciativa vai priorizar a concessão de licenças ambientais e gerar os chamados “empregos verdes”, com objetivo de neutralizar a emissão de carbono pelo país até 2050.

Na prática, a única medida efetiva do programa foi a renomeação do Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima, que agora passa a se chamar Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima

e Crescimento Verde (CIMV) e terá como atribuição facilitar “o planejamento, a execução e o monitoramento de resultados”.

Além de ser responsável pela “criação e consolidação de critérios verdes, levando em consideração as características de cada região do Brasil em todos os seus biomas”. Veja o decreto na íntegra

A CIMV terá até 30 de setembro de 2022 para publicar resolução com procedimentos, indicadores, metas e ações necessárias para implementação do programa.

É uma iniciativa do Meio Ambiente com a Economia. Segundo o ministro Paulo Guedes, o programa seguirá o modelo do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que coordena investimentos na economia convencional. O novo comitê fará integração de ministérios e bancos públicos para investimentos na economia verde.

“Estamos levando [para a COP26] um programa que mostra tudo que fazemos, e vamos ter essa plataforma para monitoramento disso da mesma forma que fazemos com o PPI”, resumiu.



Lançamento do Programa Nacional de Crescimento Verde nesta segunda (25) - Foto: Ascom/MMA

Marcio Astrini, secretário executivo do Observatório do Clima, avalia o anúncio como um “grande vazio”.

“O que ficou claro é que o governo não tem nada para oferecer, nem nada para dizer na Conferência do Clima. Não falou de desmatamento, emissões, crime ambiental, o problema de queimadas no Brasil, sobre invasões de áreas públicas, grilagens, nada. Foi um grande vazio onde o governo, basicamente, só assinou um decreto renomeando um grupo de trabalho”, comenta.

- Cobrimos por aqui: políticas da gestão Bolsonaro vão na contramão da economia de baixo carbono

Além do comitê, o governo falou ainda em R\$ 400 bilhões para projetos sustentáveis.

De acordo com comunicado oficial, esses recursos podem ser nacionais e internacionais, públicos ou privados, reembolsáveis e não reembolsáveis, fundos de impacto e investimentos de risco.

Também não houve detalhamento sobre a origem desse valor, mas durante coletiva nesta segunda (25) foram citados programas de financiamento já existentes no BNDES, Banco do Brasil e Caixa, por exemplo.

“O lançamento é para deixar claro como o Brasil tem R\$ 400 bilhões na direção verde, investimentos e financiamentos bastante robustos se compararmos com os outros países do mundo. Temos número bastante relevante de recursos”, disse o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite.

Mas a única coisa que ficou clara é a ausência de novidade.

“Foi uma juntada de dezenas de programas, projetos, qualquer coisa no orçamento do governo que passasse perto de meio ambiente para poder fazer essa conta”, avalia Márcio Astrini.

“Não tem nada de novo. O próprio ministro não conseguiu explicar o que compunha esses R\$ 400 bilhões. Se é que toda essa conta tem a ver com meio ambiente — o que a gente não sabe, porque o próprio governo que deveria ter apresentado isso não apresentou”, diz à epbr.

Questionados, os ministérios da Economia e Meio Ambiente não responderam, até o fechamento desta edição, como chegaram à cifra de R\$ 400 bilhões.

Enquanto isso, no Senado, foi aprovado em tempo recorde, na última quarta (20), um projeto de lei que condiciona a NDC (Contribuição Nacionalmente Determinada) brasileira a uma projeção de emissões que será definida em decreto de Jair Bolsonaro (sem partido).

O texto aprovado some com um projeto anterior, mais avançado, que havia sido apresentado em abril.

A aprovação do PL 1.539/2021, de autoria da senadora Kátia Abreu (PP/TO), altera um dos artigos da lei da Política Nacional sobre Mudança do Clima, a PNMC (Lei 12.187/2009) e foi alvo de críticas ao longo da semana.

A Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura, movimento multissetorial composto mais de 300 empresas, avalia que o texto abre margem para que o país possa aumentar suas emissões no futuro, uma vez que propõe que a redução seja a partir de uma base incerta e passível de interpretações diversas, descrita como “redução das emissões projetadas até 2025”.

“A Coalizão julga que o novo texto deve manter, como base para os cálculos, uma linha de base existente e não projetada, tal como acontece na NDC do Brasil. É importante que o Congresso Nacional se engaje na redação de um compromisso climático mais ambicioso”, diz o grupo em nota.

Para o Observatório do Clima, o texto votado tem ao menos quatro problemas sérios:

- fala em reduzir as “emissões projetadas” do país, mas desde 2015 o Brasil não calcula metas em relação a “emissões projetadas”;
- tanto a projeção das emissões quanto o detalhamento das ações para alcançar a meta ficarão a cargo de um decreto presidencial a ser editado;
- a antecipação do desmatamento ilegal zero para 2025, que Kátia Abreu alegou ser sua grande preocupação quando propôs o projeto, saiu do texto;
- o país passa a ter duas NDCs, e, ao mesmo tempo, nenhuma. “Ficaremos com a meta atual, internacional, depositada junto à Convenção do Clima da ONU, (37% em 2025 e 43% em 2030), e a nova, nacional (43% em 2025 e 50% em 2030), ainda sem regulamentação e sequer sem uma base de cálculo, à espera da canetada de Bolsonaro”, diz o OC.

O PL de Kátia Abreu agora será analisado pela Câmara. A preocupação é que, se for aprovado a toque de caixa na Casa, a gestão Bolsonaro terá mais uma ferramenta para reduzir a ambição climática do Brasil.

Outro projeto que atualiza a PNMC está na pauta do Senado nesta terça (26). O PL 6539/2019 introduz a meta de neutralização de 100% das emissões brasileiras de gases de efeito estufa até

2050. Ele chegou a ser agendado para votação no Plenário em abril, mas foi retirado de pauta a pedido da liderança do governo.

Mais sobre a COP

Entrega do financiamento do clima. O fundo climático prometido pelos países ricos no Acordo de Paris, de 2015, precisa destinar recursos para a recuperação de países e comunidades vulneráveis, levando em conta os impactos da pandemia de covid-19, na aprovação de subsídios.

A Presidência da COP26 do Reino Unido publicou ontem (25) o Plano de Entrega de Financiamento do Clima para esclarecer quando e como os países ricos cumprirão a meta de disponibilizar US\$ 100 bilhões anuais para financiamento climático a países emergentes.

“De acordo com o Acordo de Paris, os países desenvolvidos reconhecem, em particular no contexto da pandemia da COVID-19, a necessidade de recursos públicos e baseados em subsídios, particularmente para os beneficiários com menor capacidade de mobilização de recursos nacionais e outros recursos”, diz o documento.

Há um reconhecimento, também, que a medida está atrasada e que precisa aceitar riscos mais elevados na aprovação de projetos para o dinheiro chegar às pessoas mais vulneráveis. A estratégia foi dividida em 10 pontos.

Nuclear em posição incômoda na COP26. Uma briga incomum estourou em agosto sobre qual papel a energia nuclear deveria desempenhar na cúpula do clima das Nações Unidas na próxima semana.

Organizadores convidaram a Agência Internacional de Energia Atômica e outros defensores do setor para se estabelecerem na Zona Azul, mais tranquila do encontro, ao invés da Zona Verde, onde as empresas têm maior visibilidade.

“Todas as solicitações de energia nuclear para a Zona Verde na próxima conferência COP26 foram rejeitadas”, reclamou a associação em uma carta ao presidente da COP, Alok Sharma. “Estamos profundamente preocupados.”

A confusão em torno das cores ressalta a posição incômoda que a energia nuclear ocupa nas discussões sobre a melhor maneira de descarbonizar a economia global.

Nações antinucleares, da Áustria à Nova Zelândia, se opuseram às tentativas de rotular a tecnologia atômica com as mesmas credenciais da energia eólica ou solar. A indústria também está excluída da ajuda financeira multilateral para energia limpa em locais como o Banco Mundial.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

LIRA PREVÊ VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS PARA QUARTA-FEIRA

Presidente da Câmara tenta fechar acordo para aprovação do texto

Por Bruno Góes e Geralda Doca



O presidente da Câmara, Arthur Lira 14/09/2021 Foto: ADRIANO MACHADO / REUTERS

BRASÍLIA — Diante do esvaziamento da Câmara e das dificuldades para o retorno do trabalho presencial, o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), anunciou nesta terça-feira o adiamento da votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que trata do pagamento dos precatórios.

Segundo Lira, o texto, que estava na pauta de votação para esta tarde, deve ser apreciado "muito provavelmente" na quarta-feira. A PEC abre caminho para o pagamento do Auxílio Brasil turbinado de R\$ 400 e amplia os gastos no ano eleitoral.

Ainda sem acordo fechado, Lira disse ainda pretende conversar com os líderes dos partidos da oposição, que já decidiram orientar o voto contra.

— Procurarei os líderes de oposição ainda agora à tarde para ter um sentimento a respeito do texto que saiu da comissão. Muito provavelmente isso estará pronto para ir a plenário amanhã, impreterivelmente depois de uma rodada de conversa do relator com alguns partidos que precisam de esclarecimentos — disse Lira, após se reunir com líderes dos partidos da base.

A PEC também atende à pressão de parlamentares para ampliar as emendas às suas bases eleitorais e altera o cálculo do teto de gastos, que limita as despesas à inflação. Segundo estimativas do Congresso, a mudança nas regras abre espaço de R\$ 83 bilhões no Orçamento de 2022 e de até R\$ 15 bilhões neste ano.

O presidente da Câmara voltou a defender o rompimento do teto de gastos, justificando que o novo programa social do governo necessitava de uma fonte permanente, citando a reforma do Imposto de Renda, que passou pela Câmara e não avançou no Senado.

— Todos sabem do meu posicionamento, do respeito ao teto de gastos. Mas, como falei ontem, é importante que saibamos que o programa permanente necessitava de uma fonte para ser criado este ano. E a fonte para ser criado este reside no Imposto de Renda, que foi aprovado pela Câmara num processo de construção ampla.

Sem entrar em detalhes, Lira deu a entender que a proposta ainda está sendo construída.

— As incertezas em relação ao texto vão continuar, mas amanhã nós teremos um texto aprovado ou não a depender do plenário da Câmara para dar solução ao espaço no teto e a criação de um programa temporário.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/10/2021*

POR REDUÇÃO DE TARIFA NO MERCOSUL, GUEDES DIZ QUE APOIA QUE URUGUAI NEGOCIE FORA DO BLOCO

Ministro afirma que parceiro exigia esse aval para aceitar corte na TEC, que taxa produtos de outros países. Uruguaios iniciaram conversas com China



Por Eliane Oliveira

Ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: ADRIANO MACHADO / REUTERS



BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que falta apenas o apoio do Uruguai para que o Mercosul reduza em 10% as alíquotas da Tarifa Externa Comum (TEC).

Segundo o ministro, os uruguaios querem, em troca, que o Brasil concorde com a possibilidade de os sócios negociarem acordos de livre comércio em separado dos demais membros do bloco. Guedes ressaltou que o governo brasileiro não vai se opor a essa proposta.

— O Uruguai disse que nos apoia, mas quer o apoio para avançar em negociações com outros países. Nós, brasileiros, não temos nada contra isso — disse Guedes, durante o lançamento da agenda legislativa da Frente Parlamentar de Comércio e Investimentos do Congresso, em solenidade no Itamaraty.

O Uruguai anunciou, no início de setembro, que estaria iniciando conversas para um acordo bilateral com a China, o que vai contra os princípios do Mercosul de negociações apenas em bloco.

Em seguida, Guedes complementou:

— Se algum parceiro quiser avançar com o Uruguai, deixa avançar. Se outro parceiro preferir ficar um pouco fechado, porque está enfrentando problemas econômicos importantes, também compreendemos.

Ao falar sobre o "parceiro que prefere ficar um pouco fechado", Guedes se referia à Argentina, que criou dificuldades nas negociações para a redução das tarifas de importação, mas acabou concordando com a ideia na semana passada, quando o chanceler daquele país, Santiago Cafiero, veio a Brasília. Em seguida, o governo paraguaio anunciou sua posição favorável.

Guedes lembrou do lobby contrário à redução da TEC, feito pelo embaixador da Argentina no Brasil, Daniel Scioli. O diplomata argentino chegou a recorrer a dois ex-presidentes, Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, em busca de apoio.

— Estamos tentando a modernização do Mercosul. Houve um momento em que um embaixador argentino chegou a conversar com dois ex-presidentes — afirmou. — Conversamos com os argentinos e dissemos que “compreendemos essa negociação difícil, mas vocês têm que compreender a nossa situação” — completou.

Saiba mais: Guedes fala em privatização de Petrobras e BB e manda recado sobre Mercosul: 'Quem estiver incomodado que se retire'

'Bad guy' e 'good guy'

Paulo Guedes admitiu que tem um estilo mais agressivo e menos diplomático que seu colega de Esplanada dos Ministérios, o chanceler Carlos França. O ministro brincou:

— França é o good guy (bom rapaz, em uma tradução livre) e eu sou o bad guy (mau rapaz).

Para o ministro, o Brasil foi pioneiro ao criar o Mercosul, mas acabou ficando para trás. O bloco sul-americano, repetiu Guedes, é uma gaiola que aprisionou os seus integrantes. O momento atual, afirmou, é de recuperar o tempo perdido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/10/2021

EUA VOLTAM A ACEITAR BRASILEIROS, E PROCURA POR VOOS SOBE ATÉ 300%

Empresas aéreas planejam até dobrar frequência de voos até o fim do ano

Por Bruno Rosa



Estátua da Liberdade, em New York Foto: William Warby

RIO - A abertura dos Estados Unidos para turistas brasileiros a partir do próximo dia oito de novembro tem levado as empresas aéreas a anteciparem a retomada dos voos para cidades como Nova York, Miami e Orlando. Com a definição das regras de quem pode viajar, feita na última segunda-feira, o aumento da busca por passagens chega a 300%, de acordo com as companhias. E, apesar do dólar nas alturas, os voos previstos para dezembro já estão com ocupação de até 70%.

Nesta terça-feira, os consulados dos EUA no Brasil voltaram a retomar os agendamentos de novos vistos para brasileiros, suspensos desde maio do ano passado por conta da pandemia do coronavírus.

Com a divulgação das regras feitas pelo governo dos EUA, a American Airlines antecipou a retomada de trechos e aumentou a frequência dos voos entre os dois países. Alexandre Cavalcanti, diretor-comercial para o Brasil e Uruguai da companhia aérea, destaca que o total de trechos vai quase dobrar até dezembro, passando dos atuais 20 voos semanais para 38 até o fim do ano.

Ele cita o caso do trecho São Paulo-Miami, que passará de sete para dez voos por semana já no início de novembro, assim como o voo Rio-Miami, que passará de três por semana para diário a partir do mês que vem. São Paulo- Dallas volta em dezembro.

Além disso, a empresa passa a voar todos os dias de São Paulo para Nova York e em dezembro volta a operar, de forma temporária o trecho Rio-NY. Segundo o executivo, o anúncio do governo gerou um aumento de demanda. Ele cita a alta de até 300% na procura em lojas, central de atendimento e sites.

-Vamos ter uma grande demanda. Quem está comprando passagem agora é quem já tinha se planejado e agora vai apenas concretizar a viagem. Mas o dólar alto e o aumento dos custos do querosene de aviação criam um desafio maior neste momento de retomada - disse Cavalcanti.

Bilhetes com preço promocional esgotados

Ele explicou que, com a alta na demanda, os bilhetes com os preços promocionais já acabaram, mas o piso dos preços ainda não subiu:

- Vamos analisar os preços depois que a demanda estiver consolidada - afirmou Cavalcanti.

Mesma análise tem Diogo Elias, diretor de Vendas e Marketing da Latam Airlines Brasil. Para ele, os preços das passagens internacionais ainda estão em um patamar menor em relação ao período pré-pandemia. Ele destacou que somente nos últimos meses a oferta internacional começa a ser reestabelecida.

- Nesse momento de retomada, nem sempre é possível repassar para o preço apesar dos custos maiores. Mas é algo que estamos atentos - disse ele, lembrando que o querosene de aviação (QAV) já teve alta superior a 100% neste ano em relação ao ano passado. - Nossa projeção é que os voos internacionais só se recuperem em 2024 e volte aos níveis pré-pandemia.

Esse processo de recuperação começa com a abertura dos EUA, assim como já ocorreu com diversos países da Europa nos últimos meses. Por isso, a Latam vai aumentar as frequências de São Paulo para Miami e NY. Vão passar de três vezes por semana para seis em novembro. Em



dezembro, passam a ser diárias. Em dezembro, a companhia volta a operar a rota São Paulo-Orlando.

- A abertura dos EUA foi uma notícia muito esperada. A procura está boa. Tem muita demanda reprimida tanto de pessoas que querem comprar como as pessoas que já tinham comprado e estão com passagem aberta para a remarcação. Para dezembro, a média de ocupação já está em 70% - informou Elias.

Ocupação já chega a 70%

Nesse primeiro momento, Elias disse que a retomada dos voos internacionais será concentrada, principalmente, em São Paulo, já que as rotas a partir de outros locais como Brasília, Recife, Salvador e Manaus ainda não têm data para voltarem a operar.

Na Azul, a retomada será concentrada em Campinas, em São Paulo. A empresa vai aumentar de três para cinco as frequências semanais de Campinas para Fort Lauderdale (Flórida) em novembro. Em dezembro, a rota passa a ser diária.

A companhia, diz Vitor Silva, gerente de Planejamento de malha da Azul, vai retomar ainda os voos de Campinas para Orlando, que passam a ser diários. Por outro lado, a empresa ainda não tem data para o reestabelecimento dos voos a partir de outras cidades do Brasil para a Flórida.

- Há uma demanda reprimida. Vamos ter uma procura por conta das férias de fim de ano, mas há um desafio para 2022 e 2023 por conta do dólar alto e do QAV. Estamos tentando segurar ao máximo mesmo com a pressão dos custos - disse Silva.

Segundo ele, o QAV representa cerca de 35% a 40% dos custos das empresas e está no maior patamar em cinco anos.

- Há uma pressão por preços maiores. O dólar maior pode prejudicar a demanda.

Claudia Wischansky, franqueada da Flytour em Juiz de Fora, já sente um aumento na demanda por passagens aéreas, após as definições das regras de quem pode viajar para os EUA.

-Mas a procura ainda está tímida por conta dos processos de visto nos Consulados, que voltaram a fazer os agendamentos.

Na Delta, a partir de meados de dezembro, os voos entre os aeroportos de São Paulo e Nova York estão programados para serem retomados, inicialmente com três frequências semanais. No fim de fevereiro, o total passa para quatro voos por semana, subindo para cinco por semana em março.

Em nota, a Delta informou que vai retomar o serviço entre Rio de Janeiro e Atlanta em fevereiro do próximo ano. A Gol também volta a operar para os EUA apenas no primeiro trimestre de 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/10/2021

CAMINHONEIROS OCUPAM RODOVIA ESTADUAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Representantes da categoria pedem que Detran-PA cumpra a legislação de peso das carrocerias e flexibilize horário de entrada nos centros urbanos

Por Julia Noia e Manoel Ventura



Caminhoneiros interditaram a rodovia BR-316 na altura de Benevides, na região metropolitana de Belém, nesta terça-feira Foto: Agência O Globo

RIO e BRASÍLIA — Caminhoneiros bloquearam um trecho da BR-316, na altura da cidade de Benevides, na região metropolitana de Belém, nesta terça-feira. Cerca de 1,5 mil profissionais ocuparam a faixa em direção à capital do Pará, entre 6h e 14h, para protestar pelo cumprimento de leis estaduais sobre

transporte de carga e locomoção de caminhoneiros em rodovias estaduais, e pediram fiscalização do Detran do Pará.

Segundo o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos do Estado do Pará, Eurico Ribeiro dos Santos, a paralisação ocorreu para demandar que o Detran cumprissem a Lei da Balança e a flexibilização do horário de entrada dos veículos dentro de centros urbanos, hoje restrita ao horário entre 7h e 10h e de 17h às 21h.

A Lei da Balança determina que os caminhões devem respeitar um limite de peso para trafegar em rodovias brasileiras, e devem ser pesados por balanças federais. Entretanto, Santos explica que, na mesma rodovia BR-316, o governo estadual instalou uma balança, que não funciona 24 horas.

— O trabalhador que circula pela região é penalizado porque não sabe quanto pesa o veículo dele. Então, como o peso fica incerto, alguns caminhões levam metade da carga, e outros ficam ainda mais pesados, e pode acabar dando prejuízo para os caminhoneiros. Queremos que seja fiscalizado — afirma o presidente do sindicato, informando que a categoria tem uma reunião marcada nesta quarta-feira, na Cas Civil, para discutir a unificação do ICMS.

Outra reivindicação é pela flexibilização do horário de entrada de caminhões em Belém. Hoje, o Detran determina que devem respeitar as janelas de horários entre 7h e 10h e 17h às 21h.

No entanto, Santos explica que a entrada restrita gera impacto negativo no caminhoneiro, que precisa descarregar, mas não consegue acessar a cidade, por conta dos horários, e também não tem espaço para estacionar nas rodovias.

Procurado pelo GLOBO, o Ministério da Infraestrutura disse que a manifestação no Pará é pontual e não há manifestações em rodovias federais. Segundo a pasta, a pauta na região é local e não há mais bloqueios de pistas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/10/2021

PETROBRAS: DECLARAÇÕES DO GOVERNO SOBRE PRIVATIZAÇÃO PREJUDICAM GOVERNANÇA DA EMPRESA, DIZEM ESPECIALISTAS

Para analistas, proposta não deve sair do papel tão cedo
Por Vitor da Costa

RIO — As declarações de autoridades, na segunda-feira, a respeito da privatização da Petrobras sem um alinhamento prévio com a empresa prejudicam aspectos de governança da companhia, segundo especialistas. Para eles, a proposta não deve sair do papel até o fim do governo.

Após as declarações, que fizeram com que as ações da petroleira subissem quase 7% no pregão, a Petrobras divulgou um fato relevante ao mercado, destacando que questionou o governo, por meio do Ministério da Economia, sobre a existência ou não de estudos para privatização da companhia.



A indagação veio após notícias de que há estudos no governo para um projeto de lei sobre a venda de ações da estatal e perda da maioria do controle acionário da Petrobras.

O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), confirmou à agência de notícias Reuters que há estudos sobre o tema. Além dele, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o próprio presidente Jair Bolsonaro fizeram sinalizações sobre o tema.

O advogado especializado na área de petróleo e gás e sócio do escritório Mattos Filho, Giovani Loss, destaca que qualquer informação que tenha potencial para afetar a precificação das ações de forma relevante deve ser tornada pública a todos os investidores a fim de evitar assimetria de informações.

— Quando o governo, desavisadamente, faz esse tipo de anúncio, ele está destacando uma informação que é relevante para o mercado sem o devido alinhamento com a empresa. E isso tem impactos e pode levar a CVM a questionar a companhia.

O professor de estratégia e gestão pública pelo Insper, Sandro Cabral, também observa problemas com a governança da empresa:

— A governança é compartilhada. Essa é uma discussão que deve ser feita no Conselho, com os demais acionistas. O governo é um deles e não pode falar em nome dos outros. É uma questão de governança interna corporativa que precisa ser debatida internamente.

Para Cabral, o episódio entra na lista de outros casos em que empresas listadas em Bolsa, mas que possuem a União como acionista controlador, são surpreendidas com algum tipo de anúncio.

No início do ano, a própria Petrobras viu seus ativos sofrerem fortes perdas na B3 após uma mudança na Presidência. Possíveis interferências do governo no preço dos combustíveis costumam ser um receio constante nas negociações dos ativos.

— Sempre que você tem o governo como controlador, a interferência política é algo que os investidores levam em consideração e que influenciam no preço das ações. E alguns investidores precificam isso – destaca o professor do Insper.

Ambos os analistas não enxergam espaço para reação judicial de investidores que se sintam prejudicados, pois é difícil comprovar uma causalidade entre a volatilidade dos ativos e o noticiário. No caso dessa segunda, isso também não ocorreria pelo fato das ações terem se valorizado.

Procurada pelo Globo, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a xerife do mercado financeiro, destacou que “acompanha e analisa informações e movimentações no âmbito do mercado de capitais brasileiro, tomando medidas cabíveis, sempre que necessário”, mas que não comenta casos específicos.

Falta de coordenação

Os analistas ressaltam que um tema desta magnitude necessita de um debate amplo e feito de forma cuidadosa. Uma divulgação feita às pressas serve apenas para dificultar o entendimento dos acionistas e da sociedade sobre o que está de fato sendo discutido.

— Acredito que se o governo quer propor isso, tem que estar alinhado com a empresa como uma proposta organizada. Você divulgar de uma maneira tão subjetiva, você gera uma série de outras perguntas. A palavra privatização é muitas vezes usada de forma indiscriminada para diferentes situações – disse Loss.

Na mesma linha segue Cabral:



— Esse tema requer estudos, discussões internas, modelagens, além da negociação política. Isso é demorado – disse o professor do Insper, destacando que a empresa acaba tendo sua imagem prejudicada, mesmo que não tenha controle sobre o que é dito pelas autoridades públicas.

Segundo os analistas, a intenção da equipe econômica para que a Petrobras passe para o Novo Mercado, segmento de maior governança da Bolsa de Valores, seria positivo, mas ainda é necessária a divulgação de mais detalhes.

Nesta terça-feira, os papéis ordinários da estatal (PETR3, com direito a voto) fecharam com queda de 1,15% e os preferenciais (PETR4, sem direito a voto), 0,96%.

'Sonho distante'

Mesmo com a alta forte das ações da empresa na segunda-feira, analistas de mercado consideram a privatização da empresa bastante improvável.

Em relatório divulgado, nesta terça-feira, o BTG Pactual ressaltou que privatizar a companhia é um “sonho distante” neste momento, além de servir como um desvio do foco da política de preços dos combustíveis praticada pela empresa.

“Não vemos isso como mera coincidência e acreditamos que o governo pode estar mais uma vez tentando convencer a sociedade de que o ônus da fixação dos preços dos combustíveis não deve estar sujeito à vontade, mas sim estabelecido sob uma dinâmica de preços de mercado e que uma Petrobras privatizada seria do melhor interesse do país”, destacam os analistas do banco, em relatório.

Os analistas do banco destacam que os aspectos legais envolvidos no processo de privatização são árduos, ainda mais em um cenário de ano eleitoral.

“Em nosso entendimento, a venda do controle da Petrobras poderia ser possível com um projeto de lei (exigindo apenas maioria simples) alterando a lei 9.478 / 97, que estipula que o governo federal deve possuir pelo menos 50% (+1) das ações”, diz o relatório.

Medo de investimentos: Com crise política e econômica, número de IPOs cancelados ou adiados já supera o de estreantes na Bolsa

Na avaliação do banco, privatizar as refinarias do Brasil poderia ser suficiente, contribuindo fortemente para reduzir o risco de investimento e desencadear uma potencial reavaliação sem o barulho criado pela privatização de toda a empresa.

O Credit Suisse destacou que um cenário com a Petrobras privatizada seria positivo para a estatal, mas ressaltou que o formato com o governo mantendo a indicação do CEO e o poder de veto não seria “bom para os acionistas minoritários”.

A possibilidade de venda da Petrobras começou a ser ventilada pelo governo mais abertamente depois da crise causada com o Auxílio Brasil de R\$ 400 para o qual o teto de gastos (regra que impede o crescimento das despesas da União) será alterado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/10/2021

PETROLEIRA PORTUGUESA GALP VAI INVESTIR NA VENDA DIRETA DE GÁS A PARTIR DE JANEIRO

Empresa avalia que a demanda vai crescer com a crise energética. Companhia também tem projetos de energia renovável no Brasil

Por Raphaela Ribas



Galp deve crescer com a crise energética brasileira ao entrar no mercado de venda de gás Foto: Angus Mordant / Reuters/23--11-2019

RIO — Em meio à alta dos preços do gás natural no Brasil e de carona na nova lei do gás, regulamentada em junho, a petroleira portuguesa Galp anunciou nesta terça-feira que pretende atuar na venda direta do produto a partir de janeiro. Hoje, a empresa atua na produção e exploração de petróleo e gás.

Segundo o presidente da companhia, Andy Brown, o objetivo é se posicionar como líder na comercialização. Ele veio pela primeira vez ao Brasil depois da sua posse no início do ano, e falou com jornalistas na manhã desta terça-feira.

— Temos nossa própria produção associada de gás. Como já temos uma equipe de comercialização de gás no Brasil, estamos bem posicionados e podemos vender gás para outros. Se a seca permanecer, o Brasil precisará de mais gás do que produz — afirma Brown.

E complementa:

— E a energia renovável não cresce tão rápido quanto a demanda. Então, haverá mais demanda por mais gás. Queremos nos posicionar como líderes na comercialização.

A Galp também tem planos ambiciosos para a energia renovável. Na semana passada, anunciou dois projetos de energia solar no Nordeste. Brown disse que vai investir entre US\$ 300 milhões e US\$ 400 milhões nesse segmento no país. Além de Bahia e Rio Grande do Norte, a companhia também mira outros estados, inclusive para energia eólica.

Energia renovável

A capacidade de produção nestes dois primeiros estados será de 594 MW juntos, com previsão de início em 2025. A estratégia, porém, é começar pelo Brasil e chegar a quatro gigawatts (GW) em energia limpa na América Latina até 2030.

— Acharmos o Brasil atraente para começar. Claro que a demanda é mais concentrada no Rio e São Paulo, mas estamos procurando mais projetos no Nordeste. Estamos buscando diversificar as áreas onde investir — afirmou Brown.

Para a empresa, a crise energética atrelada à demanda desatendida no Brasil se torna um campo fértil para os negócios com investimentos a longo prazo. O ambiente de instabilidade político e econômico não são problemas, segundo o executivo:

— Nós estamos aqui há 20 anos, estamos acostumados com as várias mudanças. Nós acreditamos nas instituições e nos contratos.

Ele completou:

— Vemos um mercado atrativo e necessitado de energia. A energia renovável não é a principal do sistema de eletricidade, mas é muito forte e tem um custo bem competitivo no Brasil. Da mesma forma que o gás natural, no qual assumimos posição de comercialização.

Privatização: 'Petrobras vai valer zero daqui a 30 anos', diz Guedes, em defesa da privatização da estatal

Pré-sal e leilão

Apesar dos investimentos em energias renováveis, o principal negócio da Galp ainda é o pré-sal que representa 99,9% do negócio. Com a produção e exploração de petróleo e gás das bacias de Tupi e Sépia, operados pela Petrobras no pré-sal da Bacia de Santos, a empresa é a terceira maior concessionária da produção total e o quarto em gás natural no Brasil, de acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Segundo Brown, a empresa não descarta participar do leilão da ANP, no dia 17 de dezembro, que vai ofertar participações nos blocos de Atapu e Sépia, no pré-sal da Bacia de Santos. Estas áreas não tiveram propostas no primeiro leilão, em 2019

Indagado sobre a privatização da Petrobras, defendida pelo ministro da Economia Paulo Guedes, o executivo disse que era uma "conversa sensível" e preferiu não comentar sobre a empresa da qual é parceira em vários projetos no Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MUITO PROVAVELMENTE PEC DOS PRECATÓRIOS DEVE IR PARA VOTAÇÃO AMANHÃ, DIZ LIRA

Por Idiana Tomazelli e Anne Warth

Brasília A Câmara dos Deputados deve deixar para a quarta-feira, 27, a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos precatórios, que cria um limite para pagamento de dívidas judiciais e flexibiliza também o teto de gastos para abrir caminho ao Auxílio Brasil turbinado a R\$ 400 mensais em ano eleitoral.

Segundo o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), há "questões legais de adequação de texto" para serem discutidas ainda com as bancadas.

Segundo apurou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o governo já admite nos bastidores que a votação ficou para quarta-feira para "clarificar" partes do texto que têm gerado dúvida entre parlamentares.

Lira disse que tem dialogado com líderes da base do governo e que vai procurar lideranças da oposição "para ter um sentimento sobre o texto" da PEC dos Precatórios. "Muito provavelmente estará pronto para ir à votação amanhã", afirmou.

Segundo ele, eventualmente podem ser apresentadas emendas de texto ou supressivas ao texto da PEC durante a votação no plenário da Câmara, "sempre para o melhor". "Vamos aferir amanhã se terá ou não votos, espero que tenha", disse.

Defensor do teto de gastos, a regra que limita o avanço das despesas à inflação, Lira voltou a falar na necessidade de atender às famílias de baixa renda. Embora busque se distanciar do carimbo de flexibilização do teto de gastos, dizendo que tinha proposta de encaminhamento era "diferente da do governo", ele afirma que seria "insensibilidade não tratar desse assunto".

"Tivemos aprovação ano passado a PEC (do orçamento) de guerra, que abriu para R\$ 700 bilhões em despesas. Se fecharmos os olhos para os efeitos da inflação, que é mundial, se fecharmos os olhos para os preços de commodities, para os problemas de energia, para o aumento de combustíveis que impacta na vida dos mais humildes, se fecharmos os olhos para 20 milhões de famílias que estão passando fome, abaixo da linha da pobreza, é uma insensibilidade não tratar desse assunto", comentou o presidente da Câmara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/10/2021

MIGRAÇÃO PARA A ENERGIA LIMPA GERA DILEMA AMBIENTAL

Desmatamento de grandes áreas na Amazônia. Uso intensivo de água no deserto do Atacama, no Chile. Contaminação do solo e de lençóis freáticos. Desastres como os de Brumadinho e de Mariana. Prejuízos como esses são consequência da mineração, atividade que deve crescer nos próximos anos com o avanço da descarbonização da economia e a substituição dos combustíveis fósseis, como carvão e petróleo, por fontes de energia renováveis.

Equipamentos usados nas usinas de energia eólica e solar, além dos componentes dos carros elétricos, consomem uma grande quantidade de materiais como o cobre, o lítio e o níquel em sua fabricação, o que eleva a demanda por esses e outros minerais. Segundo pesquisa da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), os prejuízos da mineração ao meio ambiente devem ao menos dobrar até 2060, sobretudo por causa da maior demanda dos materiais.

O relatório da OCDE aponta que o aumento dos danos será maior principalmente na exploração de cobre, zinco, chumbo e níquel. Tanto o cobre quanto o níquel são essenciais para a transformação energética. Os dois metais são também os que apresentam maior impacto ambiental por quilo de produção entre os sete analisados pela OCDE (cobre, níquel, zinco, chumbo, ferro, alumínio e manganês). Valerá a pena, então, trocar a poluição dos combustíveis fósseis pelos impactos ambientais da mineração?

Não é uma questão simples de responder. Uma dúvida, em primeiro lugar, é se o maior impacto ambiental será compensado pela redução dos danos causados pela extração de outros materiais, como petróleo ou carvão. O professor da Universidade de São Paulo (USP) Luis Enrique Sánchez, que trabalha com mineração e meio ambiente, diz que hoje o carvão é o segundo recurso mineral mais extraído e produzido do mundo, perdendo apenas para a areia. São cerca de 8 bilhões de toneladas de carvão por ano. Com a transição energética, os países já têm como meta reduzir o carvão como fonte de energia. O professor explica que não é fácil contabilizar se a diminuição na exploração do carvão compensará os impactos ambientais causados pelo aumento da extração de cobre, níquel e lítio. Tudo dependerá de fatores como a biodiversidade presente nos locais de extração, por exemplo.

Sánchez avalia, porém, que a transição energética é necessária, ainda que ela também tenha consequências ambientais. "Esperamos que essa mudança reduza os gases de efeito estufa, que também têm impactos ecológicos. E caberá às mineradoras fornecer os metais da forma mais limpa e responsável possível."

O consultor Rodrigo Más, sócio da Bain & Company, destaca que é inviável extrair minérios sem causar impactos na natureza. A pressão da sociedade pela sustentabilidade, no entanto, deve fazer com que as companhias do setor se obriguem a encontrar soluções menos agressivas ao meio ambiente para seguir tendo acesso à capital, segundo ele. "As companhias que conseguirem entregar isso se tornarão mais valiosas", afirma.

Na visão de Artem Golev, que faz parte do grupo de ecologia industrial e economia circular da Universidade de Queensland e que estudou a atividade mineradora de lítio e cobre no Chile, é preciso considerar como os metais serão empregados. "Estaremos tentando construir uma infraestrutura melhor? Estaremos tentando produzir mais energia renovável? Se for isso, aí é uma forma positiva de investir nesses metais, ainda que existam impactos negativos."

Dos minerais que tendem a ser mais consumidos por causa da descarbonização da economia, o cobre é um dos que mais preocupam do ponto de vista ambiental. Isso porque apenas 1% do material processado para se extrair o metal é aproveitado. Para se ter ideia, essa parcela varia de

36% a 66% no caso do minério de ferro. Isso implica em grandes escavações para retirar o material e em um volume imenso de rejeitos empilhados.

Um agravante é que, com o crescimento da demanda por metais, será preciso explorar também minas menos eficientes, localizadas em áreas de maior riscos ou que podem gerar um volume ainda maior de rejeitos, diz Stephen Edwards, da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN, na sigla em inglês). "O volume desses rejeitos vai aumentar. Quando um depósito de rejeitos de mineração é construído, isso não desaparece em 30 ou 40 anos. Fica para sempre. E rejeitos são fontes de catástrofes como a de Mariana e a de Brumadinho."

Em um intervalo de três anos e três meses, o Brasil assistiu ao rompimento de duas barragens, matando 280 pessoas e deixando nove desaparecidos. Os desastres ainda contaminaram o Rio Doce, levando metais até o Parque Nacional de Abrolhos, na Bahia, e devastaram dezenas de hectares de vegetação nativa da Mata Atlântica. O modelo das barragens de Mariana e Brumadinho foi proibido no Brasil após as tragédias, mas nem todas as unidades foram completamente "desmontadas" até agora.

O vice-presidente de metais básicos da Vale, Mark Travers, afirma que a empresa tem trabalhado para se tornar um modelo de mineradora de baixo impacto ambiental e se comprometeu a zerar as emissões líquidas de carbono até 2050. Hoje, as minas da Vale - por onde circulam caminhões de grande porte - são responsáveis por 15% de todas as emissões do grupo.

Outro problema ambiental do cobre é a demanda por um grande volume de energia no processo de produção. Assim, se a mineradora não usa energia renovável, pode haver também um impacto na emissão de gases.

O Chile, por exemplo, é responsável por 30% da produção global de cobre. Na mina de Escondida - a maior do mundo e localizada no deserto do Atacama -, o diesel era responsável por fornecer 45% da energia necessária em 2016. Esse número não contabiliza a energia gasta para dessalinizar a água - a mineração também depende de um grande volume de água, escassa na região. "A água é o problema número um para a maioria das empresas mineradoras. E o caso Chile é muito extremo, porque as minas estão no deserto", diz Golev.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/10/2021

FIM DA DESONERAÇÃO ELEVARIA PREÇO DE ALIMENTOS, DIZ LÍDER DA BANCADA RURALISTA

Por Lauriberto Pompeu



Deputado Sérgio Souza participou de reunião da bancada ruralista com o presidente da Conab
Imagem: Divulgação

Brasília - O deputado Sergio Souza (MDB-PR), coordenador da Frente Parlamentar Agropecuária, afirmou nesta terça-feira, 26, que o fim da desoneração na folha de pagamento para os 17 setores que mais empregam causaria um aumento no preço dos alimentos. O setor agropecuário está entre os beneficiados com a medida.

"Está vencendo o prazo para o término da desoneração da folha e se nós não acharmos uma solução haverá ainda um aumento maior na mesa para o consumidor brasileiro porque isso entra no custo de produção", declarou Souza após reunião da bancada ruralista com o presidente da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), Guilherme Augusto.



A desoneração está em vigor desde 2011 e pelas regras atuais perde validade no dia 31 de dezembro de 2021.

De acordo com o deputado do MDB, o Congresso e o governo precisam se esforçar para achar um espaço para prorrogar a medida. "É nossa meta acharmos um espaço no orçamento para que possamos prorrogar a desoneração da folha. A ideia do governo, de todos, era resolver isso de maneira definitiva na reforma tributária. A reforma tributária não caminhou", disse.

Um projeto de lei que prorroga a desoneração até 2026 tramita na Câmara. O texto foi aprovado pela Comissão de Finanças e Tributação, mas está paralisado na Comissão de Constituição e Justiça, sem data para ser analisado.

O governo tem se mostrado resistente a deixar a iniciativa avançar. A equipe econômica teme o impacto nas contas públicas, pois a medida representa diminuição na arrecadação federal. Já empresários ressaltam a importância da modalidade para a manutenção de empregos.

A desoneração beneficia as empresas porque reduz os encargos trabalhistas que são pagos por elas. A medida consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento. Hoje, essas empresas podem escolher: ou pagam 20% de contribuição previdenciária sobre os salários dos funcionários ou uma alíquota que vai de 1% a 4,5% sobre o faturamento bruto.

Greve dos caminhoneiros

O coordenador da bancada ruralista também comentou sobre a greve dos caminhoneiros, anunciada para começar no dia 1º de novembro.

Sergio Souza declarou que cabe ao governo federal procurar uma solução para atender as demandas da categoria. De acordo com o deputado, diferente de manifestações anteriores, que eram relacionadas à falta de carga, o problema agora é o preço do combustível.

"Essa é uma situação que o governo federal é que tem que achar uma solução envolvendo os governos estaduais, onde tem uma carga alta de tributos", afirmou.

O deputado do Paraná declarou que o projeto que altera o cálculo do ICMS que foi aprovado pela Câmara não resolve o problema. "Não resolve, ele minimiza, inclusive é temporário. O que resolve e muito é a reforma tributária em definitivo. Essa resolveria muito alguns problemas, alguns gargalos que nós temos de alta carga tributária", declarou.

Sobre os embargos feitos pela China à carne brasileira, o chefe da bancada ruralista se mostrou otimista e afirmou que acredita que os ministros Carlos França, das Relações Exteriores, e Tereza Cristina, da Agricultura, vão achar uma solução.

"A diplomacia brasileira, a chancelaria brasileira, a ministra Tereza Cristina têm o nosso total e integral apoio da Frente Parlamentar Agropecuária para encaminharmos uma solução o mais rápido possível nessa questão das carnes", afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/10/2021

RUMO TRANSFORMA AUTORIZAÇÕES DE FERROVIAS EM BATALHA JUDICIAL CONTRA VLI

Empresa, que controla parte das ferrovias no País, deu início a uma série de embates contra sua concorrente, que tem a Vale como sócia majoritária; no centro da disputa está o controle do escoamento da produção do agronegócio em Mato Grosso e Goiás

Por André Borges, O Estado de S.Paulo



O que deveria se consolidar como uma nova fronteira para expansão da malha ferroviária nacional, que há décadas convive com a precariedade e o abandono de parte de sua estrutura, acabou convertido em uma batalha judicial. A empresa Rumo Logística, que já controla parte das ferrovias em operação no País, deu início a uma série de embates na Justiça contra a sua concorrente, a VLI, que tem a mineradora Vale como sócia majoritária.

No centro da disputa está, basicamente, o controle do escoamento da produção do agronegócio em Mato Grosso e Goiás.

No dia 21 de setembro, a VLI deu entrada em quatro pedidos de autorização de trechos ferroviários. A empresa entregou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) solicitação para construir uma ferrovia entre Lucas do Rio Verde e Água Boa, em Mato Grosso, malha que viabilizaria a Ferrovia do Centro Oeste (Fico) e se conectaria à Ferrovia Norte-Sul, abrindo novas rotas logística rumo à Região Norte do País. A VLI pediu ainda autorização para um trecho entre Uberlândia e Chaveslândia, em Minas Gerais; outro entre Porto Franco e Balsas, no Maranhão; e um quarto trecho entre Cubatão e Santos, em São Paulo.

Oito dias depois, a Rumo procurou a ANTT para apresentar dois pedidos exatamente idênticos aos da VLI: os traçados previstos para Mato Grosso e Minas Gerais. Um terceiro pedido também foi requerido em Santos, mas numa extensão maior que aquela requerida pela VLI. Ao contínuo, a Rumo entrou com uma ação judicial para barrar todos os pedidos de autorização, sob o argumento de que as regras estabelecidas atualmente privilegiam apenas aqueles que primeiro solicitaram os trechos, porque a ANTT daria início à análise dos pedidos da VLI.

Por meio de nota, a Rumo declarou que “entende que o setor de infraestrutura, em particular no que diz respeito a ferrovias, precisa de segurança jurídica para sustentar pesados investimentos de longo prazo”.

Segundo a empresa, “as regras devem ser isonômicas e transparentes, permitindo que sejam realizados editais ou chamamentos para que os interessados possam participar”.

Nos bastidores, a avaliação corrente é de que o governo teria adotado um critério vago, sem prever alguma forma concorrência nos casos em que os trechos tiverem mais de um interessado. O fato de ter publicado uma medida provisória enquanto tramita um projeto de lei sobre o mesmo assunto é outra crítica. A regulamentação da MP por uma portaria ministerial é mais um fator de crítica.

Na semana passada, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) rejeitou um recurso da Rumo. A empresa recorreu da decisão da primeira instância do Judiciário, mas o pedido foi rejeitado mais uma vez, em decisão da segunda instância, na sexta-feira, 22. O entendimento é que a medida provisória que trata das autorizações já prevê, em seu texto, “a exploração de ferrovias que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou que se localizem na mesma região geográfica”, ou seja, a possibilidade de cada companhia fazer o seu traçado de forma independente.

A celeuma ganhou um novo episódio, porém, com a decisão do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MP/TCU) de requerer à corte que suspenda todos os efeitos da MP, até que a questão sobre os requerimentos iguais esteja resolvida. No entendimento do procurador Júlio Marcelo de Oliveira, é preciso que seja estipulado um “chamamento” dos interessados em casos que envolvam disputa por trechos, para que haja competição e uma das propostas seja a escolhida. A cautelar para suspender o processo foi encaminhada ao ministro do TCU Bruno Dantas, que ainda aguarda uma instrução da área técnica sobre o assunto para decidir o que, afinal, será feito.

Indignada com o questionamento, a VLI encaminhou na sexta-feira, 22, uma “manifestação preliminar” sobre o assunto ao ministro Bruno Dantas. No documento, ao qual o Estadão teve



acesso, a companhia afirma, por meio de seu escritório de advocacia, que a concorrente Rumo tem atuado para prejudicar o andamento da MP enviada pelo governo federal, a qual vê com “desprezo”, enquanto atua em favor de uma autorização estadual que requereu junto ao governo de Mato Grosso, para construir uma ferrovia entre trecho entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde.

“Cabe lembrar que a empresa tida por suposta ‘vítima’ neste processo (Rumo) apresentou ao Governo do Mato Grosso um pedido de autorização (que lhe permitirá implantar o trecho entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde) apenas um dia após a publicação do ato convocatório por parte daquele estado, sendo público e notório o seu desprezo à regulação no âmbito federal”, afirma a VLI.

A companhia afirma que a portaria que regulamentou a MP e que é questionada pelo Ministério Público prevê que “será dada outorga a todos os requerentes” de trechos e que “nenhuma autorização será negada pelo Ministério da Infraestrutura”, se cumpridas as exigências legais.

“A concessão de uma autorização não exclui a concessão de outra autorização para o mesmo trecho, apenas se demandará de quem formulou seu pedido posteriormente que seu traçado seja compatível com aquele que já estiver instalado, autorizado ou em análise”, afirma a VLI. “Não fosse assim, bastaria que uma empresa, ao saber que um potencial concorrente requereu autorização para operação em um determinado trecho, também formulasse pedido de autorização para, por meio desse expediente, barrar os investimentos de seu concorrente.”

No documento, a VLI afirma que “se vê estocada por lides abusivas da concorrente Rumo (na esfera judicial e junto à ANTT, e que se refletem também nesta representação), simplesmente por que ousou mostrar interesse em investir e competir”.

Segundo a VLI, “essa é, verdadeiramente, a questão envolvida” na disputa pelos trechos. “A Rumo, que trabalhou dia e noite em prol da autorização em âmbito estadual do trecho Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, sempre em detrimento da regulação federal, tentou, inclusive judicialmente, impedir a tramitação dos processos que ora se pretende cautelarmente impedir, mas o juízo da 4ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal acertadamente impediu a pretensão.”

A defesa da companhia acusa a Rumo de querer “adequar os critérios da administração a sua conveniência” e diz ainda que “a suposta intenção de obter também o trecho Lucas do Rio Verde - Água Boa faria dela a monopolista no escoamento dessa importante região exportadora”. Na manifestação, a VLI pede que Bruno Dantas rejeite a suspensão da medida provisória.

Procurada pela reportagem, a VLI não se manifestou sobre o assunto. Das 11 empresas que apresentaram projetos de infraestrutura ferroviária, três já atuam no atual regime de concessão (VLI, Rumo, e Ferroeste). As oito demais (Petrocity Ferrovias, Grão Pará Multimodal, Planalto Piauí Participações, Fazenda Campo Grande, Macro Desenvolvimento Ltda, Bracell Celulose, Morro do Pilar Minerais S.A. e Iron Brazil Railway) são novos no setor.

A Medida Provisória 1.065/21 se inspirou na abertura do mercado ferroviário americano, ocorrida com o chamado “Stagger Act”, de 1980, que permitiu a flexibilização regulatória das ferrovias autorizadas daquele país. Hoje há sete concessionários no setor em atuação no Brasil: Rumo, VLI, MRS, Vale, TLSA, FTC e Ferroeste. A abertura de mercado ampliaria esse número para 15 concorrentes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/10/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

LUCRO LÍQUIDO DA ADM MAIS QUE DOBROU NO 3º TRIMESTRE DO EXERCÍCIO

Resultado da múlti americana alcançou US\$ 526 milhões
Por *Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo*



Juan Luciano, CEO da ADM — Foto: Divulgação

O lucro líquido da americana ADM, uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, mais que dobrou no terceiro trimestre do atual exercício e alcançou US\$ 526 milhões. No mesmo período do ano-fiscal passado, o resultado ficou em US\$ 225 milhões. O lucro líquido por ação passou de US\$ 40 para US\$ 93.

A receita da múlti também aumentou na comparação, de US\$ 15,1 bilhões para US\$ 20,3 bilhões.

Em comunicado, o CEO da ADM, Juan Luciano disse que os ganhos foram impulsionados por uma “cadeia de suprimentos fortemente integrada, pela demanda aquecida e por margens de esmagamento robustas – bem como pelo crescimento da empresa no segmento de nutrição.

A área de serviços agrícolas e oleaginosas da empresa registrou lucro operacional de US\$ 618 milhões, uma alta de 41,7% na comparação com o terceiro trimestre de 2020. O resultado só não foi melhor por causa de uma liquidação de seguro de US\$ 54 milhões no terceiro trimestre do exercício passado e por menores volumes de exportação em razão do furacão Ida nos EUA.

Comércio forte

A ADM destaca que o comércio global de commodities continua forte, que a moagem cresceu substancialmente no período e que o segmento de óleos vegetais e diesel renovável entregaram margens fortes.

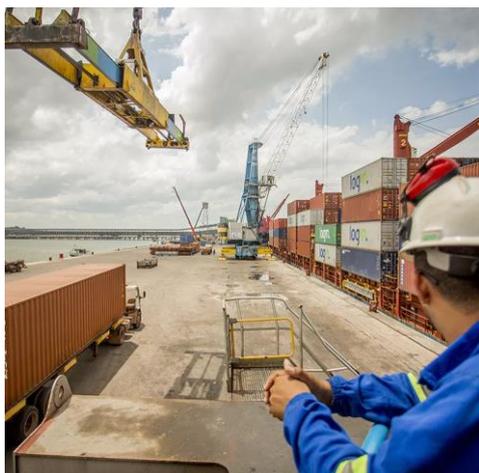
A área de soluções em carboidrato teve uma queda de 13,4% no resultado operacional, para US\$ 213 milhões, em decorrência dos elevados preços dos insumos.

O segmento de nutrição registrou lucro operacional de US\$ 176 milhões, com elevação anual de 19,7%. Segundo o comunicado, a área de nutrição humana teve lucro 9% maior, enquanto os resultados da nutrição animal dobraram.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data: 26/10/2021

MAIS UMA VITÓRIA DAS TRADINGS EM IMBRÓGLIO SOBRE COBRANÇA DE ICMS NO PARÁ

Multigrain conseguiu reverter na Justiça uma vitória conquistada pelo governo do Estado em 2019
Por *Rikardy Tooge — De São Paulo*



Operação de grãos no porto de Barcarena: escoamento é crescente no Pará — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

As tradings continuam questionando na Justiça a cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para o transporte interestadual de grãos destinados à exportação no Pará, onde ficam os portos de Barcarena e Santarém, importantes para os embarques de soja. A mais recente decisão sobre o caso, que já se arrasta há 20 anos, foi favorável às empresas, que se apoiam em trecho da Constituição Federal para justificar a isenção do tributo.

No mês passado, a Multigrain conseguiu reverter na Justiça uma vitória conquistada pelo governo do Estado em 2019, quando derrubou liminares e retomou a cobrança do ICMS para a atividade. A disputa jurídica surgiu em 2001, quando uma legislação do Pará estabeleceu a incidência do imposto para transporte de cargas destinada à exportação.

Por ser um tributo estadual, cabe a cada ente da Federação definir alíquotas e atividades sobre as quais há incidência de ICMS. Mas os advogados Celso Grisi e Thais Azevedo, do escritório Tauil & Chequer, afirmam que o artigo 155 da Constituição e a Lei Complementar 87/1996 - a “Lei Kandir” - vedam a cobrança sobre operações ligadas à exportação e que, portanto, a lei de um Estado não poderia se sobrepor à federal. Com esse argumento, desde 2008, muitas tradings obtiveram na Justiça o direito de não pagar o imposto.

“As principais tradings começaram a utilizar o Arco Norte para escoar a produção do Centro-Oeste por causa do alto custo do transporte até Santos. Isso virou um dilema porque os Estados investiram na infraestrutura logística, mas cobram um imposto que a inviabiliza”, diz Grisi, lembrando que Maranhão e Piauí têm práticas semelhantes.

Porém, em maio de 2019, o governo do Pará conseguiu cassar essas liminares sob justificativa de que elas lesavam a economia estadual e de que o Supremo Tribunal Federal (STF) teria concedido decisão favorável a uma tese de que o artigo da Constituição utilizado pelas empresas não alcançaria operações anteriores à exportação - como é o caso do transporte até os portos. Com isso, foi restabelecida a cobrança.

Menos atrativo

Os advogados argumentam, no entanto, que, ao cobrar o ICMS, o Pará ficou menos atrativo para as tradings, já que a economia com transporte não compensaria o pagamento do imposto. Outra justificativa é que a cobrança aumentaria o fluxo para o Sudeste - o Estado de São Paulo, onde está localizado o porto de Santos, por exemplo, isenta o transporte de cargas destinadas à exportação.

No começo deste ano, uma nova tese jurídica, dessa vez do Superior Tribunal de Justiça (STJ), abriu espaço para outra reviravolta. Em maio, o STJ publicou a Súmula 649, que afirma que não incide ICMS sobre o serviço de transporte interestadual de mercadorias destinadas ao exterior. As súmulas são o resumo de entendimentos consolidados e servem de orientação para advogados e magistrados de instâncias inferiores.

Com esse novo argumento - e a justificativa de que o caso analisado pelo STF não se assemelha ao discutido no Pará -, as empresas conseguiram mandados de segurança para recuperar a isenção do ICMS. Além da Multigrain, a Aliança Agrícola e outras três tradings obtiveram decisões favoráveis, com atuação do Tauil & Chequer. O caso segue em discussão nas instâncias estaduais.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/10/2021

UPS REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 2,3 BI NO 3º TRI, ALTA DE 19%

Empresa diz que estratégia operacional de 'melhores, não maiores' para aumentar a produtividade e manter a disciplina na alocação de capital está resultando em números positivos

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Foto : Elise Amendola/AP

A empresa de logística United Parcel Service (UPS) registrou lucro líquido de US\$ 2,3 bilhões no terceiro trimestre, alta de 19% na comparação anual. Já as receitas da empresa somaram US\$ 23,2 bilhões entre julho e setembro, um incremento de 9,2% sobre o mesmo período de 2020.

Os números vieram acima da expectativa do mercado. O lucro por ação ajustado de US\$ 2,71 no trimestre foi além dos US\$ 2,55 que analistas ouvidos pela agência FactSet projetavam para o período. A estimativa de receita para o período era de US\$ 22,6 bilhões.

“As ações que estamos tomando em nossa estratégia operacional de ‘melhores, não maiores’ para aumentar a qualidade das nossas receitas, aumentar a produtividade e manter a disciplina na alocação de capital está resultando em números positivos”, diz Carol Tomé, diretora-presidente da UPS, em nota.

As receitas internacionais da UPS, incluindo as operações no Brasil, subiram 15,5% no trimestre, a US\$ 4,7 bilhões, com forte crescimento em todas as regiões, diz a empresa. Nos Estados Unidos as receitas foram de US\$ 14,2 bilhões, alta de 7,4%, impulsionado por alta nos preços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/10/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 2,7% NO PORTO DE QINGDAO, A US\$ 122,30 POR TONELADA

Com esse desempenho, no mês, a commodity passou a exibir ganho de 2,6%. No acumulado de 2021, porém, a desvalorização ainda é importante, de quase 24%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Fábio Rossi/Agência O Globo

Os preços do minério de ferro recuperaram o nível de US\$ 120 por tonelada no mercado à vista nesta terça-feira, sustentados pela melhora na demanda por parte das siderúrgicas, segundo a consultoria especializada Fastmarkets MB.

No porto de Qingdao, a tonelada de minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com alta de 2,7%, para US\$ 122,30.

Com esse desempenho, no mês, a commodity passou a exibir ganho de 2,6%. No acumulado de 2021, porém, a desvalorização ainda é importante, de quase 24%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados com vencimento em janeiro encerraram o dia com ganho de 3,8%, a 714,66 yuan por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/10/2021

PIORAM PERSPECTIVAS PARA O PIB E INVESTIMENTOS EM 2022

Deterioração das condições financeiras no Brasil acelerou nas últimas semanas, sobretudo com a percepção de quebra do atual regime fiscal

Por Anaís Fernandes, Victor Rezende, Lilian Venturini e Carolina Freitas — De São Paulo

A piora das condições financeiras no Brasil, que já vinha contribuindo para uma perspectiva mais baixa da atividade econômica em 2022, acelerou nas últimas semanas, principalmente com a percepção de quebra do atual regime fiscal. Isso tem contribuído para que mais casas passem a projetar um PIB na faixa de zero a 0,5% no próximo ano. Condições financeiras refletem, por exemplo, facilidade de acesso a crédito, disposição das empresas para investir e propensão de consumo da população.

Na sexta-feira, o Índice de Condições Financeiras (ICF) da ASA Investments chegou a 2,6 pontos, nível superior ao de março de 2020 (2,13 no dia 18), mês em que a pandemia teve início. Quando está negativo, o ICF mostra condições financeiras favoráveis à atividade. Se positivo, aponta o contrário.

“Vivenciamos um aperto bastante significativo e abrupto de condições financeiras e isso pega no crescimento”, diz o economista-chefe da ASA, Gustavo Ribeiro, ao indicar que um PIB entre zero e 0,5% no próximo ano parece adequado. A perspectiva de médio prazo está muito pior do que Cassiana Fernandez, economista-chefe para Brasil do J.P. Morgan, imaginava há um mês. “Projetamos um PIB de 0,9% em 2022 e claramente o cenário é de que vamos ter um crescimento ainda menor”, diz. “Se não consigo dar previsibilidade ao setor privado, que vai tomar decisões de investimento, as pessoas vão esperar”, acrescenta.

Christopher Garman, diretor-executivo para as Américas da consultoria Eurasia Group, diz que a mudança no teto pode provocar depreciação do câmbio, dificuldade de o BC ancorar expectativas, afetar o crescimento do PIB, além de acarretar mais altas nos preços de combustíveis e inflação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PRÉ-SAL PETRÓLEO VENDERÁ MAIS DE 55 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DA UNIÃO EM NOVEMBRO

Da Redação OFFSHORE 26 Outubro 2021



Leilão será realizado no dia 26 de novembro na B3

A Pré-Sal Petróleo publicou nesta terça-feira (26), no Diário Oficial da União, o edital do 3º Leilão de Petróleo da União, que comercializará mais de 55 milhões de barris de petróleo de propriedade da União dos campos de Búzios, Sapinhoá e Tupi e da Área de Desenvolvimento de Mero. O leilão ocorrerá na B3, no dia 26 de novembro. O pré-edital do leilão esteve disponível para consulta pública durante o mês de setembro.

De acordo com o edital, podem participar do certame como proponentes individuais as empresas de petróleo que já sejam membros de consórcios no pré-sal, refinarias que tenham logística

comprovada para a retirada do óleo e empresas brasileiras de trading. Em caso de consórcio, esse poderá ser composto por até três companhias, entre uma empresa de petróleo, uma refinaria, uma trading brasileira e uma empresa de logística. A mesma empresa pode participar de mais de um consórcio, desde que seja para compra do petróleo de campos diferentes.

O leilão será presencial, a partir das 14h do dia 26 de novembro. As cargas serão leiloadas na seguinte sequência: Búzios, Tupi, Sapinhoá e Mero. Para cada campo serão oferecidos contratos cujos prazos podem variar de 24, 36 ou até 60 meses. A maior carga a ser comercializada é da Área de Desenvolvimento de Mero. O comprador poderá adquirir um lote de 43,4 milhões de barris em 36 meses ou de 19,8 milhões em 24 meses. É importante frisar que os volumes são estimativas da futura parcela de petróleo da União nestes campos, que contemplam as incertezas inerentes ao processo. Isso significa que, ao arrematar um lote, o comprador terá disponível toda a carga nomeada no período, ainda que seja maior ou menor ao volume estipulado no edital. As cargas estarão disponíveis para embarque a partir de 2022.

Dinâmica do leilão

Na primeira fase, serão oferecidos lotes de maior prazo para cada campo. Cada proponente entregará sua proposta escrita, tendo como base o Preço de Referência (PR) fixado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP) para o respectivo petróleo. Se houver mais de um proponente, terá início o leilão a viva voz. Vencerá a empresa que oferecer o maior ágio.

Caso não haja proponente para o lote de maior prazo, será realizada uma nova etapa, com a reabertura do referido lote para contrato de menor prazo. Da mesma forma, vencerá quem ofertar o maior ágio sobre o PR, podendo ou não ter etapa a viva voz.

Após o leilão de todos os lotes, se algum deles não tiver sido comercializado, terá início a fase da Repescagem. O lote será reapresentado pelo menor prazo e o vencedor será aquele que oferecer a menor oferta de deságio em relação ao PR. Da mesma forma que na fase anterior, se houver mais de um proponente, terá início o leilão a viva voz. A Pré-Sal Petróleo poderá aceitar ou não a oferta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

PORTO DE IMBITUBA APRONTA PROJETO DE RECUPERAÇÃO, REFORÇO E AMPLIAÇÃO DO CAIS 3

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021



A obra de melhoria do Cais 3 do Porto de Imbituba deu mais um passo. A SCPAR Porto de Imbituba protocolou nesta terça-feira (26) o projeto de recuperação, reforço e ampliação do berço 3 na Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna. A formalização do pedido de análise e aprovação do projeto pela Marinha é imprescindível para a atualização da carta náutica do porto, pois além da reforma o berço ganhará uma estrutura maior do que a existente, modificando seus parâmetros operacionais atuais.

Prevista para ser licitada em 2022, a obra prevê sanar as patologias existentes, o reforço da estrutura atual, por meio do alargamento do berço em aproximadamente 2,5 metros, com a cravação de uma nova linha de estacas de sustentação. Também serão construídos dois dólfins. Além disso, o reforço vai permitir a instalação de shiploader, possibilitando aumentar a produtividade operacional.

Com a reforma, o Cais 3 ampliará sua capacidade de atendimento para receber navios até 271 metros de comprimento e calado máximo 13,5 metros. Atualmente, este berço pode atender embarcações até 215 metros e calado máximo de 11,5 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

SUAPE FAZ SIMULAÇÃO DO PLANO DE AJUDA MÚTUA EM ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021



PAM tem como objetivo a prevenção, controle e mitigação de cenários emergenciais que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas adversas

O Complexo Industrial Portuário de Suape iniciou, nesta terça-feira (26), mais um simulado do Plano de Ajuda Mútua (PAM), com a participação de empresas das áreas 1 e 2 do programa. Dois cenários foram escolhidos para os treinamentos. O primeiro deles, durante a manhã, o de um vazamento de amônia na

rota de fuga localizada nas proximidades de empresas como a Nacional Gás, Copagaz e JBS. À tarde, a ação ocorreu na área de entrada do PGL 3B com um evento simulado de vazamento de GLP.

O PAM tem como objetivo a prevenção, controle e mitigação de cenários emergenciais que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas adversas. As estratégias de resposta ao cenário de urgência foram realizadas pela Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape, por meio da Coordenadoria de Gestão Ambiental Portuária e da Coordenadoria Executiva de Planos de Contingência.

Na primeira parte da ação simulada, participaram trabalhadores de prontidão das empresas da área 2 do PAM (Liquigás, Copagaz, Nacional Gás, Seara, Ultragaz, OGMO, Ultracargo, e Decal), que contribuiram com equipes de atendimento a emergências e ambulâncias. Na segunda etapa, participaram da ação as equipes da Pandenor, Temape, Transpetro e Termope (Área 1).

Além da avaliação do tempo de resposta ao chamado e do comportamento durante a emergência, as equipes passaram por uma auditoria, que aferiu os recursos materiais e humanos dos grupos de prontidão das empresas envolvidas na simulação. “Todas as empresas devem manter esses equipamentos e os recursos humanos para o PAM. Nosso estatuto determina que, a cada dois anos, esses recursos precisam ser contabilizados e auditados”, explicou a coordenadora-executiva de Planos de Contingência, Janaína Barros.

“É importante que a gente trabalhe na prevenção para evitar acidentes. Quanto mais cenários não-avisados a gente tiver condições de simular, mais nós estaremos preparados e poderemos aperfeiçoar o nosso protocolo. Esse é o momento em que nós podemos errar e fazer os ajustes. Isso tudo tem grande influência na hora de um cenário real, pois minimizamos possíveis falhas”, explicou o coordenador de Gestão Ambiental Portuária, Paulo Teixeira. Outros dois simulados serão realizados nesta quarta-feira em outras áreas do porto organizado.

PAM

O Plano de Ajuda Mútua é regulamentado pela NR-29, que trata da segurança e saúde no trabalho portuário. Constitui um programa que abarca a prevenção, controle e mitigação de emergências que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas comuns do porto, incentivando a atuação cooperativa e de forma estruturada. O PAM é formado por empresas e órgãos públicos como o Corpo de Bombeiros, Defesa Civil e a Polícia Rodoviária

Militar, além de órgãos ambientais com vistas à atuação de forma conjunta dos seus integrantes na resposta a emergências.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

PECÉM BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021



O Porto do Pecém bateu recorde de movimentação de cargas em um único mês, com 2.190.896 toneladas em setembro. Pela segunda vez em sua história, o porto ultrapassa a marca mensal de dois milhões de toneladas.

Para o gerente comercial da Tecer Terminais, empresa que integra o braço operacional do Pecém, Carlos Alberto Alves, os números traduzem a capacidade técnica do complexo portuário no manuseio de diversos tipos de cargas, tanto para importação quanto para exportação. "O

Porto do Pecém, por ser um hub de cargas eólicas, siderúrgicas e de big bags, e ter posição geográfica estratégica, é um elo na cadeia logística do transporte marítimo, viabilizando as soluções em operações portuárias para os maiores fabricantes do mundo. Isso alavanca o desenvolvimento da economia do país", diz o executivo.

O resultado em setembro supera o recorde anterior estabelecido em agosto, de 2.161.715 toneladas, e representa um crescimento de 38% na movimentação acumulada em relação ao mesmo período do ano anterior, somando 16.012.138 toneladas entre janeiro e setembro de 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

BASE PARA FRAGATAS: FORNECEDORES DIALOGAM SOBRE EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS

Por Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26 Outubro 2021



O programa para obtenção de fragatas classe Tamandaré (PFCT) ainda apresenta uma série de oportunidades para empresas da base industrial naval e da base industrial de defesa do Brasil. A sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis e o estaleiro Brasil Sul (SC), onde as quatro unidades contratadas pela Marinha serão construídas, já fecharam alguns itens e continuam a buscar fornecedores de equipamentos e serviços, no Brasil e no exterior, conforme os critérios de competitividade e de conteúdo local especificados pela força naval. A expectativa é que o estaleiro

inicie as atividades de construção no começo de 2022.

Entre as oportunidades em aberto estão: planta elétrica, tubulações e acessórios, proteção balística, válvulas, escadas, balsas salva-vidas, fundição de aço e usinagem, módulos para sistemas de comunicação, escotilhas, porta de visita, sinos, gongos, âncoras, amarras, espaços habitáveis e de cozinha industrial que atenda a requisitos navais, lavanderia, equipamentos para controles de avaria e de oficina, sistema de reabastecimento em mar, sistema de exaustão, ammunition crane, torpedo stowage system e serviços diversos. As oportunidades já selecionadas e as que estão em aberto estão sujeitas a modificações e/ou atualizações dos contratantes ao longo do processo.



“Em todos os processos fazemos essa procura. É uma etapa de compliance que a empresa precisa fazer, onde buscamos fornecedores internacionais e alternativas. Comparamos e decidimos a melhor solução — com pilares e critérios diversos: comerciais, técnicos, engenharia, qualidade e conteúdo local”, afirmou o CEO Águas Azuis, Fernando Queiroz, em setembro, durante evento com representantes de fornecedores locais no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC), promovido pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

Tabela

Ficha técnica (Fragatas Classe Tamandaré)

- **Comprimento:** 107 metros;
- **Calado:** 5,2 m;
- **Boca:** 15,95 m;
- **Velocidade:** Consegue desenvolver velocidades acima de 25 nós;
- **Transporte:** poderá carregar lancha, transportar helicóptero e contêiner padrão;
- **Motores:** 4 (diesel e diesel completo);
- **Alcance:** em torno de 5.500 milhas náuticas a 14 nós;
- **Autonomia:** Aproximadamente 28 dias em alto-mar;
- **Tripulação:** Até 136 pessoas a bordo;
- **Deslocamento leve:** 2,8 mil/t;
- **Deslocamento cheio:** 3,5 mil/t;

Na ocasião, Queiroz ressaltou que, por mais que parte da engenharia dos itens contratados seja feita no exterior, as filiais brasileiras podem atuar pela troca de conhecimentos e oportunidades de ampliar o conteúdo local dos componentes do projeto. O CEO falou que a SPE Águas Azuis estimula empresas locais, com matrizes ou parcerias internacionais, a unirem esforços buscando a participação no programa e a trazer conteúdo e oportunidades para serem fabricados mais componentes no Brasil.

“Peço que não sejam apenas a Thyssenkrupp, Embraer e a Águas Azuis brigando por esse conteúdo. Contamos com as empresas nacionais também brigando para trazer atividade para sua planta aqui para, uma vez aqui, trazermos maturidade para a indústria”, disse Queiroz. Ele acrescentou que existem pacotes de fornecedores estrangeiros que incluem fornecedores de componentes do Brasil.

Queiroz citou empresas brasileiras que foram competitivas e conseguiram ser selecionadas para o projeto em concorrências com participação, inclusive disputando com empresas estrangeiras. “Pedimos para que as empresas brasileiras aceitem o desafio e vejam com interesse as oportunidades geradas com essas quatro [unidades contratadas], mais a visão de futuro com potencial necessidade de mais navios e a operação com toda demanda durante 30 anos de operação e vida do navio”, elencou Queiroz.

Oportunidades fechadas

- CMS e IPMS — Atech;
- Propulsores principais — MAN do Brasil;
- Raytheon do Brasil — Sistema de navegação;
- Sistema de extinção de incêndio — Johnson Controls do Brasil;
- Sistema de climatização — Heinen & Hopman do Brasil;
- Sistema de comunicação interno e externo — Rohde & Schwarz;
- Medidas de apoio à guerra eletrônica (MAGE) — Omnisys;
- Guindaste de Hangar — Strauhs;
- Embarcações miúdas — DGS;
- Cilindros (vasos de pressão) — Cigtech;
- Proteção catódica — ICM;
- Compressores — Sauer;
- Bombas — Netzsch e Asvac;
- Tintas — Jotun;
- Isolamento térmico para tubulações e equipamentos — Acital;
- Máquina de suspender, cabrestantes e RAS capstan — Strauhs;
- Mesa cirúrgica e foco cirúrgico — AFAC;
- Grupo gerador — MTU;

Oportunidades em aberto

- Planta elétrica (em discussão) — Queiroz contou que existe um pré-contrato com um grande fornecedor elétrico, que precisará aliar o conhecimento com demanda e necessidade de conteúdo local (componentes);
- Grupo gerador* — MTU (fechado), com previsão de alternador Weg (em análise);
- Tubulações e acessórios (flanges e colares);
- Proteção balística;
- Válvulas diversas;
- Escadas em geral e escadas tipo prancha (gangway);
- Casulo para balsas salva-vidas, balsa salva-vidas e equipamentos de salvatagem diversos;
- Fundação de aço e usinagem (peças pra montagem dos navios em si);

- Módulos para sistemas de comunicação;
- Escotilhas e porta de visita;
- Sinos e gongos;
- Âncoras e amarras;
- Espaços habitáveis e espaços de cozinha (nível industrial);
- Espaços de lavanderia (nível industrial);
- Workshop (equipamentos, ferramentas e maquinários diversos);
- Sistema de reabastecimento em mar;
- Manufatura e instalação de sistemas de exaustão (mão de obra, fabricação, instalação);
- Ammunition crane (guindaste para movimentação de guarnição);
- Torpedo Stowage System;
- Equipamentos de controle de avarias;

Oportunidades estaleiro (serviços)

- Calibração de instrumentos;
- Serviços de medição de ruído e vibração;
- Ensaios não destrutivos - ultrassom;
- Ensaios não destrutivos - gamagrafia;
- Ensaios não destrutivos - líquido penetrante;
- Ensaios não destrutivos - partículas magnéticas;
- Usinagem de corpos de prova para ensaios mecânicos;
- Testes de carga (guindastes e pontes);
- Serviços de mergulho - inspeção de sistema de propulsão e casco;
- Serviços para indústria metal-mecânica (usinagem, estruturas, etc) para navio e estaleiro;
- Mão de obra - pintura (tubulação, elétrica, carpintaria);
- Ativos (alguns galpões modulares, elementos metálicos, equipamentos etc);

O PFCT prevê 31,75% de conteúdo local mínimo para a primeira fragata, passando para a meta de 40,50% nas demais unidades, considerando materiais, serviços e mão de obra. A Emgepron e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) firmaram acordo para o acompanhamento e a aferição do conteúdo local utilizando a metodologia do banco. Além do conteúdo local, a Marinha especificou para os quatro navios gestão do conhecimento, transferência de tecnologia e inserção da mentalidade da gestão do ciclo de vida, bem como a retenção de conhecimento local para permitir autonomia quanto à gestão do navio.

Tabela

A SPE Águas Azuis é formada pela Thyssenkrupp Marine Systems, com 75% de participação na sociedade, e pelo grupo Embraer (25%), dos quais a Embraer Defesa & Segurança tem 12% e a Atech 13%. A Thyssenkrupp, líder da SPE, tem a maior parcela na parte de projeto, engenharia e conhecimento naval. O estaleiro Brasil Sul, antigo Oceana, tem área de aproximadamente 310.000 metros quadrados de área e capacidade de construção de quatro a seis embarcações por ano.

Queiroz salientou que todo o ciclo das quatro fragatas contratadas será abrangido pelo programa, desde a concepção até o descarte ao final da vida útil. A visão, segundo ele, reúne oportunidades que podem ser exploradas no navio inteiro, por etapas: conceito, desenvolvimento, produção, testes, operação, manutenção, operação e

descomissionamento. De acordo com o CEO da SPE, o cronograma iniciado a partir da assinatura do contrato, há cerca de um ano, se encontra na fase de desenvolvimento de engenharia e detalhamento de requisitos de sustentabilidade e de apoio logístico e já se aproxima da data de início da construção. Após a finalização, os navios passarão por testes e provas de mar.

Ele acrescentou que o contrato prevê uma “licença perpétua” que permite a construção de outros navios para a Marinha do Brasil, com potencial de exportação de navios, conforme estratégias futuras, o que pode beneficiar toda a cadeia produtiva nacional, além de dar maior autonomia ao Brasil e possibilitar possíveis exportações. Queiroz ponderou que o contrato em vigor prevê a construção de quatro fragatas e lembrou que o ex-comandante da Marinha, Ilques Barbosa Junior, em outras oportunidades, sinalizou para a possibilidade de construção de novos navios.

Queiroz comparou que o sucesso da Embraer na exportação de aeronaves está relacionado a uma demanda que não fica restrita às necessidades da Força Aérea Brasileira (FAB). Ele considera que o êxito daquele grupo advém de uma visão estratégica quanto à necessidade gerada, ao conhecimento e ao produto com nível internacional para poder ganhar mercado internacionalmente, gerando volume para diversidade da produção. “Para se ter volume e garantir



alto nível de conhecimento e tecnologia desses produtos, é normal que empresas com base internacional — como a MAN (motores) e Raytheon Anschütz (sistemas de navegação) — forneçam para diversas fontes”, exemplificou, durante o evento.

A Raytheon será fornecedora dos sistemas da ponte integrada das fragatas, cujo pacote inclui ECDIS (sistema de apresentação de cartas náuticas eletrônicas e informações), radar e outros itens de competência da navegação da embarcação. A fabricante destaca que a Thyssenkrupp a conhece de projetos anteriores em outros países. “Vale nosso know how anterior de projetos performados e conta a estrutura local para atendermos os critérios de conteúdo local e suporte de pós-venda para ajudar a manter o ciclo de vida das embarcações”, avalia o diretor-geral da Raytheon Anschütz do Brasil, Leandro Nunes Pinto, que esteve presente ao evento.

Pinto conta que a sucursal da empresa alemã no Brasil ficará responsável por comissionamento, testes de cais, testes de mar e suporte pós-vendas, além de disponibilizar mão de obra local para atender aos requisitos da sua matriz e do consórcio construtor. “O ciclo de vida é com a SPE, mas temos capacidade de prover suporte pós-venda dos produtos localmente, com estoque local e mão de obra com conhecimento da tecnologia”, destaca Pinto.

Queiroz, da SPE, afirmou que o nível de requisitos dos itens do programa para obtenção das fragatas classe Tamandaré é semelhante ou até superior aos de itens já fornecidos pela Thyssenkrupp a países que participam da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). O CEO da Águas Azuis destacou que, no contrato firmado com a SPE, a Marinha do Brasil exige alto nível de disponibilidade operacional, ressaltando que, em muitos itens, a indústria nacional não deixa nada a desejar para produtos similares internacionais. O executivo também sugeriu que as empresas da base industrial naval e de defesa do Brasil tenham uma visão ampla das oportunidades geradas por esse programa a longo prazo.

De acordo com o CEO da SPE, o programa reúne oportunidades distribuídas, desde o pequeno fornecedor até o grande fornecedor de sistemas. A expectativa é que o projeto fortaleça a indústria do Rio de Janeiro, assim como de outros estados, como Santa Catarina, onde o estaleiro construtor está instalado, além de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, que já possuem itens selecionados ou pré-qualificados pelo construtor e/ou pelo estaleiro. Desde outubro de 2020, a SPE oferece em seu site um cadastro para fornecedores interessados. O PFCT prevê investimentos da ordem de US\$ 2,3 bilhões, a serem capitalizados na Emgepron.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

ESTRATÉGICOS PARA AS MINERADORAS, TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO DEMANDAM INVESTIMENTOS CONSTANTES

Por Sônia Apolinário PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021

Atividades como mineração e o trabalho nos portos são envoltas em cifras superlativas. Nessa cadeia produtiva, um segmento gera valores expressivos — o setor dos equipamentos de movimentação. Ferrovias, tratores, guindastes, caminhões, esteiras e suas milhares de peças e tecnologias necessárias para o funcionamento dessa frota significam investimentos elevados, que aquecem um mercado onde o sigilo fala mais alto e “customização” é palavra de ordem.

A TMSA, grupo nacional com sede em Porto Alegre (RS), opera no mercado desde 1966 e se tornou um dos principais fornecedores de equipamentos para terminais e movimentação de granéis sólidos em altas capacidades e longas distâncias. Cerca de um terço das principais commodities brasileiras embarcadas passa pelos equipamentos da empresa.

Com filiais em Minas Gerais, São Paulo e Buenos Aires (Argentina), a TMSA mantém na sua folha de pagamento uma equipe de engenharia com cerca de 70 profissionais especializados em disciplinas como mecânica, elétrica, automação, controle ambiental e processos industriais. Sem



falar em uma equipe interna voltada para pesquisa, que trabalha em separado do pessoal da produção.

“A inovação vem da necessidade. É preciso entender o problema do cliente para poder desenvolver uma solução”, comenta Paulo Augusto Lambert, diretor de Negócios da TMSA, onde trabalha há 20 anos. A “menina dos olhos” da empresa, no momento, é a linha de equipamentos com baixo impacto ambiental. Foi desenvolvida para atender não apenas pressões cada vez maiores relacionadas com o meio ambiente, mas também para evitar desperdícios para empresas. Explica-se: equipamentos com baixa emissão de particulados diminuem o pó lançado no ambiente.

“Retê-lo e manter o produto nos equipamentos é uma forma de a empresa não desperdiçar dinheiro e evitar poluição ambiental”, comenta Lambert, engenheiro com MBA em Gestão Ambiental.

Para atender ao mercado interno, a TMSA nos últimos dez anos acabou se especializando em equipamentos para o transporte de grandes quantidades de grãos — nesse período, a produção nacional passou de 50 milhões de toneladas para 250 milhões de toneladas. Isso, nas palavras de Lambert, criou um “efeito colateral” para a empresa. Ou seja, pouca competitividade para atender clientes no mercado externo.

No momento, o desafio da TMSA é criar linhas de equipamentos com capacidade para operar dois terços a menos do que opera no Brasil, visando mercados com menor volume de produção.

Se seu foco inicial foi o trabalho junto ao agronegócio, diversificar para os setores de fertilizante e mineração foi estratégico para garantir a saúde dos negócios.

Nesse segmento, investimentos significam um verdadeiro jogo estratégico. Para uma mineradora, aumentar a sua produção significa redimensionar praticamente todos os seus equipamentos de movimentação e transporte. É o que acontece, neste momento, com a Mineração Rio do Norte (MRN). Maior produtora e exportadora de bauxita do Brasil, a empresa vive um momento de transição de minas. A empresa diminuiu sua produção de 18 milhões para 13 milhões de toneladas, condição que segue até 2026, quando voltará ao patamar anterior. E esse volume significa enfrentar o maior gargalo de transporte da mineradora, representado pela sua ferrovia. Com 30 km de trilhos, foi construída em 1979, quando a MRN iniciou suas operações, no distrito de Porto de Trombetas, a oeste do Estado do Pará, com atuação que abrange os municípios de Oriximiná e Terra Santa.

Não é que a ferrovia tenha envelhecido. Como explicou Nilo Cavalcante, gerente técnico do Terminal de Trombetas, de tempos em tempos o trem é modernizado. Ao longo dos anos, já recebeu novos motores e peças, além de implantação de tecnologias para aumentar a segurança do transporte. O que não é possível “modernizar” é a quantidade máxima transportada — os 18 milhões de toneladas, por ano, foram projetados quando a mineradora entrou em operação há 42 anos.

E quando se fala em mina nova, significa novas distâncias para transportar a bauxita até o porto. Atualmente, a MRN tem sob sua responsabilidade 80 km de correias transportadoras, 33 tratores, 11 escavadeiras, 73 caminhões, seis carregadeiras, quatro retroescavadeiras, três guinchos, quatro caminhões-pipa, cinco motores/geradores de energia, seis retomadoras rodas de caçamba, cinco empilhadeiras de minério, três composições com seis locomotivas para sua linha férrea, um carregador de locomotivas, um descarregador de trem, três fornos secadores de bauxita, dois britadores de bauxita, um carregador de navio, uma planta de lavagem de bauxita e três estações de captação, tratamento e distribuição de água.

O custo anual estimado com manutenção desses equipamentos é de R\$ 205 milhões. Do total de seis mil pessoas que vivem nas vilas da empresa, cerca de mil são trabalhadores diretamente envolvidos com essa manutenção — sem contar os terceirizados.



De acordo com Cavalcante, os caminhões também são um gargalo de transporte para a MRN, mas nesse caso a solução é “fácil”: aumentar a frota — o que significa aumento de custos.

“Temos que comprar os veículos. Aluguel é inviável porque estamos em uma área muito remota. Quando dimensionamos uma mina, temos que dimensionar todos os equipamentos. A cada 90 dias, fazemos manutenção preventiva das esteiras. Fazíamos toda a manutenção com uma equipe de São Paulo, mas o custo disso é muito alto. Então, investimos no treinamento de pessoas da região. A maior parte dos equipamentos que usamos é convencional, mas às vezes precisamos fazer algumas adaptações. Nessas horas, precisamos orientar o trabalho para ser feito pela empresa fornecedora para não perdermos o seguro. É um xadrez. Para cada compra, solicitamos, pelo menos, propostas de três fornecedores diferentes”, afirma Cavalcante, nascido na região e funcionário da MRN há 26 anos.

Ele conta que o “sonho de consumo” da empresa, atualmente, é investir em automação, principalmente de caminhões, que demandam quatro pessoas na sua operação. Nesse quesito, a concorrente Vale está bem servida.

No início de setembro, a mineradora informou terem entrado em operação seis caminhões fora de estrada autônomos, no Complexo de Carajás (PA), e a previsão é chegar a dez, até o final do ano. Os caminhões autônomos têm capacidade para transportar 320 toneladas. São controlados por sistemas de computador, GPS, radares e inteligência artificial, percorrendo a rota entre a frente de lavra e a área de descarga. No caminhão autônomo não há operador na cabine, mas outros equipamentos que circulam pela mina, como motoniveladoras e tratores, continuarão sendo tripulados.

O programa de autônomos da Vale terá um investimento total de cerca de US\$ 34 milhões em 2021. Até o final do ano estarão em operação, em toda a empresa, 23 caminhões, 21 perfuratrizes e quatro pátios (empilhadeiras e recuperadoras) em Pará, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Maranhão. No exterior, a operação autônoma também é realidade no Canadá, com perfuratrizes e carregadeiras para minas subterrâneas, e na Malásia, com máquinas de pátio.

De olho nessa demanda, a alemã Thyssenkrupp, por meio do segmento de negócios Plant Technology, está reforçando seu portfólio de soluções digitalizadas para mineração a partir de tecnologia desenvolvida integralmente no Brasil. Identificando os desafios enfrentados pelos clientes que buscam melhor performance operacional, menor desgaste nos equipamentos e maior segurança, a empresa desenvolveu soluções que integram software a hardware, permitindo insights por meio da análise de dados, a fim de melhorar a operação e a manutenção dos equipamentos e das plantas industriais.

A unidade brasileira recentemente foi definida como um dos Centros Globais de Engenharia para Mineração da empresa e vem desenvolvendo soluções de automação avançada para recuperadoras empilhadeiras de graneis sólidos (como minério de ferro, carvão, caulim e grãos). Chamada de BWSR Autônoma (Bucket Wheel Stacker Reclaimer), ela dispõe sistema com algoritmos avançados, sensores a laser, GPS e radares integrados. Esses recursos permitem controle a distância com posicionamento autônomo e monitoramento em tempo real das pilhas de materiais, melhorando a gestão operacional.

“Soluções 4.0 podem contribuir e muito para o aumento da eficiência operacional no setor de mineração. E dada a importância desse mercado brasileiro no contexto global, é imprescindível contar com um time local de engenharia que possa atender à demanda das grandes mineradoras de forma rápida e personalizada. É por isso que estruturamos um centro de excelência em mineração aqui no Brasil, preparado não só para atuar em projetos locais, mas também em outros países ao redor do mundo”, destaca Paulo Alvarenga, CEO da Thyssenkrupp para a América do Sul.



Segundo ele, a BWSR Autônoma da empresa melhora a utilização dos pátios de granéis sólidos, otimizando o manuseio do material com um ganho de produtividade em torno de 20% — quando comparada a operações convencionais —, e uma vida útil dos equipamentos 25% maior, em razão da estabilidade da operação proporcionada pela automação avançada. Conseqüentemente, “a solução autônoma contribui para a redução das emissões de CO₂, pois o consumo de energia também é potencializado”, observa.

Ter acesso remoto aos dados do equipamento também é um dos trunfos da belga E-crane, de guindastes hidráulicos elétricos. Com equipamento especializado em descarregamentos, a empresa, às vezes, faz parcerias com outras também da área de equipamentos, como a própria TMSA. Os projetos em que atua são da ordem de US\$ 10 milhões.

“Somos uma empresa de nicho. Costumamos dizer que somos uma boutique de engenharia porque a base do guindaste é totalmente modular, o que permite soluções sob medida. Também damos suporte de engenharia para barcas flutuantes que ainda é um desafio para o cliente brasileiro”, informa Rodrigo Rovai, representante da empresa para a América Latina, a partir da sua base, nos Estados Unidos.

Focada em tecnologia para granéis (orgânico ou mineral), a E-crane está otimista em relação ao mercado nacional. Tanto que pretende, no início de 2022, abrir um escritório em São Paulo — no momento, é o escritório da Argentina que socorre clientes brasileiros.

Ele considera o mercado do Brasil “desafiador” por conta da grande concorrência. Há quatro anos, as atenções da empresa se voltaram para o país e também foi o agro a porta de entrada para as operações nacionais. Nesse segmento, ele percebe que houve uma estruturação na logística para cobrir deficiências, ou seja, acredita que ainda é possível uma fase de expansão nos negócios.

Na área de equipamentos, como observa Lambert, da TMSA, a concorrência entre os terminais gera demanda por melhorias e novidades. Porém, o grande gerador de encomendas ainda está em uma nova concessão de porto ou renovação de concessão. Trabalhar muitos anos no desenvolvimento de um projeto e não vê-lo concretizado faz parte do negócio: “Trabalhar muitos anos em um projeto acaba por estreitar a relação com o cliente, o que é bom. São apostas que fazemos. Em 20 anos, no Brasil, houve aumento de produtividade dos portos existentes por conta da performance dos equipamentos. Nesse segmento, nada é trivial ou simplesmente replicável. Tudo é personalizado para as diferentes necessidades. Seja como for, é preciso diversificar os negócios para sobreviver. É um segmento que enfrenta como grande desafio a sazonalidade, então, a segmentação é a chave para ter sustentabilidade”.

Startups também disputam espaço para fornecer produtos e serviços no setor. A criação de um mecanismo que detecta, de imediato, rasgos em correias transportadoras é um exemplo. A novidade foi apresentada no painel Mining Hub | Pós Doc – Desafios e oportunidades, no segundo dia da Expossibram 2021, no início de outubro. Iniciativa de inovação aberta voltada a todos os integrantes da cadeia de mineração, o Mining Hub apresentou o case LLK, que atuou no desenvolvimento de soluções para a Vale. Custo menor e agilidade maior no desenvolvimento e na implantação de soluções são os principais atrativos apontados pelos envolvidos nesse processo.

Na Vale a “dor” a ser solucionada estava na raiz do que é tido como maior custo para a mineradora relacionada com quebra de equipamento que são os rasgos constantes de correias transportadoras. A proposta apresentada pela LLK passou pela construção de uma correia-piloto, em um galpão, para testar a solução sugerida, baseada em análises de vídeo. Foram feitas 400 simulações na correia-piloto e a solução apresentada se mostrou com um custo adequado em relação ao mercado. Em um mês de implantação, já deu resultado quando um rompimento de correia foi detectado em apenas um segundo.

Luis Henrique Machado, CEO da LLK, observou que as parcerias estão representando uma “quebra de paradigma” em termos de fornecimento clássico de equipamentos para indústrias de base. Segundo ele, o trabalho com a Vale se mostrou vitorioso porque a mineradora “abraçou a ideia”.

“A Open Innovation é um caminho sem volta. As grandes empresas ainda tentam fazer o fornecimento clássico e estão perdendo mercado aos poucos. O trabalho com uma startup gera custos um sétimo menores. Mas é possível trabalhar em parceria com as empresas tradicionais”, comentou Machado, que desenvolveu seu produto para a Vale junto com a Martin Engineering, uma parceria que já dura dois anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

PORTOS INTELIGENTES

Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021



A tecnologia tem sido cada vez mais valorizada pelas empresas. A Pandemia da Covid-19 apenas apressou um processo que já estava em andamento. Não importa o campo de atuação, a exigência por máquinas que otimizem o tempo e o trabalho é a grande demanda do mercado.

No setor portuário não é diferente. Com movimentação crescente e previsão de aumento, investimentos em novas tecnologias que agilizem as operações se fazem extremamente necessários. Só

no primeiro semestre de 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os portos brasileiros movimentaram 591,9 milhões de toneladas. As informações constam do painel Estatístico Aquaviário da Antaq. Para este ano, a estimativa da agência é de 1,218 bilhão de toneladas, o que representa um aumento de 5,5% do setor em relação ao ano passado. O planejamento e a sinergia entre as etapas de movimentação de uma determinada mercadoria são vitais para o fluxo das operações. No exterior, isso já é uma realidade. Portos como o de Tianjin, na China, e de Rotterdam, na Holanda, usam tecnologia de ponta em todas as etapas do processo de descarga e carregamento de um navio.

Diante desse cenário, os portos brasileiros que aprimoram seus processos são priorizados no mercado. Tanto portos públicos quanto terminais privados já iniciaram projetos de automação. É o caso do Porto de Suape, localizado em Ipojuca, na Grande Recife (PE). Uma parceria com o Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife (Cesar), localizado no ambiente do Porto Digital, promete tornar o porto pernambucano o mais moderno do país. O acordo tem por objetivo auxiliar a estatal no desenvolvimento de soluções inovadoras para renovar e agilizar as operações, além de suprir as necessidades de comunicação com o setor portuário do Brasil e do mundo.

De acordo com Francisco Martins, diretor de Planejamento e Gestão do Porto Suape, a iniciativa surge a partir dos desafios de sustentabilidade econômica, eficiência operacional e aumento da movimentação que apontam para uma contínua busca de maior competitividade nos cenários nacional e internacional. Utilizar plataformas que visam à integração de sistemas, comunicação entre anuentes e automação de processos, os chamados Port Community System – PCS (Sistema da Comunidade Portuária), é imprescindível. “Estamos na fase de diagnóstico, para que todos os processos de Suape sejam mais ágeis, menos dependentes de etapas manuais, como anotações, planilhas, tradicionalmente preenchidas de forma muito precária. Quando a gente falar de Suape, vai falar de um porto moderno, um porto em que os processos são ágeis, automatizados, integrados. Movimentação de cargas envolve tantos atores que a gente precisa ter uma plataforma comum para interagir”, afirma o diretor.



Suape foi um dos quatro portos a implantar o PCS, além de Itajaí, Santos e Rio de Janeiro. “Esse é um sistema onde todos os atores envolvidos na movimentação de mercadoria participam, interagem, agem sobre uma mesma base e a partir daí geram processos mais dinâmicos. À medida que o tempo de despacho de cargas é menor, as mercadorias vão estar disponíveis em tempos mais curtos e, com isso, os custos são menores e a competitividade cresce”, ressalta Martins.

O trabalho foi iniciado há dois anos com o processo de transformação digital do atracadouro. A estratégia era estreitar os laços entre o setor da logística portuária e o ecossistema de inovação do Porto Digital. O Cesar foi contratado pelo Porto de Suape justamente para desenvolver uma jornada de inovação denominada TIL (Target Innovation Lab), cujo objetivo é mergulhar nos desafios da gestão do porto sobre as operações portuárias. “Com essas descobertas iniciais das entrevistas e visitas técnicas, começamos um ciclo de validação de possíveis soluções que levarão, efetivamente, a prototipação e desenvolvimento dos MVPs (produtos minimamente viáveis), que são sistemas e aplicações ainda em desenvolvimento, mas que já trazem novas funcionalidades para a gestão das operações no porto”, explica Jaime Alheiros, gerente de Projetos e consultor de Inovação do Cesar.

Alheiros é quem está coordenando o projeto voltado para o Suape. Ele observa que o processo do porto pernambucano iniciou pelo desenvolvimento de TOS (Sistema Operacional do Terminal/Porto), mas que vai evoluir para um PCS (Sistema da Comunidade Portuária). “O objetivo será trazer mais confiabilidade e transparência no fluxo das informações entre os diversos atores envolvidos. Isso diminuirá o tempo que é gasto com a parte administrativa/burocrática das operações e trará preditividade de eventuais problemas, antes que ocorram, permitindo a sua correção e uma execução fluida, com ganhos de competitividade para aqueles que operam no Porto de Suape.”

Do outro lado do país, o Porto de São Francisco do Sul (SC) também está de olho nas inovações do mercado de automação portuária. Assim como Suape, São Francisco é um porto público. A prioridade da administração está em agilizar a descarga e a carga de retorno nos navios que são operados no porto catarinense. “O projeto de automação vai começar a rodar plenamente em 2022, vamos agilizar o nosso gate de entrada. Estamos partindo para um novo tipo de cadastramento de motoristas, mapeamento 3D da mão, tecnologia que já existe em aeroportos. Como aqui é um ambiente insalubre e o caminhoneiro lida com muita poluição, se ele estiver com a mão com óleo ou com graxa, essa tecnologia consegue identificá-lo. A gente vai implementar também o reconhecimento facial, face Id. Soluções no controle de acesso ao recinto portuário, para que não tenhamos filas no porto. Serão quatro tipos de controle de acesso com essa implementação nova”, conta Sidney Rückert, gerente de Tecnologia da Informação do Porto de São Francisco do Sul.

Rückert relata que os projetos são todos baseados em tecnologias que são conhecidas no mercado e que já estão em pleno funcionamento. “Hoje com duas balanças a gente tem um fluxo em média de 600 caminhões por dia, então são 1,2 mil movimentos. Com a automação das três novas balanças com as tecnologias que a gente está trazendo, o tempo de redução de descarga de navio, principalmente para os granéis e importação, vai representar para os armadores um espaço a mais, como um novo berço no porto. Hoje, o porto de São Francisco foca na qualidade e mitigação de reduzir o tempo para o nosso cliente.”

Os processos de automação estão mais adiantados nos Terminais de Uso Privado (TUPs), com facilidade de investimento e contratação de mão de obra especializada, os TUPs conseguiram implementar inúmeros projetos de inovação tecnológica. No Terminal Portuário de Vila Velha (ES), a Log-In, responsável pela unidade, vem realizando investimentos. A empresa tem compromisso de investir R\$ 500 milhões até 2048. Entre os aportes desenhados pelo time de engenharia do terminal está a modernização do parque de ativos que trará tecnologia de ponta. Entre alguns exemplos, estão: sistema de telemetria em tempo real das máquinas de pátio; operação remota



para os STSs (Ship To Shore) com sistema OCR (Optical Character Recognition) embarcado; integração de todos os sistemas operacionais ao TOS (Terminal Operations System) para planejamento e programação de cargas de importação e exportação; controle de estocagem e modernização dos gates.

“Estamos desenvolvendo a área de P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) para estudos voltados à tecnologia portuária e a nossa expectativa é firmar parcerias com empresas de tecnologia e integradores. Há projetos em andamento com grandes empresas de soluções em automação. Em ações complementares, a Log-In está em busca de parceiros e consultorias para implantação de sistemas, Porto 4.0 e IOT (Internet Of Things)”, afirma o gerente de Engenharia e Manutenção do terminal, Alsimar Damasceno. Para ele, o Brasil ainda precisa ser mais atuante em desenvolvimento e infraestrutura para suportar as novas tecnologias utilizadas por grandes players portuários mundiais que usam equipamentos de última geração em suas operações.

Outra demanda destacada por Damasceno é a necessidade de oferecer os treinamentos necessários para os funcionários que trabalham nos portos. “A automação é uma realidade mundial que exige maior qualificação dos colaboradores que atuam neste setor. Nós temos investido em capacitação e desenvolvimento de nossos colaboradores para suportar todo parque tecnológico que será implementado no terminal”.

Os Terminais de Contêineres dos portos de Salvador (BA) e de Rio Grande (RS) também estão investindo nos projetos de automação de seus processos. A Wilson Sons, empresa que administra os dois Tecons, tem investido em Inteligência Artificial, RPA (Robotic Process Automation), OCR (reconhecimento ótico de caracteres) para aprimorar os seus processos. De acordo com Giovanni Phonlor, gerente de Sistemas do Tecon Rio Grande, essa jornada de digitalização de processos de apoio se conecta às grandes iniciativas implantadas nos últimos anos, como o sistema de planejamento e operação de última geração Navis N4, com módulos avançados que utilizam inteligência na alocação e na movimentação de contêineres em todos os modais (marítimo, hidroviário, ferroviário e rodoviário), gerando ganhos de 45% de produtividade.

“Os gates automatizados permitem o atendimento dos motoristas em até 30 segundos, tanto na entrada como na saída. Vistoria não invasiva do contêiner, por meio de scanner de última geração, tudo integrado ao COV (Centro de Operação e Vigilância) da Receita Federal, conferindo transparência e agilidade ao processo de liberação de cargas dentro do Tecon Rio Grande. O terminal conta também com o Sigga, digitalização dos processos de manutenção realizada em 2018. No abastecimento de combustível, utilizamos tecnologia IoT com RFID e sistema de bombas inteligentes”, conta o gerente, que enumera outras iniciativas da empresa com a mesma finalidade. “Para atendimento dos clientes, a plataforma Teconline foi totalmente remodelada em 2020, dando mais agilidade para consulta de cargas, agendamentos e janelas de atracação, entre outros serviços. Todas estas iniciativas tornam o Tecon Rio Grande o terminal de contêineres mais automatizado do Brasil.”

No Tecon Salvador não é diferente. Além das ferramentas já implantadas, há diversos projetos em andamento com consultorias de tecnologia para o desenvolvimento de novos modelos de automação. “Os robustos investimentos realizados em tecnologia, aliados ao treinamento da equipe, possibilitaram ao Tecon Salvador ampliar sua produtividade e eficiência. Obter essa alta capacidade de movimentação nos confere maior confiabilidade junto ao armador, que ganha em economia de tempo pela permanência reduzida no terminal, diminuindo custos e proporcionando o cumprimento dos prazos com novas escalas em outros portos, por exemplo”, argumenta Demir Lourenço, diretor executivo do Tecon Salvador.

Ele conta que o terminal já possui mapeado o uso do 5G e já tem projetos que vão se beneficiar dessa tecnologia na automação operacional. “Temos grandes expectativas com o 5G, e já há aplicação para essa tecnologia no terminal tão logo ela esteja disponível e madura no país. É uma tecnologia totalmente disruptiva em nosso setor. Hoje, para automação precisamos fazer importantes investimentos em infraestrutura e tecnologia sem fio. Com o 5G, teremos capacidade

de viabilizar, por exemplo, projetos de IoT (internet das coisas) de forma mais rápida e segura, com mais dispositivos conectados, melhor tempo de resposta, entre outras aplicações que aumentarão a eficiência das operações automatizadas.”

A NavalPort Tecnologia, empresa especializada em soluções em automação nas áreas de operação portuária, apoio à navegação, rastreamento marítimo e otimização e racionalização de processos, está de olho nas oportunidades que serão trazidas pelo 5G. Para Alexandre Victor Santiago, diretor de Novos Negócios da companhia, a nova rede agregará valor às tecnologias emergentes, em especial as com foco IOT que estão diretamente ligadas à automação. “Maior capacidade de banda implica maior capacidade de conexão entre os diversos equipamentos envolvidos na operação portuária”, explica. Ele destaca ainda que outro grande avanço na evolução do processo como fator essencial para a eficiência da navegação é a internet derivada de satélites de baixa órbita — Starlink, Projeto Kuiper entre outros.

“Proporcionará um ambiente de hiperconexão até mesmo nas áreas mais remotas que hoje não são cobertas pelas redes tradicionais. Essas duas tecnologias terão impactos profundos no modelo de se pensar e planejar a operação naval-portuária. A Navalport já desenvolve seus produtos visando à concretização desta realidade nos próximos anos.”

A Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH) mantém um grupo de discussão para a troca de experiência sobre inovação. A presidente da entidade, Mayhara Chaves, destaca o sistema implantado pelo governo federal, o Sisportos, junto aos gestores portuários, como uma evolução. “Nesse cenário que se apresenta e não tem mais volta, uma coisa é certa: a automação dos processos no setor irá otimizar recursos e exigirá cada vez mais a qualificação do seu corpo técnico, sem contar a sustentabilidade. E a qualificação dos profissionais e na gestão é algo que já vem acontecendo nos portos públicos brasileiros”, aponta Mayhara.

As empresas vinculadas à Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) também utilizam cada vez mais os sistemas automatizados para o planejamento e a execução das operações portuárias. Os sistemas computadorizados TOS (Terminal Operating Systems), que permitem controlar a movimentação e o armazenamento de vários tipos de cargas em torno de um porto ou terminal marítimo, é um exemplo disso. De acordo com Jesualdo Silva, diretor-presidente da entidade, os sistemas também permitem o melhor uso de ativos, de mão de obra e equipamentos, além de planejarem a carga de trabalho e trocarem informações de maneira automática com sistemas dos clientes. “As associadas da ABTP aproveitam tecnologias e soluções de automação desenvolvidas tanto por startups quanto por empresas já estabelecidas no mercado. Mesmo que a ABTP não contrate diretamente tais soluções, atuamos como interlocutores e auxiliamos na aproximação das empresas associadas a fornecedores de tecnologias inovadoras. Os terminais brasileiros estão atentos às novas tecnologias e investindo em soluções, na medida da necessidade, sobretudo da demanda”, conclui Silva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

OPERAÇÃO MARÍTIMA LOCAL E OS RISCOS NA REDE GLOBAL DE SUPRIMENTOS

Por Ivan Leão OPINIÃO 26 Outubro 2021

A rede global de suprimentos está em risco e o conceito de globalização, questionado. Os motivos do risco são vários, vão dos embates políticos por hegemonia comercial à ruptura causada pela Covid-19 e os impactos da digitalização. Documento de autoria de Richard Baldwin e Rebecca Freeman, publicado em setembro de 2021, da equipe do Bank of England (que não reflete a opinião do banco, mas visa promover o debate sobre o tema).

O texto aponta a automação industrial como fator que acabou com a vantagem da transferência da produção para países com salários baixos. A globalização alcançou grande aplicação na década de 1990, a tecnologia de comunicação e informação possibilitou desmembrar a produção,

intensificando o comércio, a contratação de intermediários e o investimento externo direto. Transformou o cenário competitivo, industrializando economias rapidamente com destaque para Hong-Kong, Cingapura, Coréia do Sul e Taiwan. A participação dos países do G-7 na produção industrial global caiu de 2/3 na década de 1990 para menos da metade em 2010. Esse processo foi cuidadosamente observado pela China. Grandes empresas mundiais passaram a ter parte relevante de seus componentes embarcados da Ásia. Esse estoque embarcado criou extensa rede de logística. Diversos economistas perceberam os riscos de ruptura nessa cadeia de suprimentos. A entrada da China, neste processo, com sua rede híbrida de empresas do estado e privadas, trouxe a intenção estratégica de conquistar mercados e absorver tecnologias. O documento coloca em discussão se a rede global de suprimentos ainda se justifica, apesar dos riscos, ou se um retorno à produção local e cadeias de suprimento em rotas mais curtas é o mais indicado.

No Brasil, vivemos um fortuito descompasso. A produção de petróleo e gás está em expansão. A indústria marítima local vem superando desafios. A observação dos acontecimentos nestes primeiros nove meses demonstra o cenário existente. Dois comportamentos distintos chamam a atenção: o interesse de empresas internacionais pelo transporte de cabotagem na costa brasileira e a venda de operações internacionais na navegação de apoio marítimo. A Log-In empresa brasileira de navegação de cabotagem recebeu, em setembro de 2021, oferta da Mediterranean Shipping Company (MSC) para adquirir o controle acionário, estimando o valor da empresa em R\$ 2,65 bilhões. A MSC informou interesse em aquisição de 62% e 67% das ações da empresa brasileira, através da subsidiária SAS Shipping Agencies Services Sarl.

No segmento de navegação de apoio marítimo, CBO informou a aquisição da Finarge Apoio Marítimo, de cinco navios tipo AHTS (Anchor Handling Tug Supply). A Mlog-Asgaard comprou da Bourbon Marítima, em 2020, três embarcações AHTS brasileiras (Geonísio Barroso, Haroldo Ramos e Yvan Barreto). Em 2021, numa segunda operação, a Asgaard será a operadora da frota de apoio marítimo do grupo Bourbon e do grupo MLog no Brasil. Para isso, o controle societário da Asgaard passa a ser da MLog e Bourbon, com 50% cada.

O Brasil ocupa o 16º lugar no ranking dos portos da América Latina. A situação preocupa a ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários), que promoveu o debate entre seus associados e representantes do Minfra e da Antaq para melhorar a posição do país. No primeiro semestre de 2021 carga e contêineres aumentaram 10,5% em relação a 2020. Desde 2019 foram assinados 85 contratos para operação de Terminais de Uso Privado (TUPs), representando R\$ 8,7 bilhões em investimentos. Os arrendamentos portuários realizados, desde 2019, em 26 leilões, resultaram na perspectiva de R\$ 4 bilhões em investimentos. Há uma política de estímulo ao investimento da iniciativa privada. Entre esses incentivos está a emissão de debêntures incentivadas. O Minfra aprovou recentemente a utilização desse recurso ao Terminal de Vila Velha (TVV-ES), que vai adequar o terminal ao atendimento de embarcações de maior porte e modernização com aumento da capacidade de movimentação para 286.000 contêineres/ano até 2024.

O Porto do Açú fechou contrato com a Vix, empresa de logística do grupo Águia Branca, que ocupará área para armazenar e operar equipamentos de logística de cargas pesadas, transporte rodoviário de cargas e locação de caminhões e equipamentos pesados. O contrato tem duração de 10 anos. A parceria aumenta a capacidade instalada de movimentação de cargas e o portfólio de serviços oferecidos no porto. A união do porto com o operador de logística encontra um sólido exemplo na aquisição da Syncreon (EUA) pela operadora portuária DP World, com sede em Dubai, por US\$ 1,2 bilhão. O motivo da aquisição é que a Syncreon oferece soluções para complexas operações de carga e tem forte relacionamento de longo prazo com os proprietários de carga. A Syncreon, com sede em Michigan, fornece soluções de armazenagem e distribuição em 91 instalações em 19 países.

Na navegação interior, um dos segmentos de maior expansão, a Hidrovias do Brasil acredita em crescimento dos corredores hidroviários nas regiões Sul e Norte. O CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, identificou o corredor de exportação de grãos produzidos no Mato Grosso como a



principal via de crescimento para grandes mercados, como Ásia e Oriente Médio. A expectativa é que a produção do estado alcance 94 milhões de toneladas em 2025, ante os 70 milhões/t na safra 2019/2020. A empresa observa que a fronteira agrícola cresce do meio para o norte do estado, o que favorece os negócios da empresa neste trade. O Arco Norte é considerado um polo de importação de fertilizantes. Atualmente, quase 50% do exportado por Barcarena e mais de 40% do que é movimentado por Miritituba são operados pela Hidrovias. A Hidrovias do Brasil, no primeiro semestre, informou acordo com a Imperial Logistics International B.V. para: 1 - aquisição de 100% do capital social da Imperial Shipping Paraguay S.A., sediada em Assunción; 2 - a aquisição de 100% do capital social da Imperial South America BV, sociedade sediada em Druten, na Holanda; 3 - a aquisição de 50% do capital social da Baden S.A., sociedade sediada em Concepción, no Paraguai; 4 - a aquisição do grupo Imperial de 7 empurradores troncais e 84 barcaças, dobrando a capacidade atual da companhia na região.

Na chamada Barra Norte do Rio Amazonas, a Cargill contratou duas consultorias para novos estudos técnicos a fim de pleitear um aumento de calado no curto prazo. A Cargill lidera iniciativa e busca apoio de outras empresas privadas e de autoridades para tocar esse projeto, que prevê um levantamento batimétrico atualizado, a ser aprovado pela Marinha do Brasil, e um estudo de viabilidade logística, com propostas para trânsito de navios de maior porte. A contratação das duas consultorias para a obtenção dos dados batimétricos e para a análise logística vai demandar aportes da ordem de R\$ 14 milhões. n

Ivan Leão é diretor da Ivens Consult

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

SPA SE PREPARA PARA IMPLANTAÇÃO DA INTERNET DAS COISAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021

A Santos Port Authority (SPA) recebeu quatro empresas autorizadas a apresentarem estudos para implantação de rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range) para aplicação em IoT (Internet das Coisas) no Porto de Santos. A apresentação foi feita para representantes de terminais e da própria SPA.

“Com esta iniciativa, a SPA intensifica sua posição de fomentadora de inovação tecnológica no Porto de Santos, para eventual uso da própria autoridade portuária e dos terminais”, disse o diretor-presidente da Companhia, Fernando Biral.

A dinâmica contou com a apresentação pelas empresas Teltex Tecnologia S/A, Next Level Telecom, Kore TM Data Processamento de Dados e Movttel Participações. Os estudos são resultado do Edital de Chamamento Público, lançado em janeiro, que tem por objetivo obter as melhores condições de mercado para implantação dos recursos de IoT (conectar dispositivos e objetos por meio de rede digital).

A iniciativa é estratégica para o Porto de Santos por otimizar a logística portuária, propiciando eficiência, segurança, velocidade, precisão, conectividade e redução de custos. A Internet das Coisas apresenta um grande potencial na infraestrutura portuária, com melhoria da sua gestão, auxiliando na redução de filas e congestionamento em picos de cargas, além de aplicações de segurança patrimonial e de trabalho, soluções de logística e otimização de consumo de recursos. A tecnologia tem demonstrado funcionalidades de facilitação da mobilidade de contêineres, monitoramento e controle de tempo e de acessos, acionamento de equipamentos, controle de máquinas, como guindastes, ou mesmo a manutenção preventiva, vislumbrando não somente relatórios de informações valiosas para o ajuste fino das operações, mas também oportunidades futuras por meio da análise de dados coletados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

REGÁS: TERMINAL EM SUAPE TERÁ R\$ 1,5 BILHÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Outubro 2021

A implantação de um terminal de regaseificação (Regás) no Complexo Industrial Portuário de Suape, prevista para o primeiro semestre de 2022, deve gerar investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão para Pernambuco. O montante corresponde aos aportes em infraestrutura, visando à implantação da unidade, que receberá um Floating Ship Regaseification Unit (FSRU) para viabilização da operação, por meio de gasodutos interligados a uma Estação de Transferência de Custódia (ETC).

Durante o processo de instalação do terminal, cerca de 2,5 mil empregos serão gerados, e com a unidade em funcionamento, outros 300 postos de trabalho deverão ser criados.

Para viabilizar o terminal de Regás, a administração da estatal portuária iniciou um processo de licitação pública para exploração do cais de múltiplos usos (CMU). A primeira fase do certame foi aberta em junho, com o chamamento público anunciado no dia 24 de julho, visando aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Cinco empresas manifestaram interesse no empreendimento, que fará com que o CMU passe a ter uso ininterrupto, gerando, anualmente, cerca de R\$ 4 milhões em taxas para o porto.

“A implantação do terminal de regaseificação em Suape vai permitir que a gente tenha concorrência na oferta de gás no nosso Estado, tornando a indústria mais competitiva, porque a gente vai ter a disputa de mais de um fornecedor. Antigamente, o gás era todo oferecido pela Petrobrás. Agora, a gente vai ter um player privado fazendo a regaseificação em Suape e oferecendo esse gás também”, pontuou o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio. O processo licitatório para Cessão de Uso Onerosa deverá ser realizado em aproximadamente 18 a 24 meses.

A operação de transformação do gás natural liquefeito (GNL) na forma gasosa será realizada pelo navio estacionário, conectado por gasodutos à Estação de Transferência de Custódia (ETC), para posterior distribuição pela rede que liga o porto às cidades do Grande Recife, ao interior do Estado e às demais regiões. A operação de uma embarcação para outra é conhecida como ship to ship.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA MRS É APROVADO PELA DIRETORIA DA ANTT

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Outubro 2021



Depois de concluídos os estudos técnicos e jurídicos que compõem o plano de negócios da MRS para a renovação da concessão, na semana passada, o relatório da audiência pública nº 7/2019 foi aprovado pela diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O diretor Guilherme Sampaio foi sorteado, também na semana passada, como relator deste processo e o apresentou a toda a diretoria na reunião da quinta-feira (21).

“É com imensa satisfação que observamos o nosso processo caminhar para sua reta final. Cada passo dado é uma confirmação da qualidade do trabalho desenvolvido pelos diversos times da MRS, que construíram um Plano de Negócios robusto e detalhado, que vai agregar valor ao nosso negócio e contribuir para diversificar ainda mais a matriz logística nacional. Agora falta muito pouco para que ele siga para o TCU, última instância de aprovação”, destaca o presidente Guilherme Mello.

O relatório da audiência pública teve o objetivo de colher subsídios, com vistas ao aprimoramento dos estudos para a renovação do contrato da MRS. Com a aprovação do documento, o processo da MRS segue para conferência final do Ministério da Infraestrutura e, em seguida, será protocolado junto ao Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão é que isto aconteça ainda em outubro.

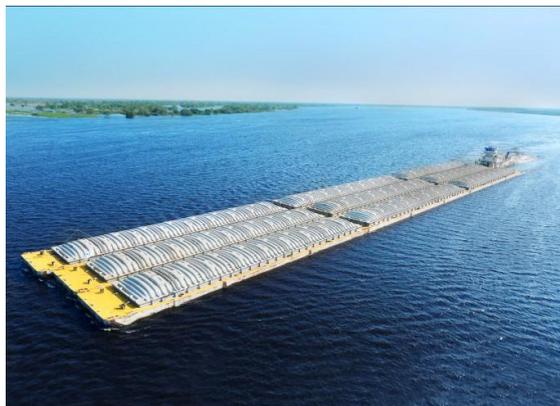
“Tivemos nosso processo aprovado com 100% de aproveitamento. Três foram os votos favoráveis, elogios ao nosso Plano Diretor da Baixada Santista e duas Análises de Impacto Regulatório (AIR), uma sobre a vantajosidade da renovação antecipada, propriamente dita, e outra com o objetivo de tratar da permanência da Ferradura na malha sob concessão da MRS. É um resultado sensacional, agora vamos para a nova fase”, finaliza o diretor de Relações Institucionais, Gustavo Bambini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

CONSTRUÇÃO DE BARCAÇAS SE MANTÉM FIRME E TEM CONTRATOS ASSINADOS PARA 2022

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 25 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Sinconapa prevê potencial para produção de 2.000 barcaças e 120 empurradores até 2030. Presidente do sindicato recomendou atenção a propostas de alterações em mecanismos de financiamento.

O Sindicato da Indústria da Construção Naval do Pará (Sinconapa) aponta a perspectiva de construção de 2.000 barcaças e 120 empurradores até 2030. A projeção leva em conta a tendência de aumento das exportações de grãos pelo Arco Norte e projetos de ampliação da infraestrutura local. O presidente do

Sinconapa, Fábio Vasconcellos, destacou que parte dessa demanda já vem ocorrendo, considerando que a construção de barcaças para a frota de transporte de grãos e fertilizantes se manteve firme este ano e já existem contratos assinados para 2022.

A avaliação é que a perspectiva de construção de barcaças e empurradores gere 3.000 empregos diretos, 12.000 indiretos e investimentos da ordem de R\$ 12 bilhões. Vasconcellos ressaltou que os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) são fundamentais e representam, em média, 80% do total dos projetos construídos nos últimos anos.

Ele comparou que as bacias Amazônica e do Mississipi (EUA) possuem proporções semelhantes, portos com localizações estratégicas parecidas e distâncias similares para destinos como Roterdã, Xangai e Suez. O eixo entre Barcarena, Santarém e Itacoatiara exporta 25 milhões de toneladas por ano, enquanto o porto de New Orleans, no Mississipi, exporta 60 milhões t/ano. A bacia norte-americana concentra aproximadamente 18.000 barcaças cobertas, ante 1.100 barcaças na região amazônica.

"Isso dá ideia do potencial para o futuro com o desenvolvimento da logística, do crescimento da produção do Arco Norte. Com as iniciativas projetadas para os próximos anos, a tendência de escoamento da safra pela região é muito grande e dá perspectiva de que o crescimento da frota para escoamento de grãos será grande", disse Vasconcellos, na última semana, durante o 12º Seminário Internacional de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).



Na ocasião, ele lembrou que entre 2013 e 2020 foram produzidas cerca de 500 barcaças, 20 empurradores de grande porte e 15 empurradores de pequeno porte, somente para o agronegócio. Os projetos somaram R\$ 2,2 bilhões de investimentos, dos quais 80% foram provenientes do FMM, resultando na geração de 1.800 empregos diretos e 7.200 indiretos.

Vasconcellos lamentou o que classifica como 'ataques sistemáticos' no Congresso em iniciativas tentando acabar ou minimizar recursos alocados pelo fundo e com sucesso na utilização pela indústria. "O FMM é fundamental para o desenvolvimento da indústria naval e da logística do Brasil", afirmou. Entre 2010 e 2020, houve crescimento de 118% na frota de barcaças, a maior parte unidades para transporte de grãos. De acordo com dados da agência Nacional de Transportes Aquaviários, houve 72% de crescimento na construção de empurradores nesse período.

Para viabilizar as novas demandas, ele destacou a concessão da BR-163 e a manutenção permanente do Rio Madeira no curto prazo. No médio prazo, Vasconcellos espera o aumento paulatino do calado de Vila do Conde e o derrocamento do Pedral do Lourenço e do Pedral Marabá. Ele também defendeu que o setor permaneça atento aos projetos de lei e emendas no Congresso que visam reduzir a arrecadação ou até acabar com a principal fonte de recursos da construção naval brasileira. "O FMM tem sido fundamental para a logística brasileira, inclusive para o agronegócio. Infelizmente, parte desses ataques acontecem pela bancada do agronegócio. Só imputo isso à falta de conhecimento da importância que o FMM tem para frota de agronegócio, que foi feita com utilização de recursos do FMM", salientou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/10/2021

PRODUTOS E SERVIÇOS 725

Da Redação PRODUTOS E SERVIÇOS 26 Outubro 2021

"A certificação é um reconhecimento aos nossos esforços em estruturar a gestão ambiental do Porto do Açu com base nas melhores práticas do mercado e em linha com nossa estratégia de sustentabilidade. Nosso objetivo é buscar um desempenho ambiental de alta performance comparável aos principais portos do mundo", ressalta José Firmo, CEO da Porto do Açu Operações.

Também em 2021 o Porto do Açu formalizou sua adesão ao Environmental Ship Index (ESI), índice que classifica as embarcações que superam os padrões de emissão estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO). Navios que performam acima dos padrões ambientais estabelecidos passaram a ter acesso a tarifas portuárias diferenciadas, com descontos de até 10%.

Lavadoras de ultra pressão

A Nilfisk, empresa que atua no fornecimento de equipamentos profissionais para limpeza, disponibiliza para o mercado brasileiro os modelos móveis Merlion Plus E 360, Merlion Plus E-500 e Mermaid E-500, Mermaid E-800, Mermaid E-800 e Mermaid E-1100, que são indicados para a limpeza profissional de navios e estaleiros. Os equipamentos foram desenvolvidos para remover qualquer tipo de sujeira acumulada que necessite de maior pressão e vazão, incluindo ferrugem, óleo e tinta em superfícies como aço e concreto. As lavadoras apresentam baixo custo operacional com economia de combustível e maior tempo de vida útil, com sensores magnéticos e motores de baixa rotação.

"A indústria naval tem um papel importante no país, com geração de empregos e renda em vários estados costeiros. Nossas máquinas são uma ótima opção para reduzir custos das operações de plataformas marítimas, navios de cabotagem; petroleiros; gaseiros e estruturas flutuantes diversas. Oferecemos lavadoras para a limpeza pesada para a remoção de calcário, depósitos de



incrustações e crescimento marítimo. Nossa expectativa é alcançar 5% desse mercado nos próximos anos”, explica o Engenheiro e Consultor Técnico da Nilfisk no Brasil, Hércules Rosa.

Os equipamentos Merlion Plus Series apresentam tecnologias inovadoras como a bomba para longas horas de funcionamento na versão E-500, garantindo maior produtividade. O modelo E-360 BR dispõe de jateamento de areia úmida livre de poeira com acessórios opcionais e é ideal para a limpeza profissional do convés e do compartimento de carga.

IOT

Uma nova pesquisa da Inmarsat revela um rápido aumento no nível de maturidade das organizações que adotam a Internet das Coisas (Internet of Things - IoT) industrial desde o início da pandemia de Covid-19. Os entrevistados provenientes de vários setores também relataram que a Covid-19 demonstrou a importância da IoT para seus negócios, com muitas implementações de IoT aceleradas em resposta à pandemia.

De acordo com a pesquisa, a adoção de IoT teve enorme progresso de 2020 a 2021. Mais de três quartos (77%) das organizações pesquisadas já implantaram totalmente pelo menos um projeto de IoT, com 41% tendo alcançado isso no período de 12 meses a partir do segundo trimestre de 2020. Dos 23% restantes dos entrevistados que ainda não implantaram totalmente os projetos de IoT, todos estão atualmente testando-os ou planejam implantar ou testar pelo menos um projeto de IoT nos próximos 18 meses.

Outros 84% dos entrevistados indicaram que aceleraram ou pretendem acelerar a adoção da IoT em resposta aos desafios relacionados à Covid-19. Esse número inclui 47% que já aceleraram a adoção da IoT para responder ao vírus, 24% que acelerará nos próximos doze meses e 14% que acelerará além dos próximos 12 meses. Os 47% que já aceleraram a adoção da IoT são menos propensos a afirmar que a Covid-19 impactou negativamente sua capacidade de operar, do que aqueles que ainda não o fizeram, demonstrando uma ligação entre a IoT e a continuidade dos negócios durante a pandemia. Além disso, mais da metade (52%) dos entrevistados indicou que os desafios comerciais e operacionais relacionados à Covid-19 destacaram a importância da IoT.

Sistema aduaneiro

Em fase final de implantação, o novo sistema aduaneiro da SCPAR Porto de Imbituba foi apresentado aos usuários do Porto. A ferramenta de controle de entrada e saída de veículos, pesagem dos caminhões e agendamentos marítimos foi totalmente remodelada para trazer mais eficiência à atividade portuária.

O treinamento ocorreu de forma presencial e online para os setores de operações, balanças, portarias e triagem da Autoridade Portuária, além de profissionais das empresas operadoras portuárias que trabalham com agendamento.

A atualização foi liderada pela diretoria de Planejamento e Operações, por meio da gerência de Tecnologia da Informação. “É um grande salto de qualificação do nosso controle aduaneiro, pois agiliza os processos portuários, automatizando a entrega de dados brutos, como o total de cargas movimentadas e outros dados comparativos”, explica José João Tavares, diretor da área.

Transporte rodoviário

A Norsul dá mais um passo na reestruturação da companhia: a marca acaba de iniciar uma parceria para alavancar a contratação de empresas e autônomos para o transporte rodoviário com a Target, pioneira na oferta integrada de meios de pagamento e soluções financeiras completas para empresas de logística, caminhoneiros e redes de combustíveis. Enquanto a Norsul ganhará ampliação de mercado, com parceiros do transporte rodoviário, a fintech tem expectativa de dobrar sua carteira de clientes Conta Digital com a parceria.



“Queremos dar aos fornecedores acesso a toda a gestão financeira, transmitindo uma relação de confiança da Norsul com eles. Teremos a vantagem da automatização e documentação via base de dados, com o benefício de contar com uma empresa que está totalmente em compliance em seus processos”, explica Ricardo Nuno, gerente executivo de Desenho de Soluções da Norsul.

Caminhões a gás

A Reiter Log adquiriu 124 caminhões movidos a gás (natural e/ou biometano) da Scania e entra para o seleto grupo de maiores frotas desta solução alternativa ao diesel do Brasil. A transportadora, de Nova Santa Rita (RS), investirá mais de R\$ 100 milhões nesse negócio e inicia um novo posicionamento que traz a sustentabilidade como prioridade com a aplicação do conceito ESG (Environmental, Social and Governance) na gestão da empresa e nas soluções em logística, que serão oferecidas aos seus clientes. As entregas dos modelos R 410 foram planejadas para começar no último trimestre de 2021 e serem concluídas ao longo do primeiro semestre de 2022.

A Scania segue firme liderando a transição para um sistema de transporte mais sustentável. Globalmente, avança no compromisso de reduzir 50% do CO2 gerado em todas as operações e de 20% no nível de emissão de seus próprios produtos com objetivos baseados na ciência (SBT - Science Based Target), ambas até 2025.

“A Reiter Log passa a ter uma das maiores frotas a gás do Brasil e, sem dúvida, a mais ampla da região Sul. Trata-se de um operador logístico muito forte a nível nacional e que vem se unindo aos seus embarcadores na busca por um setor mais sustentável. Um compromisso sério que passa a pautar todas as ações da empresa. São exemplos assim que transformam o mundo dos transportes”, afirma Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil. “Iniciativas como a da Reiter Log estão confirmando as tendências apontadas pela Scania desde que assumimos o compromisso de liderar a transição para um setor de transporte mais sustentável. Com esta compra expressiva e colocando a sustentabilidade como prioridade, a Reiter Log se torna um dos grandes parceiros da Scania nesta jornada”.

Agendamento de caminhões

Responsável pela eliminação das filas de caminhões que se formavam nas rodovias e vias próximas ao Porto de Santos até o início da década passada, o agendamento da chegada de caminhões muda de plataforma. “Para evitar falhas na transição e dúvidas dos operadores de terminais e pátios reguladores, mantivemos os layouts de integração idênticos, tanto para a troca por arquivos quanto para as integrações por webservice”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Desenvolvido pela Santos Port Authority (SPA), o novo sistema traz novas funcionalidades que visam a atualização e melhoria do agendamento. A atual plataforma de sincronização de chegada de cargas rodoviárias, o Portolog, atua em conjunto com o sistema de gerenciamento de tráfego de caminhões (SGTC), da autoridade portuária. Com o novo sistema, a SPA poderá unificar as duas ferramentas no futuro e, com isso, ter mais eficiência.

Dessalinização

A maior planta de dessalinização de água do mar do Brasil entra em operação na ArcelorMittal Tubarão. O sistema de ponta é resultado de investimentos de R\$ 50 milhões, tem capacidade inicial para dessalinizar 500m³/hora de água e garantirá maior segurança hídrica para a empresa e para o Espírito Santo.

De acordo com o presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO ArcelorMittal Aços Planos América do Sul, Benjamin Baptista Filho, mesmo com os desafios impostos pela pandemia, as obras foram realizadas dentro do cronograma previsto. “Sua construção demandou a criação de 220 novos



postos de trabalho. Um grande volume de profissionais que, juntamente às nossas equipes, executou todo o processo dentro dos mais rígidos controles de segurança para garantir a saúde e a integridade de todos”, explicou. Segundo o executivo, a produção da planta está alinhada à estratégia da empresa frente a futuros cenários de escassez hídrica. A água tratada será destinada para fins industriais, substituindo parte do volume consumido do Rio Santa Maria da Vitória e permitindo, assim, maior disponibilidade do recurso para a sociedade.

O sistema utiliza tecnologia de osmose reversa, bastante comum em países como Israel, Espanha, Estados Unidos e outros, para captação de água do mar. Construída em área de cerca de 6 mil m², a planta consumirá cerca de 3MW de energia elétrica e representa menos de 1% do total de energia gerada pela ArcelorMittal Tubarão.

Um dos diferenciais do projeto está na sua configuração por módulos. O primeiro terá capacidade para dessalinizar 500 m³/hora de água do mar (suficiente para abastecer cerca de 80 mil pessoas/dia), com possibilidade de serem acrescentados módulos futuramente.

Todo seu processo não gerará impactos ambientais significativos. A solução de sal em água resultante da dessalinização, a salmoura, será devolvida ao mar por um canal de retorno já existente na usina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021

EDITORIAL 725

Da Redação EDITORIAL 26 Outubro 2021

A reportagem à página 42 desta edição atualiza as oportunidades. Um detalhe é que mesmo para as contratações no mercado internacional, é possível “tropicalizar” partes de componentes e equipamentos via filiais brasileiras. A SPE Águas Azuis, responsável pelo projeto, tem como premissa o incentivo ao desenvolvimento de fornecedores no país. Pelo organograma de construção, a primeira fragata deve ter 31,75% de conteúdo local e as demais, 40,50%. ••• Em novembro de 2017, a Aliança Navegação encomendou dois navios porta-contêineres de 3.800 TEUs a estaleiro chinês por um total de US\$ 85 milhões. Mas o dólar estava cotado, então, a R\$ 3,22. Nesse caso, o preço convertido em reais ficava em R\$ 273,7 milhões. A Log-In acaba de anunciar a aquisição de dois porta-contêineres de 3.158 TEUs no estaleiro chinês Zhoushan Changhong International por um total de US\$ 85,2 milhões. Com o dólar cotado a R\$ 5,48 no fechamento desta edição, o custo Brasil fica em R\$ 466,896 milhões. Ou R\$ 233,448 milhões a unidade. Qual seria o custo de construção em estaleiro brasileiro hoje?

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2021



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 168/2021
Página 71 de 71
Data: 26/10/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006