

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 100/2022  
Data: 09/08/2022

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PONTE DOS BARREIROS É LIBERADA PARA VEÍCULOS PESADOS EM SÃO VICENTE: 'PÁGINA VIRADA'.....	4
BNDES MARCA DEBATE SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PARA 22 DE AGOSTO .....	5
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>5</b>
NOVO TERMINAL FERROVIÁRIO EM RIO VERDE (GO) VAI MOVIMENTAR 3,5 MILHÕES DE TONELADAS POR ANO .....	5
PONTE AÉREA SP-RJ É A PRIMEIRA DO MUNDO COM ACESSO BIOMÉTRICO DO CHECK-IN AO EMBARQUE.....	6
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF</b> .....	<b>8</b>
BRASIL TEM 1ª PONTE AÉREA BIOMÉTRICA DO MUNDO PARA EMBARQUE DE PASSAGEIROS.....	8
EMPRESAS PODEM SE INSCREVER PELO GOV.BR PARA ATUAR COM TRANSPORTE DE CABOTAGEM NO "BR DO MAR" .....	9
TEMPO MÉDIO DE ABERTURA DE EMPRESAS CAI PARA UM DIA E 2 HORAS EM JULHO DE 2022 .....	10
RECEITA FEDERAL COMBATE A IMPORTAÇÃO ILEGAL DE PRODUTOS ELETRÔNICOS .....	11
MINISTRA DE TAIWAN AFIRMA QUE TECNOLOGIA DEVE ESTAR A FAVOR DA SOCIEDADE .....	12
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>13</b>
EDITORIAL – O CAMINHO SUSTENTÁVEL .....	13
NACIONAL - HUB – BR DO MAR.....	14
<i>erovia 1</i> .....	14
<i>Ferrovia 2</i> .....	14
<i>Fibra ótica</i> .....	14
<i>Nomeação</i> .....	14
NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,2 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE AGOSTO .....	14
REGIÃO SUDESTE - JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE LEILÃO DE LOTE RODOVIÁRIO DO TRIÂNGULO MINEIRO .....	15
REGIÃO SUDESTE - TRÊS TRIPULANTES COM SUSPEITA DE VARÍOLA DOS MACACOS ESTÃO INTERNADOS EM SANTOS..	17
REGIÃO SUDESTE - MINISTRO DA INFRAESTRUTURA VISTORIA OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA BR-153/SP .....	18
REGIÃO SUDESTE - SAMPAIO ACOMPANHA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE EMBARQUE BIOMÉTRICO EM CONGONHAS	19
REGIÃO NORDESTE - 3R PETROLEUM INICIA OPERAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS DO POLO FAZENDA BELÉM, NO CEARÁ.	19
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE APRESENTA PROJETOS SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL EM EVENTO	21
NO PARÁ.....	21
INTERNACIONAL – MAIS NAVIOS DEIXAM A UCRAÍNA COM CEREAIS .....	22
OPINIÃO – LOGÍSTICA - FRETES EM DECLÍNIO .....	23
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>24</b>
V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM ESTÁ COM INSCRIÇÕES ABERTAS .....	24
PORTO DE ITAJAÍ REALIZA ENTREGA DE 17 PAINÉIS AO MUNICÍPIO.....	28
MORADORES DE SANTOS JÁ PODEM BAIXAR APP QUE FACILITA ACESSO AOS SERVIÇOS MUNICIPAIS.....	30
INCÊNDIO ATINGE TERMINAL PETROLÍFERO DE CUBA; TERCEIRO TANQUE DESABA.....	31
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,236 BILHÃO; NO ENTANTO, QUEDA ANUAL É DE 29%.....	32
VTMIS GARANTE SEGURANÇA MARÍTIMA NA ÁREA DO PORTO DE VITÓRIA .....	32
<b>CORREIO DO ESTADO - MS</b> .....	<b>33</b>
PRODUTOS SUL-MATO-GROSSENSES ESCOAM POR CINCO PORTOS ESPALHADOS PELO BRASIL .....	33
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>34</b>
GUEDES ESTUDA META PARA DÍVIDA PÚBLICA COMPLEMENTAR AO TETO DE GASTOS .....	34
BIDEN ASSINA LEI QUE LIBERA US\$ 52 BI PARA ENFRENTAR CHINA NA ÁREA DE SEMICONDUTORES.....	36
SANTOS DUMONT E CONGONHAS TERÃO ACESSO BIOMÉTRICO DO CHECK-IN AO EMBARQUE .....	37
PARA EMPRESÁRIOS, COMPLIANCE É O TEMA MAIS IMPORTANTE DE ESG, MOSTRA PESQUISA .....	38
REINO UNIDO PODE TER 'APAGÃO' NO INVERNO COM ESCASSEZ DE GÁS.....	39
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>40</b>
INFLAÇÃO EM QUEDA MANTÉM BOLSONARO NO PÁREO NA CORRIDA ELEITORAL; LEIA ANÁLISE.....	40
PRESIDENTE DO BRADESCO DIZ QUE PROPOSTA DE NOVA ÂNCORA FUNCIONA E QUE É PRECISO LIMITAR GASTOS .....	41
AES BRASIL FECHA ACORDO COM A CUBICO PARA COMPRA DE COMPLEXO EÓLICO POR R\$ 2,03 BILHÕES .....	42
PROGRAMA 'CAIXA PARA ELAS' VAI FOCAR EM RELACIONAMENTO PARA CLIENTES MULHERES .....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>44</b>
RUMO E ANDALI INICIAM OPERAÇÃO DE FERTILIZANTE .....	44



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 100/2022  
Página 3 de 63  
Data: 09/08/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoco@mercoshipping.com.br](mailto:mercoco@mercoshipping.com.br)

ELETOBRAS PODE INVESTIR MAIS DE R\$ 15 BILHÕES POR ANO, DIZ PRESIDENTE.....	45
APROXIMAÇÃO DE INTEGRANTES DA BANCADA RURALISTA COM LULA NÃO INTERFERE NA IMAGEM DO COLEGIADO, DIZ FPA.....	46
CARGA DE GRÃOS DA UCRÂNIA NÃO É ACEITA POR COMPRADOR.....	47
SGS AMPLIA OFERTA DE ANÁLISE DE ALIMENTOS PARA A AGROINDÚSTRIA.....	48
ADM FIRMA PARCEIRA PARA DESENVOLVER NOVOS PRODUTOS À BASE DE SOJA .....	49
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>50</b>
MAIS DOIS NAVIOS DE GRÃOS DEIXAM A UcrÂNIA; 12 EMBARCAÇÕES JÁ PARTIRAM SOB NOVO ACORDO .....	50
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>51</b>
ABTP ALERTA TCU SOBRE IRREGULARIDADES EM REGRAS PARA ARRENDAMENTO DO STS-10 .....	51
CI DEVE RETOMAR DISCUSSÃO DE PL SOBRE GERAÇÃO OFFSHORE NA PRÓXIMA SEMANA .....	52
ARTIGO - A PARTICIPAÇÃO DA MULHER NA LOGÍSTICA FRIGORIFICADA.....	54
NAVIO DE PORTUGAL DESEMBARCA NO CearÁ COM CARGA PARA RENOVAR TECNOLOGIA DE TORRES EÓLICAS ONSHORE .....	55
RIO DE JANEIRO DEBATE NOVA MODELAGEM DO TRANSPORTE DE BARCAS.....	55
MASSON MARINE APOSTA NO BRASIL E AMÉRICA DO SUL .....	57
ARTIGO - EM DEFESA DA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS .....	58
TRANSFORMAÇÃO DIGITAL, ENERGIAS VERDES, HIDROVIAS E PROJETOS DE INVESTIMENTO: OS TEMAS-CHAVE DO AAPA LATINO 2022.....	62
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>63</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM .....	63



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PONTE DOS BARREIROS É LIBERADA PARA VEÍCULOS PESADOS EM SÃO VICENTE: 'PÁGINA VIRADA'

A ponte está totalmente liberada para o tráfego de veículos que pesem até 45 toneladas

Por: A Tribuna.com.br



*A ponte que liga as áreas Insular e Continental de São Vicente está totalmente liberada para o tráfego de veículos que pesem até 45 toneladas Foto: Divulgação/Prefeitura de São Vicente*

Duas semanas após o trânsito de veículos leves ser totalmente liberado na Ponte dos Barreiros, em São Vicente, chegou a vez do acesso aos veículos pesados. O anúncio foi feito pelo prefeito Kayo Amado (Pode) no início da noite desta segunda-feira (8). “Página virada, agora em definitivo”, declarou em transmissão ao vivo nas redes sociais.

Com a decisão do Poder Judiciário, a ponte que liga as áreas Insular e Continental de São Vicente está totalmente liberada para o tráfego de veículos que pesem até 45 toneladas. “Notícia maravilhosa. Era a última etapa que faltava para a gente poder falar, finalmente e definitivamente: ponte 100% liberada”, disse Kayo Amado.

No mês passado, A Tribuna noticiou que a cidade aguardava autorização da Justiça para liberar o trânsito de veículos pesados, como caminhões. O ofício à Vara da Fazenda Pública tinha sido enviado no dia 22 de julho.

O argumento da Prefeitura, de que a recuperação da estrutura elevou sua capacidade de sustentação de 32 para 45 toneladas, foi baseado em uma avaliação realizada pelo Laboratório de Sistemas Estruturais (LSE), empresa particular de São Paulo.

A vida útil é estimada em mais 50 anos, mas serão necessárias, conforme a legislação, inspeções rotineiras anuais e, de cinco em cinco anos, especiais.

#### Histórico

A Ponte dos Barreiros foi bloqueada em 30 de novembro de 2019, por ordem judicial, sob risco de colapso. No mês seguinte, o Governo Federal liberou a verba para a recuperação da estrutura, que, em março de 2020, foi disponibilizada pela Caixa Econômica Federal. As obras foram divididas em duas fases.

A primeira fase começou em abril de 2020, a cargo da Terracom, e foi finalizada em junho, com a recuperação de 52 estacas com maior desgaste. Já no dia 1º de julho daquele ano, a ponte foi reaberta para veículos leves, com autorização do Tribunal de Justiça de São Paulo. Um mês depois, também por decisão da Justiça, foi liberado o tráfego para ônibus urbanos e caminhões do Corpo de Bombeiros.

A licitação para a segunda fase das obras foi suspensa em fevereiro do ano passado, por supostas irregularidades. Porém, em 29 de abril, o processo foi retomado e a empresa Jatobeton assumiu a obra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/08/2022

### **BNDES MARCA DEBATE SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PARA 22 DE AGOSTO**

Governo Federal enviará neste mês ao TCU os estudos sobre a concessão



**Governo Federal espera que TCU dê aval à desestatização da gestão do Porto até outubro** Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) fará em 22 de agosto uma audiência pública para discutir a desestatização do Porto de Santos e receber sugestões ao processo. O aviso foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira (5).

A audiência será virtual e terá início às 9h30 (de Brasília). Os interessados em participar do debate

podem obter informações no site do BNDES ([www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)).

Na quinta-feira (4), o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o Governo Federal enviará neste mês ao Tribunal de Contas da União (TCU) os estudos de privatização do Porto de Santos.

Em postagem feita no Twitter, o ministro reforçou a intenção da União de realizar o leilão ainda este ano, em dezembro. Contudo, a realização do leilão em 2022 é vista com cada vez mais desconfiança no setor - e mesmo por integrantes do governo.

Para fazer o leilão em dezembro, o Governo Federal espera que TCU dê aval à desestatização até outubro. A Corte de Contas, contudo, pode levar mais tempo para analisar o projeto do Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/08/2022

 Governo Federal

 Ministério da Infraestrutura

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

### **NOVO TERMINAL FERROVIÁRIO EM RIO VERDE (GO) VAI MOVIMENTAR 3,5 MILHÕES DE TONELADAS POR ANO**

Instalações no trecho goiano da Ferrovia Norte-Sul permitirão o escoamento da produção desde o Porto de Santos (SP)



**Empreendimento amplia a capacidade operacional da empresa na região Centro-Oeste** - Foto: Divulgação/Rumo

O município de Rio Verde, em Goiás, passará a ser o principal ponto de transporte de fertilizantes da Malha Central com a inauguração, nesta terça-feira (9), do novo terminal ferroviário voltado para esse tipo de produto. As novas instalações são fruto de parceria entre a concessionária Rumo Logística e a Andali S/A (joint venture formada



pelas empresas CHS Agronegócios, BR Fertilizantes e holdings fundadoras), com foco em atender as operações logísticas de fertilizantes.

Com a estrutura, será possível a movimentação a partir do Porto de Santos (SP) até Goiás, por meio da Ferrovia Norte-Sul, administrada pela concessionária. O novo terminal tem vocação para descarga e transbordo ferroviário e contará com os serviços de mistura (industrialização), armazenagem, descarga rodoviária e carregamento a granel. A estimativa anual é de 1,5 milhão de toneladas transportadas via ferrovia e 750 mil toneladas de fertilizantes misturados, gerando cerca de 1 mil empregos diretos e indiretos. A capacidade total de recebimento é de até 3,5 milhões de toneladas por ano.

Com investimentos de R\$ 160 milhões por parte da Andali S/A, o empreendimento amplia a capacidade operacional da empresa na região Centro-Oeste, reduzindo custos na cadeia de fertilizantes e gerando avanços na logística do agronegócio brasileiro. A medida também é importante para impulsionar o equilíbrio da matriz nacional de transportes, já que a demanda do agronegócio em Goiás é abastecida majoritariamente pelo modal rodoviário.

### **Produção**

O montante investido no projeto compreende os armazéns, equipamentos de mistura e descarga, prédios de descarga e limpeza de vagões, desvio ferroviário, prédios industriais complementares e prédios administrativos. O acordo entre as empresas prevê que a Andali será responsável pela operacionalização e gestão de toda a infraestrutura do terminal de fertilizantes, enquanto Rumo responderá pelo transporte dos produtos a partir do Porto de Santos com destino a Rio Verde.

Considerado o maior produtor de grãos de Goiás, Rio Verde foi escolhida pela sua posição geográfica estratégica na rota do agronegócio. A cidade será o principal polo de escoamento de grãos, insumos e fertilizantes, atendendo toda a região, além de contar com mão de obra especializada. A Ferrovia Norte-Sul (EF-151) corta o município por um extensão de 93 quilômetros, cruzando a BR-452/GO. No total, o trecho concessionado da Rumo é de 1.537 quilômetros, ligando Porto Nacional (TO) a Estrela D'Oeste (SP)

\*Com informações da Rumo Logística

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

Data: 09/08/2022

## **PONTE AÉREA SP-RJ É A PRIMEIRA DO MUNDO COM ACESSO BIOMÉTRICO DO CHECK-IN AO EMBARQUE**

Combinando análise de dados e validação por biometria, a tecnologia dispensa apresentação de cartões de embarque e documentos de identificação dos viajantes de voos domésticos partindo de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ)

Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) são os primeiros aeroportos brasileiros a implantar de forma definitiva o embarque facial biométrico 100% digital para passageiros e tripulantes. Combinando análise de dados e validação por biometria, a tecnologia dispensa a apresentação de cartões de embarque e documentos de identificação dos viajantes de voos domésticos partindo desses terminais. Serão beneficiados especialmente os usuários da ponte aérea São Paulo/Rio de Janeiro. Com o procedimento instalado nos aeroportos que formam a rota de maior movimento do país, o Brasil tem agora a primeira ponte aérea biométrica de ponta a ponta do mundo.

O processo de implantação definitiva da tecnologia já está em andamento: ocorre de forma gradual e simultânea nos aeroportos paulista e fluminense, devendo ser concluído ainda neste mês. Quando a funcionalidade estiver disponível, os viajantes que estiverem em voos com embarques biométricos e optarem pelo uso da tecnologia só precisarão da imagem de seus rostos para fazer check-in e acessarem salas de embarque e aeronaves. No caso de comissários de bordo e pilotos da aviação regular, a solução inclui o acesso a áreas restritas dos dois terminais aéreos. A iniciativa tem o

objetivo de tornar mais eficiente, ágil e seguro o processamento de passageiros e tripulantes, tendo por premissa a segurança no tratamento e a proteção dos dados pessoais dos usuários contra uso indevido ou não autorizado.

Comitiva do Governo Federal, liderada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, esteve em Congonhas nesta terça-feira (9) para vistoriar o andamento dos trabalhos. Participaram, entre outras autoridades e parceiros do projeto Embarque +Seguro 100% Digital, o presidente da Infraero, Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior; o diretor-presidente do Serpro, Gileno Barreto; o secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann; e o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Juliano Noman, além de representantes da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero). O ministro do Turismo, Carlos Brito, também esteve presente.

A implantação do sistema biométrico nos dois aeroportos, e na quinta ponte aérea do mundo em fluxo de voos, foi possível após ele ser testado durante o projeto piloto do programa federal Embarque +Seguro, sob condução do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). De outubro de 2020 a janeiro deste ano, mais de 6,2 mil passageiros participaram da fase de testes do programa, realizada em sete aeroportos do país. Entre pilotos e comissários de bordo, quase 200 profissionais avaliaram o embarque biométrico em Congonhas e no Santos Dumont, de novembro de 2021 a janeiro deste ano.

### Como funciona

Cada empresa aérea operando em Congonhas e Santos Dumont poderá adotar procedimentos próprios para o cadastramento biométrico e validação do passageiro na base governamental, por meio do Serpro. Neste início, para usar o sistema, o usuário deve dispor de documento biométrico válido (CNH digital ou título de eleitor digital); passagem aérea e acesso ao canal de cadastramento e validação biométrica da companhia aérea. Por meio do canal, no momento do check-in ou após a sua realização, o passageiro realizará a validação biométrica associada a seu voo. Ele deverá aceitar os termos da Lei Geral de Proteção de Dados (LPGD), devendo fazê-lo a cada novo voo. Executada essa ação, de forma digital, e sendo validado o cadastro, o passageiro estará apto a usar o sistema biométrico para o respectivo voo.

No aeroporto, a biometria facial será usada em duas etapas: primeiro, no acesso à sala de embarque; depois, no acesso à aeronave. Na entrada da sala de embarque, totens farão a leitura biométrica da face, consultando a base do governo e verificando o cadastro do passageiro e a existência do cartão de embarque válido. Aprovada a biometria, o passageiro fica autorizado a ingressar no local. A segunda etapa ocorrerá no portão de embarque, no momento de ingresso na aeronave.

Na fase de testes do programa, foram medidos indicadores como redução no tempo em filas, no acesso à sala de embarque e à aeronave. Com a biometria, o tempo médio do embarque caiu de 7,5 segundos para 5,4 segundos por passageiro. Isso significa que, com a biometria, será possível processar mais embarques no mesmo tempo do processamento atual, correspondendo a um ganho de 27%. Mas os viajantes poderão optar entre o sistema e os procedimentos tradicionais de check-in e embarque, que continuam disponíveis.

Para tripulantes, o uso do novo sistema também é opcional. Quem escolher o procedimento biométrico deve acessar a aplicação Embarque +Seguro Tripulantes, por meio de dispositivo móvel, em sua conta pessoal da plataforma GovBR, onde ocorre a checagem dos dados/documentos profissionais, seguida de captura de selfie e habilitação do usuário como participante do Embarque +Seguro Tripulantes. O tripulante também deverá aceitar os termos da Lei Geral de Proteção de Dados (LPGD), porém o consentimento é válido por um ano, não sendo necessário o acesso na aplicação a cada novo voo. O procedimento biométrico, contudo, não exige o profissional de se submeter à inspeção de segurança aeroportuária.



### Tecnologia em 20 portões de embarque

Para que fosse adotado em definitivo em dois dos principais aeroportos do país, a Infraero, operadora do Santos Dumont e de Congonhas, firmou cooperação técnica com o Serpro, desenvolvedor do sistema de validação biométrica para o Embarque +Seguro. A disponibilização dos equipamentos e interface, incluindo totens de leitura biométrica e catracas automáticas, está a cargo das empresas de TI Pacer e Digicon, respectivamente.

Os dispositivos estão sendo instalados gradualmente em todas as áreas de check-in e portões de embarque dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont: são 12 portões e 10 catracas no terminal paulista; e oito portões e cinco catracas no fluminense. Após realizados os devidos testes, cada equipamento torna-se imediatamente operacional, liberando a solução tecnológica para uso de todas as companhias aéreas que operam nos dois terminais e que tenham formalizado sua adesão à iniciativa junto ao Serpro, por meio de assinatura de termo de confidencialidade e de aceite às regras da LGPD.

Com informações da Superintendência de Comunicação e Marketing do Serpro; da Assessoria de Imprensa da Infraero e da Assessoria de Comunicação Social da Anac

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

*Data: 09/08/2022*



Ministério da Economia

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

### **BRASIL TEM 1ª PONTE AÉREA BIOMÉTRICA DO MUNDO PARA EMBARQUE DE PASSAGEIROS**

Aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) iniciam check-in e embarque nas aeronaves com reconhecimento facial de forma definitiva, sem exigir bilhetes aéreos e documentos do viajante

A tecnologia de embarque com reconhecimento facial de passageiros e tripulantes entrou em funcionamento definitivo no Brasil, nesta terça-feira (9/8), nos aeroportos de Congonhas (SP) e de Santos Dumont (RJ). Com isso, o embarque facial biométrico 100% digital começou a ser realizado no país. O procedimento combina análise de dados e validação por biometria, dispensando a apresentação, no check-in e no embarque às aeronaves, de bilhetes aéreos e documentos de identificação de pessoas também em voos domésticos partindo dos terminais de São Paulo e Rio de Janeiro.

A medida – que está sendo implantada de forma gradativa nos aeroportos – tem o objetivo de tornar mais eficiente, ágil e seguro o processamento do embarque de passageiros e tripulantes, visando à segurança no tratamento e à proteção dos dados pessoais dos usuários contra uso indevido ou não autorizado. Para os viajantes que estiverem em voos com embarques biométricos e optarem pelo uso da tecnologia, basta a imagem de seus rostos para o check-in e acesso às salas de embarque e aeronaves. No caso de comissários de bordo e pilotos, o acesso se estende às áreas restritas dos dois terminais aéreos. Os viajantes poderão escolher entre o uso do sistema biométrico e os procedimentos tradicionais de check-in e embarque, que continuam disponíveis.

Antes da implantação definitiva, a tecnologia de biometria foi testada durante o projeto-piloto do Programa Embarque + Seguro, conduzido pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) e pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia. De outubro de 2020 a janeiro deste ano, mais de 6,2 mil passageiros de sete aeroportos do país participaram da fase de testes. Entre novembro de 2021 e janeiro de 2022, cerca de 200 pilotos e comissários de bordo também avaliaram o embarque biométrico em Congonhas e em Santos Dumont.



Na fase de testes, foram medidos indicadores – como redução no tempo em filas – durante os acessos à sala de embarque e à aeronave. Com a biometria, o tempo médio do embarque caiu de 7,5 para 5,4 segundos por passageiro, correspondendo a um ganho de 27% no tempo de processamento do embarque de mais passageiros.

### Como funciona

No aeroporto, a biometria facial é realizada em duas etapas: primeiro, no acesso à sala de embarque; depois, no acesso à aeronave. Na entrada da sala de embarque, totens fazem a leitura biométrica da face, consultando a base de dados dos órgãos oficiais, verificando o cadastro do passageiro e a existência do cartão de embarque válido. Aprovada a biometria, o passageiro fica autorizado a ingressar no local. A segunda etapa ocorre no portão de embarque, no momento de ingresso à aeronave.

O tripulante que escolher o procedimento biométrico deve acessar a aplicação Embarque + Seguro Tripulantes, por meio de dispositivo móvel, em sua conta pessoal da plataforma GOV.BR. O processo ocorre com a checagem dos dados e de documentos profissionais, seguida de captura de selfie e habilitação do usuário como participante do Embarque + Seguro Tripulantes – o que não exige do profissional de se submeter à inspeção de segurança aeroportuária.

As empresas aéreas que operam em Congonhas e Santos Dumont podem adotar procedimentos próprios, via Serpro, para o cadastramento biométrico e validação do passageiro na base governamental. Para utilizar o sistema, o usuário deve dispor de documento biométrico válido, passagem aérea, acesso ao canal de cadastramento e validação biométrica da companhia aérea. Por meio do canal, no momento do check-in ou após a sua realização, o passageiro realiza a validação biométrica associada a seu voo. Ele deve aceitar os termos da Lei Geral de Proteção de Dados (LPGD), necessitando fazer o mesmo procedimento a cada novo voo, sendo a escolha opcional. Executada essa ação de forma digital e validado o cadastro, o passageiro estará apto a usar o sistema biométrico para o respectivo voo.

O processo de implantação definitiva da tecnologia está em andamento e ocorre de forma gradual e simultânea nos dois aeroportos, devendo ser concluído ainda neste mês. Os equipamentos e interface – incluindo totens de leitura biométrica e catracas automáticas – estão sendo instalados gradualmente pelas empresas de TI Pacer e Digicon, respectivamente, em todas as áreas de check-in e portões de embarque dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, que são operadas pela Infraero. Ao todo, são 12 portões e 10 catracas no terminal paulista, e oito portões e cinco catracas no fluminense. Após realizados os devidos testes, cada equipamento torna-se imediatamente operacional, liberando a solução tecnológica para uso de todas as companhias aéreas que operam nos dois terminais e que tenham formalizado sua adesão à iniciativa.

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

*Data: 09/08/2022*

## EMPRESAS PODEM SE INSCREVER PELO GOV.BR PARA ATUAR COM TRANSPORTE DE CABOTAGEM NO "BR DO MAR"

Interessados autorizados a prestarem o serviço já podem fazer inscrição gratuita e totalmente digital para requerer habilitação junto ao Ministério da Infraestrutura

As empresas autorizadas a operar na prestação de serviços de transporte em navegação de cabotagem, pela Agência Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (Antaq), já podem requerer habilitação no Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar). A habilitação é realizada junto ao Ministério da Infraestrutura, acessando a plataforma GOV.BR. O programa tem o objetivo de melhorar e ampliar a oferta do transporte por cabotagem no país.

Para iniciar o procedimento de habilitação ao programa, representantes das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) e de Navegação Condicionada (EBN-CON) devem fazer login no GOV.BR e



encaminhar os documentos solicitados. Caso já possuam uma conta na plataforma, basta acessá-la digitando CPF e senha. Se ainda não possuírem identificação digital no GOV.BR, é só criar uma conta.

O BR do Mar foi criado pela Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, e o procedimento de habilitação tornou-se possível com a publicação da portaria nº 976, de 27 de julho de 2022, no Diário Oficial da União (DOU) do último dia 3 de agosto. A habilitação permite que as empresas de navegação aluguem para transporte embarcações estrangeiras com menor custo.

### Como se habilitar no BR do Mar

No portal de serviços do BR no Mar (<https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-habilitacao-no-programa-de-estimulo-ao-transporte-por-cabotagem-br-do-mar>), o interessado pode protocolar e enviar seus dados junto com a seguinte documentação:

- procuração ou instrumento com poderes gerais ou específicos expedido pela empresa ao representante requerente;
- autorização para operar como EBN e EBN-CON, emitida pela Antaq;
- comprovação de situação regular em relação aos tributos federais;
- relatório detalhado com informações relativas à operação da EBN ou EBN-CON no Brasil, observando-se os parâmetros elencados no Anexo C da Portaria Mlnfra Nº 976.

Após a confirmação do cumprimento aos requisitos legais, será iniciado processo no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Ministério da Infraestrutura, e o acompanhamento da análise pode ser feito no próprio portal de serviços.

### O que é transporte de cabotagem?

A cabotagem é uma modalidade de transporte e movimentação de cargas entre portos de um mesmo país. O transporte ocorre somente pela costa brasileira, sem que o navio se afaste para outros territórios. A extensa costa marítima e a grande quantidade de rios e lagos do Brasil, tornam a cabotagem uma opção de transporte vantajosa ao processo logístico no país.

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

*Data: 09/08/2022*

## TEMPO MÉDIO DE ABERTURA DE EMPRESAS CAI PARA UM DIA E 2 HORAS EM JULHO DE 2022

Houve redução de 5 horas em relação a junho, mostra Mapa de Empresas

O tempo médio de abertura de empresas no país, em julho deste ano, foi de um dia e 2 horas, redução de 5 horas em relação ao mês anterior (um dia e 7 horas). É o menor tempo médio já registrado. O dado está presente no Painel Mapa de Empresas da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia, atualizado na terça-feira (9/8) com os resultados apurados no mês passado.

Em julho de 2021, o tempo médio era de dois dias e 16 horas. Em comparação com o mesmo mês do ano passado, o resultado atual representou uma redução de 59,4%. Por sua vez, em relação a junho de 2022, o dado indicou uma queda de 16,1% no tempo médio de abertura de empresas. A redução do tempo para iniciar um empreendimento, com menos burocracia, é indicador da melhora do ambiente de negócios no país.

Em julho deste ano, Tocantins e Sergipe foram as Unidades da Federação mais rápidas na abertura de uma empresa: 14 horas. Na sequência ficaram Alagoas (15 horas); Espírito Santo e Goiás (16 horas); Amazonas, Mato Grosso e Pernambuco (17 horas) e Roraima (18 horas). No total, 14 unidades federativas apresentaram média de abertura de empresas inferior a um dia.



Em relação ao mês anterior, 14 estados registraram queda no tempo médio de abertura de empresas, sete apresentaram aumento e seis se mantiveram estáveis. Destaque para o Distrito Federal e o Acre, que apontaram redução acima de 30% em relação a junho.

No comparativo com o mesmo período do ano passado houve queda em 26 estados e aumento apenas na Paraíba, sendo que em Tocantins, Alagoas, Pernambuco, Roraima, Acre, Bahia e Ceará apresentaram uma redução superior a 65%.

### Capitais

Recife foi a capital mais veloz na abertura de uma empresa em julho: 4 horas. Na sequência ficaram Maceió (6 horas); Cuiabá e Vitória (7 horas); São Paulo (8 horas); Aracaju, Curitiba, Salvador e Goiânia (9 horas).

Em relação ao mês anterior, 16 capitais registraram queda no tempo médio e oito tiveram aumento. Porto Velho e Porto Alegre se mantiveram estáveis. Destaque para Curitiba, Florianópolis, João Pessoa e Teresina, onde a queda foi acima de 50%.

Comparando com julho do ano passado, houve queda no tempo médio em 23 capitais, apenas três registraram aumento porcentual. Em Recife, Cuiabá, São Paulo e Salvador, a queda foi acima de 75%.

### Registros

Em relação ao passado, a Bahia registrou a maior elevação percentual no ritmo de registro de novas empresas, com alta de 19,8% em relação a junho (17.360 empresas, em julho; ante 14.492, em junho). Pernambuco ficou em segundo lugar (crescimento de 16,1% sobre junho, alcançando 9.328 registros no mês). A terceira posição foi ocupada pela Paraíba (crescimento de 15,9% sobre julho, com 4.103 registros).

No país, 19 estados registraram aumento no número de registros em relação a junho e nove apresentaram queda. Ao todo, foram abertas 327.764 empresas no mês passado. Por natureza jurídica, destaque para o registro da categoria "Empresário Individual", com o volume de 260.433 registros no período, o que representou alta de 2,6% sobre o mês anterior. A maior elevação percentual no comparativo entre os meses ficou por conta da natureza jurídica de Sociedade Anônima, que apresentou um crescimento superior a 10%.

O Mapa de Empresas mostra, ainda, que o Brasil encerrou julho com 19.862.765 empresas ativas, elevação de 1,3% sobre o mês anterior. Em relação a junho, todos os estados registraram aumento de pelo menos 1%.

Por atividades econômicas, o segmento de "lanchonetes, casas de chá, de sucos e similares" apresentou a maior expansão em julho, com 6.539 novas empresas no país (alta de 6,8% sobre junho). Seis atividades registraram aumento porcentual e quatro tiveram queda.

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

*Data: 09/08/2022*

## RECEITA FEDERAL COMBATE A IMPORTAÇÃO ILEGAL DE PRODUTOS ELETRÔNICOS

Organização que teria movimentado de forma ilegal mais de US\$ 1,2 bilhão em 2022 é alvo de ação conjunta da Receita e Polícia Federal no Paraná, São Paulo e Ceará

Está sendo realizada na manhã desta terça-feira (9/8) a operação Modo Avião, uma ação conjunta da Receita Federal e da Polícia Federal que visa desarticular uma organização criminosa dedicada a atividades de lavagem de dinheiro e importação ilegal de produtos eletrônicos no mercado brasileiro, sem o devido pagamento de impostos. O grupo teria movimentado mais de US\$ 1,2 bilhão em 2022.



A operação é fruto do aprofundamento de investigações realizadas em apreensões de mercadorias importadas irregularmente em conjunto com a análise de informações e evidências encaminhadas pelo Conselho de Controle de Atividades Financeira (Coaf). As diligências indicaram a existência de operações financeiras realizadas à margem do sistema financeiro nacional com a possível utilização de “laranjas” e empresas de fachada, possivelmente para a ocultação dos lucros obtidos a partir de tais ilícitos. Também foram identificados atos de lavagem de dinheiro perpetrados pelo grupo criminoso.

Além de atuar na apreensão das mercadorias que ingressaram irregularmente no país, a Receita Federal realizou o levantamento patrimonial e acompanhou a movimentação financeira dos suspeitos.

Estão sendo cumpridos 56 mandados de busca e apreensão, nos estados do Paraná, São Paulo e Ceará, além de dois mandados de prisão preventiva expedidos pela 14ª Vara Federal de Curitiba.

Esta fase da operação tem o objetivo de apreender provas adicionais das práticas criminosas identificadas. Participam das ações 79 auditores-fiscais e analistas tributários e 238 policiais federais, além de 14 servidores administrativos.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF*  
*Data: 09/08/2022*

## **MINISTRA DE TAIWAN AFIRMA QUE TECNOLOGIA DEVE ESTAR A FAVOR DA SOCIEDADE**

Gestora defendeu comunicação horizontal e unificada, para ampliar acesso à informação, em palestra na Semana de Inovação

A popularização do 5G e as inúmeras possibilidades de aplicação dessa tecnologia provocam o debate sobre como a inovação pode servir à sociedade, e não apenas ao consumidor em forma de produtos e serviços mais avançados tecnologicamente. Em palestra na Semana de Inovação 2022, a ministra digital de Taiwan, Audrey Tang, disse acreditar que a resposta para essa questão não está nas diferentes aplicações da tecnologia em si, mas sim no seu uso em prol da resolução de problemas que impactem toda a sociedade, em especial na prestação de serviços básicos. “A tecnologia deve se ajustar à sociedade, e não o contrário”, disse.

Referência global no tema inovação em governo, Audrey Tang usou sua palestra para comentar a experiência de Taiwan no uso de tecnologias e métodos ágeis na resolução de grandes problemas, como a resposta do país no combate à covid-19. “Desde o início da pandemia, nós decidimos criar uma resposta unificada e ágil que envolvesse todas as esferas de governo. Nós tínhamos times de funcionários públicos que se reuniam para poder ter uma comunicação unificada. Isso ajudava a disseminar uma só informação, no caso das políticas de distanciamento social, uso adequado de máscaras e outras medidas de segurança”, comentou.

O trabalho conjunto do governo ajudou também a reduzir a assimetria de informação, sobretudo nos primeiros meses de disseminação do vírus. “Nossa equipe notou que havia vários rumores que precisavam ser combatidos rapidamente, para evitar a desinformação. Então decidimos criar padrões de informações, para que todos tivessem acesso à mesma informação, no menor tempo possível”, contou.

Conhecida por revitalizar as linguagens de computador Perl e Haskell, bem como construir o sistema de planilhas on-line Ether Calc em colaboração com Dan Bricklin, a ministra também falou sobre transparência e inovação na gestão pública, e explicou que a resposta do governo a questões complexas, como a Covid-19, está na forma de tratar o problema. “O que nós entendemos é que o governo é parte da solução, mas é também parte do problema”, disse.



### Sobre a Semana de Inovação

A Semana de Inovação tem como objetivo reunir os principais especialistas do setor para promover debates e troca de experiências sobre iniciativas de uso de tecnologias, metodologias e processos para melhorar o serviço público brasileiro. É um evento que tem como realizadores: Escola Nacional de Administração Pública (Enap), Tribunal de Contas da União (TCU), Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (Flacso) e Ministério da Economia. Além da correalização do Ministério da Saúde, do SUS, do Ministério da Educação, da Funasa, do Inep, da Fundação Joaquim Nabuco e da Organização dos Estados Ibero-americanos (OEI).

Em 2022 o evento chega a sua oitava edição. Com o tema “Tempo de criar”, a Semana de Inovação 2022 acontece entre os dias 8 e 10 de agosto em formato híbrido, on-line e presencial em Brasília, no Rio de Janeiro e em Recife. Dataprev, Serpro, Adaps, Sebrae, BID, Cateno, 99, Gringo, Microsoft, Nic.Br, CGI.Br e Zoom já são patrocinadores desta jornada, além do apoio da República, ABDI, Eldorado, Museu de Arte do Rio, Wylinka, IFood, Catálise, Instituto Unibanco, Lab Griô e Porto Digital.

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

*Data: 09/08/2022*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O CAMINHO SUSTENTÁVEL**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) vem desenvolvendo vários projetos sustentáveis. Entre eles, estão o Carbono Neutro, que envolve a elaboração de um inventário sobre o estoque de carbono na zona de preservação ecológica do porto, o Compliance Climático, que prevê a mensuração da emissão de gases de efeito estufa nos oito municípios do território estratégico de Suape, e a implantação de usinas para a produção de hidrogênio verde, além do desenvolvimento de ações de inclusão socioprodutiva, como o Suape Incentiva e o Quintais Ecoprodutivos.

Esses programas foram apresentados no I Encontro Regional Iclei Amazônia: governos locais e desenvolvimento urbano sustentável, organizado na semana passada, em Barcarena (PA), pela ONG Iclei, que presta consultoria técnica regional para atender aos objetivos de sustentabilidade. Essas exposições são destaque em reportagem publicada na edição de hoje do BE News.

Ainda no encontro, foi destacado que a administração do complexo marítimo prepara a implantação de uma plataforma ESG, integrada aos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

Cada vez mais as atividades econômicas agregam valores sustentáveis e o setor portuário não é diferente. Lidando com vários modais de transporte e sendo uma ferramenta estratégica para o fomento de uma região e, dependendo da área de influência, do País, os portos reúnem oportunidades valiosas para avançar em ações ambientais, sociais e de governança. Suape, segundo as apresentações, feitas segue nessa linha. E outros complexos marítimos devem fazer o mesmo.

O mais importante nesse processo é que, ao adotar políticas sustentáveis, esse portos podem impulsionar seu desenvolvimento. Não se pode esquecer que nada mais sustentável do que buscar melhores resultados reduzindo seus insumos, em outras palavras, procurar uma maior eficiência. E dessa forma, obtendo ganhos ambientais, operacionais e financeiros.

Esse é o caminho que a economia tem trilhado. Vários portos já entenderam a importância dessa jornada. Cabe ao setor fazê-la de modo integrado, impulsionando seus resultados e mostrando aos demais segmentos a importância do desenvolvimento sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 09/08/2022

### NACIONAL - HUB – BR DO MAR

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### ERROVIA 1

O Ministério Público Federal (MPF) e a Defensoria Pública da União (DPU) pediram, na Justiça, a suspensão imediata do licenciamento ambiental da ferrovia Rondonópolis (MT)-Lucas do Rio Verde (MT), que está sendo construída pela concessionária ferroviária Rumo (Grupo Cosan) e ampliará o acesso aos terminais locais. Esse novo trecho ligará o interior do Mato Grosso à malha da Rumo, que chega até as proximidades do Porto de Santos (SP), facilitando o escoamento de sua produção agrícola até o terminais do complexo marítimo.

#### FERROVIA 2

O MPF e a DPU querem garantir que comunidades indígenas que residem na região por onde a linha ferroviária irá passar, não sejam prejudicadas pelo projeto. Também querem proteger os sítios arqueológicos que estão nas proximidades da Rodovia do Peixe, em Rondonópolis. De acordo com a Defensoria Pública, o requerimento da suspensão da licença ambiental foi apresentado após pedido de lideranças dos índios Boe-Bororo, em ação civil pública movida pelo MPF.

#### FIBRA ÓTICA

Rodovia estratégica para o escoamento da safra agrícola do Centro-Oeste, a BR-163, em seu trecho de Mato Grosso, ganhará uma rede de fibra ótica. A melhoria foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a partir de um pedido da operadora de telefonia Oi. A estrada é explorada pela concessionária Rota do Oeste.

#### NOMEAÇÃO

O advogado Rafael Magalhães Furtado foi nomeado como secretário de Fomento e Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura. A medida foi publicada no Diário Oficial da União na semana passada. Furtado já integrava o quadro da secretaria desde sua criação, em 2019, quando era o coordenador-geral. No ano seguinte, passou a atuar como diretor de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura. Advogado da União, ele trabalha no setor de Transportes, em funções jurídicas ou de gestão, há 19 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 09/08/2022

### NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,2 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE AGOSTO

Saldo positivo é resultado de US\$ 7,2 bilhões em exportações e US\$ 6,0 bilhões em importações  
Por BÁRBARA FARIAS [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



NO ACUMULADO DE JANEIRO À PRIMEIRA SEMANA DE AGOSTO, EM COMPARAÇÃO A IGUAL PERÍODO DO ANO ANTERIOR, AS EXPORTAÇÕES CRESCERAM 18,8% E AS IMPORTAÇÕES, 30,5%. COM ISSO, O SALDO POSITIVO DE US\$ 41,126 BILHÕES DA BALANÇA COMERCIAL REPRESENTA UMA QUEDA DE -12%, COM A CORRENTE DE COMÉRCIO REGISTRANDO AUMENTO DE 23,7%

Comparadas as médias diárias até a primeira semana de agosto (US\$ 1,448 bilhão) com agosto de 2021 (US\$ 1,237 bilhão), as exportações cresceram 17,1%



As exportações somaram US\$7,244 bilhões contra US\$6,007 bilhões das importações na primeira semana do mês, o que resultou em um superávit de US\$ 1,236 bilhão na balança comercial brasileira e corrente de comércio de US\$13,251 bilhões. Os números são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

Comparadas as médias diárias até a primeira semana de agosto (US\$ 1,448 bilhão) com agosto de 2021 (US\$1,237 bilhão), as exportações cresceram 17,1%. As importações aumentaram 35,2% na mesma base de comparação: US\$ 889 milhões em 2021 e US\$ 1,201 bilhão em agosto deste ano.

Até a primeira semana do mês, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$2,650 bilhões, e o saldo, também por média diária, foi de US\$247,23 milhões. Na comparação desse período com a média de agosto de 2021 ocorreu crescimento de 24,7% na corrente de comércio.

### **Queda de superávit**

O balanço aponta que o superávit de US\$1,236 bilhão registrado na primeira semana de agosto indica uma queda de 29% em comparação à primeira semana de agosto de 2021, enquanto a corrente de comércio aumentou 24,7%.

No acumulado de janeiro à primeira semana de agosto, em comparação ao mesmo período do ano anterior, as exportações cresceram 18,8% e as importações, 30,5%. Com isso, o saldo positivo de US\$41,126 bilhões da balança comercial representa uma queda de 12%, com a corrente de comércio registrando aumento de 23,7%.

### **Exportações**

No acumulado até a primeira semana de agosto, em comparação com o mesmo mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 147,3 milhões (68,8%) em Agropecuária; queda de US\$152,16 milhões (-36,0%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 204,19 milhões (34,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação desses resultados levou a um aumento das exportações, puxado principalmente pelo crescimento da soja, do milho não moído (exceto milho doce), do arroz com casca, paddy ou em bruto, do café não torrado e das especiarias; dos automóveis de passageiros, das instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores, e suas partes; dos farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais, carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos).

### **Importações**

Já nas importações, os registros do acumulado até a primeira semana de agosto, comparados com agosto do ano passado, apontam que o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 7,47 milhões (39%) em Agropecuária; queda de US\$ 670 mil (-1,3%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 311,06 milhões (38,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

Esses resultados levaram a um aumento das importações, com destaque para o crescimento do trigo e do centeio (não moídos), milho não moído (exceto milho doce), pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado, frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas; látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos), inseticidas e compostos organo-inorgânicos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 09/08/2022**

**REGIÃO SUDESTE - JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE LEILÃO DE LOTE RODOVIÁRIO DO TRIÂNGULO MINEIRO**

Decisão saiu horas depois do certame, que teve consórcio como único proponente

Por **TALES SILVEIRA** [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**O EMBARGO VEIO APÓS A JUSTIÇA ATENDER AÇÃO DO MPF MOSTRANDO QUE O EDITAL DESCUMPRIA DETERMINAÇÕES DO ÓRGÃO PARA QUE A UNIÃO, O DNIT E O ESTADO DE MINAS ADOTASSEM PROVIDÊNCIAS PARA DUPLICAR TODO O TRECHO SITUADO ENTRE UBERLÂNDIA E PATROCÍNIO EM ATÉ CINCO ANOS**

**Único proponente no leilão, o Consórcio Infraestrutura MG fez oferta de R\$ 3,17 bilhões de investimentos, além de aplicar R\$ 2,8 bilhões em custos operacionais no lote do Triângulo Mineiro**

A Justiça Federal suspendeu ontem o leilão do lote de 627,4 quilômetros de concessão rodoviária localizado no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, entre eles o trecho da BR-365, entre Uberlândia e Patrocínio.

O bloco compreende vias de ligação entre os municípios de Uberlândia, Uberaba, Patrocínio, Perdizes e Araxá. Fazem parte do lote trechos das rodovias BR-452, BR-365, CMG452, CMG-462, LMG-782, LMG-798, LMG-812, MG-190 e MG-427.

O embargo veio após a Justiça atender a ação do Ministério Público Federal (MPF) mostrando que o edital descumpria determinações do órgão para que a União, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o Estado de Minas Gerais adotassem as providências necessárias para “duplicar todo o trecho situado entre Uberlândia e Patrocínio, inclusive os segmentos urbanos da rodovia que atravessam as duas cidades”, no prazo máximo de cinco anos.

Já o edital de licitação da BR-365 obriga a empresa que vencer a licitação a duplicar apenas 36,10 km em dois segmentos da rodovia, sendo 10 km de duplicação em outros trechos, no município de Patrocínio, com previsão de conclusão até o oitavo ano de concessão, além de 26,10 km em outro trecho da rodovia nos municípios de Indianópolis, Araguari e Uberlândia, com previsão de conclusão até o quinto ano de concessão.

A decisão também determina que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve se abster de firmar qualquer transação que importe em liberação de linhas de crédito para empresa ou consórcio de empresas que vierem a participar da concessão. O crédito só deve ser liberado caso “haja no Edital de Concorrência, no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia (PER) a obrigatoriedade de a empresa concessionária realizar a duplicação no prazo de cinco anos”.

### Leilão realizado

A suspensão veio poucas horas após o resultado ter sido divulgado pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais (Seinfra-MG). O leilão estava previsto para ocorrer na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), mas uma decisão liminar impediu a realização da cerimônia no local. Assim, a disputa foi realizada em um prédio da Secretaria da Fazenda de Minas Gerais, na própria capital paulista.

“Chegamos à B3 e descobrimos que ela tinha sido notificada de que não poderia realizar o leilão. Não fomos notificados, não sabemos do conteúdo da decisão. Então pegamos o escritório do governo e realizamos aqui”, afirmou o secretário do Seinfra-MG, Fernando Marcato, em coletiva de imprensa após o leilão.

Ainda durante a coletiva, Marcato foi informado por jornalistas de que a Justiça havia suspendido o leilão. O líder da pasta informou que o órgão ainda não havia sido informado e, portanto, não iria comentar o caso.

### Vencedor

O vencedor foi o Consórcio Infraestrutura MG, único proponente no leilão. É formado pelo grupo Equipav, acionista da Aegea Saneamento, e que já atuou no setor de rodovia, e pela gestora Perfin, que atua nos segmentos de energia elétrica e saneamento.

Segundo o secretário do Seinfra-MG, o grupo Ecorodovias, que administra as BRs 364/365 e 050, no Triângulo, demonstrou interesse, porém decidiu não apresentar proposta.

O consórcio fez oferta de R\$ 3,17 bilhões de investimentos (capex), além de aplicar R\$ 2,8 bilhões em custos operacionais. Também ofereceu um valor de tarifa de R\$11,48115, praticamente sem desconto em relação ao valor máximo definido em edital, de R\$ 11,49397.

Além da proposta, o consórcio que ficar com a concessão deverá pagar R\$ 446,68 milhões ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes de Minas Gerais (Funtrans-MG). Os recursos do fundo deverão ser utilizados para subsidiar outro projeto do governo mineiro, o Lote Sul de Minas, com leilão marcado para a sexta-feira da próxima semana, no dia 12.

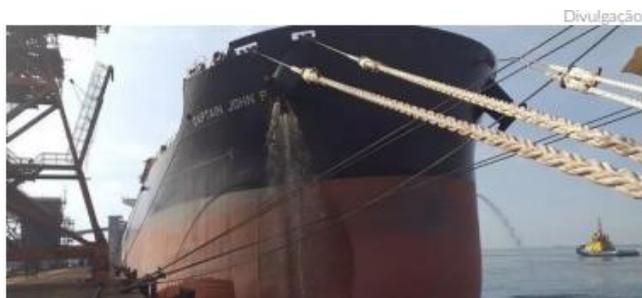
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/08/2022

## REGIÃO SUDESTE - TRÊS TRIPULANTES COM SUSPEITA DE VARÍOLA DOS MACACOS ESTÃO INTERNADOS EM SANTOS

Anvisa avaliou os demais profissionais, inspecionou a embarcação e descartou medida de quarentena

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**OS TRIPULANTES INTERNADOS EM SANTOS APRESENTAM ERUPÇÕES CUTÂNEAS E AGUARDAM OS RESULTADOS DE EXAMES LABORATORIAIS QUE SERÃO ANALISADOS PELO INSTITUTO ADOLFO LUTZ**

**O navio MV Captain John P está atracado no Armazém 34, com carga de açúcar a grane**

Três tripulantes do navio MV Captain John P estão internados em um hospital de Santos (SP), com suspeita de monkeypox, mais conhecida por varíola dos macacos. O graneleiro, que aguardava na área de fundeio desde a semana passada, atracou no porto, ontem, autorizado pela Santos Port Authority (SPA).

Ao todo, a embarcação tem 22 tripulantes, sendo que dois desembarcaram na última quinta-feira e o terceiro no dia seguinte, com sintomas da doença. “Os pacientes, que apresentam apenas erupções cutâneas, foram encaminhados a um hospital particular da rede de cobertura contratada pela embarcação”, informou a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) em nota.

Ainda ontem, a Anvisa fez uma avaliação nos demais tripulantes e inspecionou a embarcação. “Após avaliação de todos os 19 tripulantes a bordo, foi determinada a limpeza e a desinfecção da embarcação. O navio poderá operar após a conclusão da desinfecção, sem a necessidade de aguardar os resultados das amostras encaminhadas ao laboratório de referência”, esclareceu o órgão.

A agência descartou medida de quarentena. “O protocolo vigente não prevê indicação de quarentena para embarcações com casos de monkeypox. A divulgação de resultados laboratoriais e situação de todos os casos suspeitos é de responsabilidade da Vigilância Epidemiológica local”, acrescentou a Anvisa.

Procurada, a Prefeitura de Santos informou apenas que os tripulantes “aguardam resultado de exame laboratorial por parte do Instituto Adolfo Lutz”.

O navio MV Captain John P, com bandeira do Chipre, é procedente de San Lorenzo, na Argentina, e está atracado no Armazém 34, com carga de açúcar a granel.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/08/2022

## REGIÃO SUDESTE - MINISTRO DA INFRAESTRUTURA VISTORIA OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA BR-153/SP

Previsão é que toda a extensão de duplicação seja concluída até 2024

Por **TALES SILVEIRA** [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**SEGUNDO A CONCESSIONÁRIA TRIUNFO TRANSBRASILIANA, RESPONSÁVEL PELA RODOVIA, 40% DO EMPREENDIMENTO JÁ ESTÁ CONCLUÍDO**

**Marcelo Sampaio afirmou que nesta etapa da obra está sendo realizada a drenagem da rodovia, com 200 empregados trabalhando**

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou ontem as obras de duplicação na BR-153, entre os municípios de Bady Bassi e José Bonifácio, ambos no interior paulista. Ao todo, são quase 25 quilômetros de intervenções em andamento no trecho.

O trecho em obra vai do km 74,9 ao km 99,8 e passa por serviços de drenagem, sinalização, pintura da pista e a construção de três dispositivos de retorno em desnível, sendo

um já entregue no km 80+950 (BadyBassi), em abril de 2020.

No vídeo que gravou para suas redes sociais, Marcelo Sampaio afirmou que nesta etapa está sendo realizada a drenagem da rodovia. Falou ainda que a obra conta com 200 empregados.

“Aqui o trabalho é no dispositivo de drenagem. É uma duplicação importante. Esses 25 km trarão segurança para quem trafega nessa rodovia. Só nesta obra, são 200 empregos gerados. Também estamos vendo a escalada de empregos no país, com 1,3 milhões de empregos em apenas seis meses”, disse.

As obras são de responsabilidade da concessionária Triunfo Transbrasiliana, responsável pela rodovia. A empresa informou que 40% do empreendimento já está concluído e que a previsão é que toda a extensão de duplicação seja concluída até 2024.

Para o diretor de Engenharia e Operações da Concessionária, Daniel Victorino, a duplicação representa um marco para o desenvolvimento da infraestrutura de transporte na região. Também garantirá mais segurança, fluidez, conforto e a redução significativa do número de acidentes na rodovia pela qual passam diariamente cerca de 81 mil veículos.

“A duplicação da BR153/SP é um antigo anseio da sociedade e da própria concessionária, que temos muito orgulho de começar a concretizar. Além de proporcionar o desenvolvimento da região, a ampliação garantirá mais segurança, conforto para os nossos usuários e uma redução significava de acidentes na rodovia. O projeto segue todos os padrões internacionais de engenharia, priorizando a segurança viária”, comentou Victorino.

Ainda na BR-153/SP, a concessionária informou que elabora os projetos para obras de duplicação que somam mais 85 quilômetros de melhorias de Içém a São José de Rio Preto - 51,7 quilômetros

referentes ao lote 1 - e de Promissão a Getulina - 33,2 quilômetros de duplicação referentes aolote03.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/08/2022

## REGIÃO SUDESTE - SAMPAIO ACOMPANHA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE EMBARQUE BIOMÉTRICO EM CONGONHAS

Por **TALES SILVEIRA** [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**A NOVIDADE INTEGRA O PROJETO EMBARQUE + SEGURO DIGITAL, IDEALIZADO PELO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, EM PARCERIA COM O MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

**Viajantes de voos domésticos que partam de Congonhas (foto) e do Santos Dumont (RJ) acompanharão a instalação, os testes e o início da operação do sistema biométrico**

O ministro da Infraestrutura (Minfra), Marcelo Sampaio, realiza na manhã de hoje um acompanhamento da instalação do embarque 100% digital, por meio de biometria facial, no aeroporto de Congonhas (SP).

A novidade integra o projeto Embarque + Seguro Digital, idealizado pelo Ministério da Infraestrutura, em parceria com o Ministério da Economia. A tratativas para a implantação da biometria vêm acontecendo desde fevereiro deste ano, quando a Infraero e o Serpro, empresa de tecnologia do governo federal, assinaram um acordo para instalação da nova tecnologia nos aeroportos.

De acordo com o Minfra, ao longo deste mês, viajantes de voos domésticos que partam dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont (RJ) acompanharão a instalação, os testes e o início da operação do sistema biométrico para processamento de passageiros e tripulantes nos dois aeródromos.

Além disso, quando São Paulo e Rio de Janeiro forem as cidades de origem e destino, os usuários farão 100% uso do serviço de ponte aérea biométrica, que será o primeiro em funcionamento do mundo. Inicialmente, o novo sistema será implementado nos aeroportos geridos pela Infraero e, posteriormente, será oferecido às empresas privadas que gerenciam aeródromos.

A expectativa do governo é de que a mudança facilite e agilize o trânsito de passageiros e tripulantes de aeronaves. A verificação biométrica acontece por checagem junto ao banco de dados da CNH no Departamento Nacional de Trânsito (Detran). O órgão informou recentemente que possui mais de 60 milhões de registros avos.

Estarão presentes, entre outras autoridades e parceiros do projeto Embarque + Seguro 100% Digital, o presidente da Infraero, Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior; o diretor presidente do Serpro, Gileno Barreto; o secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann; e o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Juliano Noman, além de representantes da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/08/2022

## REGIÃO NORDESTE - 3R PETROLEUM INICIA OPERAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS DO POLO FAZENDA BELÉM, NO CEARÁ

A compra ocorreu através do Programa de Desinvestimento da Petrobras, por US\$ 35,2 milhões

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA A 3R ASSUMIU TAMBÉM AS OPERAÇÕES DO POLO PEROÁ, NO ESPÍRITO SANTO, O PRIMEIRO ATIVO OFFSHORE DA COMPANHIA. A 3R POSSUI NOVE ATIVOS, NAS QUATRO BACIAS SEDIMENTARES DE CINCO ESTADOS BRASILEIROS**

***A produção média diária do Polo Fazenda Belém em 2021 foi de aproximadamente 677 barris de óleo***

A operadora 3R Petroleum anunciou na última sexta-feira que assumiu a operação do campo de Fazenda Belém, no Ceará, sexto a entrar em produção pela companhia e um dos cinco polos adquiridos pela empresa na Bacia Potiguar. Localizado no município de Icapuí, a cerca de 160 quilômetros de Fortaleza, a compra da concessão dos dois campos — Fazenda Belém e Icapuí — ocorreu através do Programa de Desinvestimento da Petrobras por US\$ 35,2 milhões.

A companhia possui avos em operação em quatro estados — Rio Grande do Norte, Bahia, Espírito Santo e Ceará. A certificação de reservas do polo atualizada pela GaffneyCline com data base de dezembro de 2021, indica um volume de reservas provadas mais prováveis (2P) de 12,6 milhões de barris de óleo, sendo 55% classificadas como 1P. A produção média diária do Polo Fazenda Belém em 2021 foi de aproximadamente 677 barris de óleo.

Também na sexta-feira, a 3R assumiu também as operações do Polo Peroá, no Espírito Santo, o primeiro avo offshore da companhia. A empresa possui nove avos nas quatro bacias sedimentares de cinco estados brasileiros: a Bacia Potiguar, onde estão localizados os polos Macau, Pescada Arabaiana, Areia Branca e Potiguar, no Rio Grande do Norte, e Fazenda Belém, no Ceará; a Bacia do Recôncavo, que engloba os polos Rio Ventura e Recôncavo, na Bahia; a Bacia do Espírito Santo, onde se localiza o Polo Peroá, no Espírito Santo; e a Bacia de Campos, onde, em águas profundas, está o Polo Papa-Terra, no Rio de Janeiro.

### **PEROÁ**

Em relação ao Polo Peroá, na Bacia do Espírito Santo, a 3R Petroleum e a Petrobras entraram em um acordo. A transferência dos contratos de produção de Peroá e Cangoá e do Bloco BM-ES-21 (Malombe) foi concedida pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a 3R é a nova operadora do bloco. A empresa possui participação de 70%, em parceria com a DBO Energia, detentora dos outros 30% remanescentes.

O Polo Peroá foi adquirido por US\$ 55 milhões, em janeiro de 2021, dentro do Programa de Desinvestimento da estatal e é um avo relevante para a produção de gás de companhia. Localizado na costa do Espírito Santo, registrou produção média de aproximadamente 763 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural e 225 bbl/dia de óleo em 2021, totalizando aproximadamente 5.025 barris de óleo equivalente por dia. O Polo Peroá é operado remotamente através de uma plataforma não habitada e sua produção é escoada através de dutos para Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas, localizada no município de Linhares, também no Espírito Santo.

A certificação de reservas do polo indica um volume de reservas provadas mais prováveis (2P) de 23,9 milhões de barris de óleo equivalente para o avo; 98% referem-se a reservas de gás natural e 90% são classificadas como provadas (1P).

Na opinião do CEO da 3R Petroleum, Ricardo Savini, o início das operações no Polo Peroá é um marco na história da companhia, pois representa o ingresso da empresa como operador no offshore brasileiro.

“A 3R já demonstrou sua capacidade técnica com os resultados em terra em duas bacias distintas, Potiguar e Recôncavo, com aumento consistente da produção de óleo e gás. Agora, com uma equipe preparada, experiente e dedicada em operar campos offshore, iniciamos nossa jornada na

Bacia do Espírito Santo. Também vale ressaltar que o Polo Peroá é um importante produtor de gás natural, um dos principais protagonistas da transição energética mundial, com a qual a 3R reforça seu compromisso”, declarou.

Em comunicado, a Petrobras explicou que a operação foi concluída com o pagamento à vista de US\$ 8,07 milhões, já com os ajustes previstos no contrato. O valor recebido, no último dia 2 de agosto, se soma ao montante de US\$ 5 milhões pagos à Petrobras na assinatura do contrato de compra e venda. Além desse montante, é previsto o recebimento de até US\$ 42,5 milhões em pagamentos contingentes, a depender das cotações futuras do Brent e desenvolvimento dos avos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 09/08/2022**

## REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE APRESENTA PROJETOS SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL EM EVENTO NO PARÁ

O encontro foi realizado pelo Iclei, ONG que fornece consultoria técnica para governos locais para atender aos objetivos de sustentabilidade

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**A coordenadora de Desenvolvimento Ambiental e Responsabilidade Socioambiental de Suape, Rafaella Viana (à direita), representou o porto em um dos painéis**

**O PORTO DE SUAPE TEM PROJETOS RECONHECIDOS NA ÁREA DE SUSTENTABILIDADE E SE PREPARA PARA SE TORNAR UM HUB DE PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO ERDE NO BRASIL**

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) participou do I Encontro Regional Iclei Amazônia: governos locais e desenvolvimento urbano sustentável, organizado pela ONG Iclei, que fornece consultoria técnica regional para atender aos objetivos de sustentabilidade. O evento, sediado na cidade de Barcarena, no Pará, do dia 1 a 3 deste mês, teve como objetivo potencializar ações locais com foco na criação de oportunidades e na demonstração do compromisso com o desenvolvimento sustentável.

A coordenadora de Desenvolvimento Ambiental e Responsabilidade Socioambiental de Suape, Rafaella Viana, foi dourado pernambucano no painel “Desenvolvimento Industrial, Logístico e Portuário aliado aos Pactos Mundiais de Sustentabilidade”, no dia 3, apresentando os projetos de sucesso desenvolvidos pela Autoridade Portuária estatal.

Durante a apresentação, Rafaella falou sobre os principais projetos de Suape que reforçam o compromisso da empresa com o desenvolvimento sustentável. Entre eles, o Carbono Neutro, que está elaborando inventário para quantificar o estoque de carbono na Zona de Preservação Ecológica do complexo, além da implantação do Compliance Climático, que prevê várias ações, a exemplo da mensuração da emissão de gases de efeito estufa nos oito municípios do território estratégico de Suape.

Ela também falou sobre o plano de implantação de usinas para a produção de hidrogênio verde no complexo e os projetos de inclusão socio produtiva, como o Suape Incentiva e o Quintais Ecoprodutivos.

“Nosso objetivo aqui é contribuir com a luta do Iclei, trazendo exemplos sobre o que estamos fazendo em Suape para o desenvolvimento industrial, logístico e portuário aliado aos principais pactos mundiais. Nós esperamos que o resultado positivo do nosso trabalho possa inspirar o público presente por meio da troca e de boas práticas”, explicou Rafaella Viana.

Segundo ela, a estatal está trabalhando para implementar uma plataforma ESG (sigla em inglês para governança ambiental, social e corporativa) sólida e forte, integrada com todos os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

Participaram do painel o secretário municipal de Portos, Logística e Energia de Barcarena, Alexandre Carvalho, e a analista portuária e meio ambiente da Companhia Docas do Pará, Roberta Andrade. O encontro contou com a participação de representantes de governos subnacionais, universidades, setores privados e organizações do terceiro setor.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 09/08/2022**

## INTERNACIONAL – MAIS NAVIOS DEIXAM A UCRÂNIA COM CEREAIS

São cerca de 322 mil toneladas de milho e outros cereais, mas demora já provocou cancelamento de compra, frustrando a esperança no Líbano.

**Da Redação [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)**

Divulgação/Ministério de Infraestrutura da Ucrânia



***Dos 12 navios autorizados a deixar os portos da Ucrânia, dez seguem para o exterior e dois vão para outras regiões do país***

Doze navios já foram autorizados a navegar sob o acordo de grãos entre a Ucrânia e a Rússia, intermediado pela Turquia e pela ONU, sendo dez para o exterior e dois para a própria Ucrânia. Cerca de 322 mil toneladas de produtos agrícolas deixaram os portos do país atacado, principalmente milho, além de óleo de girassol e soja.

Quatro embarcações que deixaram a Ucrânia no último domingo estavam sendo esperados ontem à

noite próximo a Istambul, na Turquia, para a inspeção pactuada antes de seguirem viagem, segundo informou o Ministério da Defesa turco.

O primeiro navio que chegou ao seu destino após o acordo, o Polarnet, atracou no porto de Derince, no Golfo de Izmit, com 12 mil toneladas de milho. “Isso envia uma mensagem de esperança para todas as famílias no Oriente Médio, África e Ásia: a Ucrânia não vai abandoná-los”, comentou no Twier o ministro das Relações Exteriores da Ucrânia, Dmytro Kuleba. “Se a Rússia cumprir suas obrigações, o ‘corredor de grãos’ continuará mantendo a segurança alimentar global.”

O capitão da Polarnet, Ahmet Yucel Alibeyler, destacou à imprensa os riscos enfrentados pelos três navios de transporte de grãos que deixaram a Ucrânia semana passada. “Eram, é claro, áreas perigosas, corredores que foram limpos, desminados”, disse ele, acrescentando que o comboio foi escoltado por um navio piloto do porto até deixar as águas perigosas.

### **Desistência**

O primeiro navio a deixar a Ucrânia, o Razoni, de bandeira de Serra Leoa, que parou em 1º de agosto, não atracará mais no Líbano e mudará seu curso informou a direção do porto de Trípoli.

Transportando 26 mil toneladas de milho para alimentação de frangos, o Razoni, que parou de Odessa na segunda-feira passada, deveria atracar no porto libanês no domingo, mas agora espera conseguir novo comprador para a carga.

A embaixada da Ucrânia em Beirute postou no Twier que o comprador final do milho no Líbano se recusou a aceitar a carga devido ao atraso na entrega além do limite contratual e que o remetente estava agora procurando outro comprador.

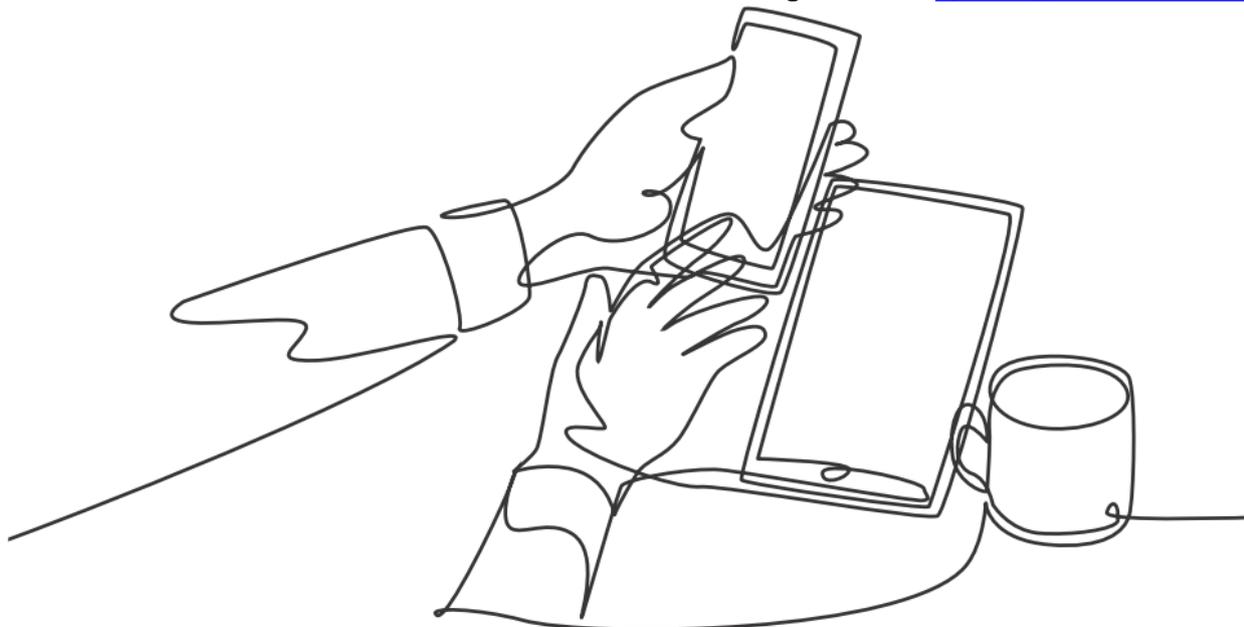
A remessa havia gerado grande expectativa no Líbano, país economicamente destruído, que sofre grave crise de segurança alimentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/08/2022

## OPINIÃO – LOGÍSTICA - FRETES EM DECLÍNIO

Por MATHEUS OLIVA MARCÍLIO Diretor da Intermarítima Portos e Logística S.A – [opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



Os fretes estão em declínio, boa notícia para a competitividade do comércio global e fogo mais brando na garganta do dragão. Não apenas a curva de juros é responsável por domar a velha fera. O efeito chicote nas cadeias de suprimento exerce uma pressão invisível, muito forte e real na economia global. O efeito chicote é uma distorção de demanda que viaja a montante a parr do varejista, passando pelo atacadista e chegando ao fabricante, em função da variação entre os pedidos que podem ter sido superestimados, a parr de uma expectativa de vendas que não se realizou.

O índice composto Drewry para um cntr de 40 pés - Shanghai/ Los Angeles antigui US\$ 12.424,00 em 16/09/2021 e US\$ 7.280,00 em 21/07/2022. Queda de +40%. A dinâmica do mercado está demonstrando o efeito chicote criado pela COVID, no comércio EUA-China. Varejistas encomendaram mais bens baseados na inflação de demanda da época. A montante atacadistas e fabricantes fizeram o mesmo. Compraram e produziram mais. Quando os pedidos não chegaram de acordo com o planejado em função de portos e cidades inteiras fechadas devido aos lockdowns da COVID, foram feitos mais e mais pedidos. Com o fluxo de pedidos em constante crescimento ao longo da cadeia, todos começaram a produzir em níveis sem precedentes. Consumidores com relava folga de caixa no orçamento (exemplo: não se gastava com combustível, transporte, estacionamento etc), continuaram a comprar na internet bens materiais fazendo a festa das empresas de e-commerce. Os produtos viajando de maneira errática na cadeia de suprimentos elevaram a demanda e os fretes de tal forma que os contêineres foram parar nas manchetes dos jornais e no congresso americano.

No início deste ano o perfil do consumo se alterou radicalmente. Pessoas livres para transitar passaram a gastar em serviços e experiências, não mais em produtos. Porém os estoques em trânsito ainda estão altos, lotando portos e armazéns de operadores logísticos, forçando a curva de fretes para baixo. É uma boa notícia para o futuro de curto prazo nas cadeias de suprimento globais.

Por outro lado, o setor cada vez mais consolidado das linhas de navegação de contêineres, que reportou lucro somado próximo a R\$ 1 trilhão em 2021, ganha musculatura desproporcional na

cadeia e pretende capturar todos os espaços a jusante e a montante. Se, por hipótese, no momento que todo o fluxo de contêineres, da fábrica ao varejista, for dominado por apenas uma meia dúzia de conglomerados privados específicos, vislumbra-se um cenário de poder excessivo capaz de afetar economias soberanas e uma influência descomunal na competitividade das cadeias de suprimentos. Nesse cenário, economistas, banqueiros, autoridades monetárias entre outros terão que analisar políticas monetárias através, também, das lentes do comércio exterior. Que tal então já incluir projeções de índices de fretes de cadeias de suprimento globais nos cálculos do Bolem Focus do Banco Central? #Ficaadica.

**NO INÍCIO DESTE ANO O PERFIL DO CONSUMO SE ALTEROU RADICALMENTE. PESSOAS LIVRES PARA TRANSITAR PASSARAM A GASTAR EM SERVIÇOS E EXPERIÊNCIAS, NÃO MAIS EM PRODUTOS. PORÉM OS ESTOQUES EM TRÂNSITO AINDA ESTÃO ALTOS, LOTANDO PORTOS E ARMAZÉNS DE OPERADORES LOGÍSTICOS.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 09/08/2022



## O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM ESTÁ COM INSCRIÇÕES ABERTAS

Informações: Santaportal (9 de agosto de 2022 )



Em uma iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo e realização conjunta da Universidade Santa Cecília e o Sistema Santa Cecília de Comunicação, o **V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM** será realizado nos dias 15 e 16 de setembro, no Hotel Sheraton, em Santos.

As inscrições para o Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM já estão abertas. Para garantir presença, adquira sua entrada na plataforma Sympla. Os preços variam entre R\$ 50,00 (ingresso evento online – meia-entrada) e R\$ 250,00 (ingresso principal). Alunos de Direito da Unisantia não pagam na modalidade Online.

**\*\*\* Programação sujeita a alterações \*\*\***

**1º dia (15/09)**

**08h30 – Credenciamento**

**09h00 – Abertura**

**09h30 – 1º Painel: Liderança feminina no setor marítimo e portuário**

Presidente de Mesa: Maria Cristina Gontijo – Advogada, Professora de Direito Marítimo e Portuário do Curso de Direito da Universidade Santa Cecília.



Moderadora: Luciana Marques – Gerente Jurídica na MSC Mediterranean Shipping do Brasil e Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedoras:

- Flavia Maya – Presidente da Wista Brazil e Coordenadora Jurídica na Log-In Logística Intermodal
- Luciana Guerise – Diretora Executiva da ATP – Associação de Terminais Portuários Privados
- Ingrid Zanella – Vice-Presidente da OAB Seccional Pernambuco e Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB

### 10h30 – Intervalo

### 10h45 – 2º Painel: Tarifas portuárias e impactos na cadeia de transporte marítimo de cargas e passageiros

Presidente de Mesa: Bernardo Mendes Vianna – Advogado, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

Moderador: Werner Braun Rizk – Advogado, Secretário-Geral da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedores:

- Bruno Stupello – Diretor de Negócios e Assuntos Regulatórios da Santos Port Authority (SPA)
- Luis Fernando Resano – Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC)
- Ricardo Molitzas – Diretor Executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)
- Marco Ferraz – Presidente da Cruises Lines International Association Brasil (CLIA Brasil)
- Cláudio Loureiro – Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE)

### 12h15 – Almoço livre

### 14h00 – 3º Painel: Agentes Marítimos e Agentes de Cargas – Distinções e Responsabilidades

Presidente de Mesa: Luciana Pacheco de Castro – Advogada, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Secretária da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB – Seccional de São Paulo.

Moderadora: Cristina Wadner D'Antonio – Advogada, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedores:

- Francisco Morais Silva – Advogado, representante da Federação Nacional dos Agentes Marítimos (FENAMAR), Sindario e Sindamares.
- Helena Klautau – advogada, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), representante do Sindampa.
- Marcelo Machado Ene – advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### 15h20 – 4º Painel: Cadeias Verticalizadas – Análise Regulatória e Concorrencial



Presidente de Mesa: Pedro Calmon Neto – Advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

Moderador: Diego de Paula – Advogado, Gerente Jurídico no terminal Portonave

### Debatedores:

- Flavia Takafashi – Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)
- Alexandre Cordeiro – Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)
- Flavio da Rocha Costa – Diretor da Eldorado Brasil Celulose
- Angelino Caputo – Diretor Executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)

### 16h30 – Coffee break

### 17h – 5º Painel: Desestatização e o futuro do Porto de Santos

Presidente de Mesa: Jacqueline Wendpap – Presidente do Instituto Praticagem do Brasil

Moderador: Casemiro Tércio Carvalho – Diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação

### Debatedores:

- Mario Povia – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Eduardo Nery – Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)
- Fernando Biral – Presidente da Santos Port Authority (SPA)
- Regis Prunzel – Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)
- Jesualdo Silva – Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- Fabrizio Pierdomenico – Consultor Portuário
- Ricardo Arten – CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP)

### 18h30 – Coquetel de confraternização exclusivo para autoridades, debatedores, patrocinadores e público inscrito no formato presencial

### 2º dia (16/09)

### 09h00 – 6º Painel: Arbitragem Marítima e Portuária – Desafios e Oportunidades

Presidente de Mesa: Diogo Nolasco – Advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

Moderadora: Camilla Mendes Vianna – Advogada, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedores:

- Lilian Bertolani – Secretária Geral da Câmara de Arbitragem da FIESP
- Sérgio Ferrari – Advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Sócio Fundador do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM)
- Frederico dos Santos Messias – Juiz de Direito Titular da 4ª Vara Cível da Comarca de Santos

### 10h30 – Intervalo

### 10h45 – 7º Painel: Novas tecnologias digitais no comércio marítimo e desdobramentos no mercado de seguros



Presidente de Mesa: Carlos Augusto Cabral – Diretor na Representações Proinde e integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)  
Moderadora: Daniella Revoredo – Advogada, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedores:

- Chris Ward – Gerente de claims no The West of England P&I Club
- Sergio Garcia da Silva Alencar – Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil
- Luis Felipe Galante – Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### 12h15 – Almoço livre

### 14h00 – 8º Painel: Segurança jurídica na atuação de agentes reguladores no segmento marítimo e portuário.

Presidente de Mesa: João Paulo Braun – Advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)  
Moderador: Marcelo Sammarco – Advogado, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)

### Debatedores:

- Caio Morel – Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC)
- Almirante Murillo Barbosa – Diretor Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
- Osmari Castilho – Diretor Superintendente da Portonave
- Lauro Celidonio – sócio no escritório Mattos Filho Advogados
- Bruno Pinheiro – Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

### 16h – Coffee break

### 16h30 – 9º Painel: Relações de Trabalho no Segmento Portuário

Presidente de Mesa: Sergio Aquino – Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)  
Moderador: Rafael Pedrosa – Coordenador de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Santa Cecília

### Expositores:

- Desembargador Celso Peel (TRT-2)
- Ministro Alexandre Luiz Ramos (TST)
- Ministro Douglas Alencar Rodrigues (TST)

### 18h Palestra: Temas atuais do Direito Marítimo

Apresentação: Ministro Guilherme Caputo Bastos (TST)  
Palestrante: Ministro Paulo Moura Ribeiro (STJ)

Encerramento do evento

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

Data: 09/08/2022

## PORTO DE ITAJAÍ REALIZA ENTREGA DE 17 PAINÉIS AO MUNICÍPIO

Informações: Porto de Itajaí (9 de agosto de 2022 )



**Mural histórico do porto antecipa futura inauguração do Museu dos Portos e Praça Almirante Tamandaré – Foto: Luciano Sens – Sec. Comunicação Social**

Na última semana, ocorreu a entrega de 17 painéis ao município de Itajaí, sendo (14 painéis na dimensão de 4 x 2,20, 02 painéis de 2x2,20 e 1 de 5 x 10,50), contendo fotos que retratam a história do Porto de Itajaí, desde os períodos mais antigos como o ano de 1880, ainda duas fotos destacando plantas originais datadas de 1896 e 1908, e posteriormente, fotos retratando as décadas a frente que vão de 1910 até a mais recente, de 2020), levantadas por meio do acervo histórico do município, Prefeitura e

Superintendência do Porto de Itajaí. O painel histórico, tem em seu conjunto, o objetivo de ressaltar a evolução do Porto de Itajaí juntamente com o crescimento da cidade.

Paralelo a entrega dos painéis, ocorrerá em breve, a inauguração do primeiro Museu dos Portos do Brasil, que irá abrir suas portas ao público nas dependências internas da popular Casa da Inspeção, prédio da antiga sede da Fiscalização do Porto de Itajaí, na Avenida Prefeito Paulo Bauer, localizada no centro de Itajaí, e que atualmente está passando por uma nova e ampla reforma para abrigar o acervo. O projeto é inédito no Brasil, e encontra-se com vista para os portos de Itajaí e Navegantes. Ainda junto a entrega do Museu, ocorrerá a inauguração da Praça Almirante Tamandaré.

Para o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, esta ação é mais um marco para o município, demonstrando o comprometimento social e educativo com a sociedade Itajaiense, e, a constante busca pelo desenvolvimento, aprimoramento de uma cidade, que visa o crescimento, mas que acima de tudo, valoriza e expõe ao público o resgate da história e trajetória do porto de Itajaí:

“É uma honra fazer parte de mais um avanço para o nosso município, no qual, é fruto de um trabalho realizado em equipe com outros órgãos locais, que assim como nós, visam o constante desenvolvimento de Itajaí. Todos os avanços realizados no município, tornaram-se reflexo da economia local, e da responsabilidade em aplicar investimentos essenciais. A entrega destes painéis, simbolizam a evolução do nosso Porto, compostas por imagens históricas, que retrataram os grandes e necessários avanços ocorridos durante estes 27 anos em que o Porto se mantém municipalizado, através de uma gestão pública e municipal. Recentemente, Itajaí entrou no ranking de 27ª melhor cidade do Brasil, por meio de diversas obras de infraestrutura e mobilidade, ações de promoção do bem-estar social da população, geração de negócios, renda e empregos, atração de novas empresas e investimentos, evidenciando um futuro promissor para Itajaí”, comenta Volnei.

### Antigo Prédio da Fiscalização dos Portos

Construído em meados de 1930, o antigo prédio da fiscalização dos Portos, na época utilizado como escritório e depósito dos materiais usados nas obras de ampliação do porto de Itajaí, é considerado um patrimônio histórico.

O prédio possui estilo e elementos da arquitetura neoclássica, edificada com tijolos e telhas tipo francesa, com cores suaves em sua composição. Destaca-se através dos arcos plenos das aberturas e desenhos impressos no reboco, no qual, foi inspirado nas características do renascimento florentino.



As edificações tombadas no município de Itajaí, retratam o grande desenvolvimento no final do século XIX, assim como as primeiras décadas do século XX. Os edifícios são ecléticos e simbolizam o progresso do município, implementados pela atividade portuária, sendo a principal atividade econômica de Itajaí.

Em 2015, a Prefeitura de Itajaí juntamente com a Superintendência do Porto, entregaram as obras de restauração do prédio, reinaugurando a sede do antigo prédio da fiscalização como inspetoria. Por um determinado período, o espaço passou a receber as reuniões do Conselho de Autoridade Portuária.

Com orçamento de R\$ 700 mil, a obra passou primeiramente pelo conhecimento e aprovação do Projeto pelo Conselho Municipal de Patrimônio, autorização da Fundação Catarinense de Cultura e emissão de alvará pela Prefeitura de Itajaí, levando cerca de um ano para as obras serem concluídas. As instalações foram divididas em duas fases, sendo: ligação de água e energia, reforço de escoras, reconstrução e afastamento de tapumes e estabilidade da obra. A segunda fase, durante execução, iniciou pela demolição de elementos espúrios adicionados ao prédio, ou seja, a demolição de elementos não tombados. A criação do museu é uma parceria entre a Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária), Município de Itajaí, Marinha do Brasil (Delegacia da Capitania de Portos de Itajaí – Autoridade Marítima), Semasa (Serviço Municipal de Água, Saneamento Básico e Infraestrutura), e Univali (Universidade do Vale do Itajaí).

“O painel histórico de Itajaí, contém imagens significativas que simbolizam a trajetória e evolução do Porto de Itajaí até os dias atuais. É extremamente gratificante, fazer parte de um porto tão eficaz e transparente, por meio de uma gestão Pública e Municipal. A competência e os esforços diários, por parte de todos os colaboradores, resultam constantemente na inovação e aplicação de melhorias em todos os setores, destaca o Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga”

### **CICLOS DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE ITAJAÍ:**

Em 1905, iniciaram os primeiros estudos do Porto, posteriormente com a criação da Portobrás (Empresa de Portos do Brasil) em 1975, o gerenciamento do terminal de Itajaí passou a ser exercido pela Administração do Porto de Itajaí, sendo extinta em 1990. No ano de 1995, a Superintendência do Porto de Itajaí, tornou-se uma organização que integra a Administração Pública indireta do Poder Executivo Municipal de Itajaí e atua no modal aquaviário, como Autoridade Portuária sendo responsável pela gestão do Porto de Itajaí.

Essa descentralização provisória, acrescidas de prorrogações de prazos por aditivos, vigorou até 31/12/1997, quando a União consentiu em desvincular o Porto de Itajaí da CODESP e delegar sua gestão diretamente ao município de Itajaí, com início de vigência em 01 de janeiro de 1998, pelo prazo de 25 anos, prorrogável por igual período. Após o município assumir a gestão do Porto, foi promovido o arrendamento do Terminal APM Terminals Itajaí até os dias atuais.

No entanto, em 2008, praticamente nas mesmas proporções das cheias de 1983 e 1984, o terminal enfrentou novamente uma grande enchente, resultando na queda dos berços 2,3 e 4. Em 2011, Itajaí foi atingida por mais uma cheia, com reconstrução do cais no ano seguinte. Em 2014, houve o realinhamento dos berços 3 e 4. A finalização das obras de reconstrução, ocorreram durante o quadriênio (2017/2020).

No mesmo ano, a primeira fase do projeto de ampliação do acesso aquaviário para o Complexo foi concretizada. A primeira manobra de testes na área da nova Bacia de Evolução, foi considerada um marco para a história de Itajaí. A inédita manobra de ré foi realizada com o navio VALOR, de 300 metros de comprimento e 48,3 metros de largura. A milésima manobra na área da nova bacia está para acontecer ainda neste mês. O projeto da segunda etapa da Bacia de Evolução, possibilitará o acompanhamento da nova realidade do comércio marítimo internacional, que está projetando constantemente navios maiores.

Devido à proximidade do término de Convênio de Delegação, entre o município e o Porto de Itajaí, até então com prazo para 31/12/2022, a busca pela manutenção da Autoridade Portuária Pública e Municipal, resultou em 03 de agosto de 2021, na criação do Fórum Municipal de Defesa, objetivando a manutenção da autoridade portuária local.

No último dia (25), o Município de Itajaí e o Governo Federal encaminharam a prorrogação da Autoridade Portuária Pública e Municipal. Uma comitiva liderada pelo prefeito Volnei Morastoni e também, pelo superintendente do Porto Fábio da Veiga, estiveram reunidos com representantes do Ministério da Infraestrutura, em Brasília, para tratar sobre a renovação do contrato de Delegação do Porto de Itajaí. O acordo evidenciou, que o Município deverá permanecer na gestão portuária até a finalização do processo de desestatização do terminal. Neste momento, o Município de Itajaí lançou um edital para a escolha do novo operador portuário dos berços 01 e 02 durante o período de transição.

Desde que foi instituído o processo de municipalização, em 1995, o Porto de Itajaí segue o modelo de gestão "Landlord Port", ou seja, as áreas permanecem com a União e as operações com a iniciativa privada. Com base neste modelo de gestão, que permanece sendo um modelo de sucesso em diversos portos do mundo, com a prorrogação do convênio de delegação, Itajaí continuará garantindo novas etapas de crescimento e desenvolvimento tanto para a sua cidade, para a sua população, assim como também para aqueles que atuam na atividade portuária.

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

*Data: 09/08/2022*

## MORADORES DE SANTOS JÁ PODEM BAIXAR APP QUE FACILITA ACESSO AOS SERVIÇOS MUNICIPAIS

*Informações: Prefeitura de Santos (9 de agosto de 2022)*



<https://youtu.be/EJhA2dbIFgw>

**O app Santos Guia Serviços está disponível para download, gratuitamente, nas lojas de aplicativo Play Store (Android) e Apple Store (iOS).**

Todos os serviços municipais da Prefeitura de Santos estão, a partir de agora, a poucos cliques de distância. Isso porque acaba de ser lançado o aplicativo Santos Guia Serviços, voltado para munícipes, empresas e servidores públicos.

Como o próprio nome diz, o aplicativo conta com uma série de serviços ao usuário, funcionando como uma espécie de manual da Administração Municipal. O software abrange as áreas de assistência, comunicação, cultura, educação, finanças, serviços municipais, segurança, meio ambiente, ouvidoria, saúde e urbanismo.

O aplicativo é dividido em seis categorias. Na "Pagar", por exemplo, o programa disponibiliza a emissão de documentos para pagamento de impostos e taxas, como IPTU, ISS, ICMS, entre outros. Já nas opções 'Inscrever' e 'Participar', informações sobre cursos, exames e audiências públicas estão disponíveis ao público.

O usuário encontrará, por exemplo, quais são os documentos, os endereços e os canais de comunicação necessários para se inscrever em programas municipais. Há, também, formulários de inscrições para os mais variados serviços públicos como os do Poupatempo, além de requerimentos para obras e serviços na Cidade.

Além disso, o aplicativo santista disponibiliza uma série de informações úteis, como a relação completa de todas as unidades de saúde, com endereço, telefone, e-mail para contato e horário de atendimento.

No Santos Guia Serviços há, ainda, a opção de regularização de alvarás, permissões e certificados, bem como consulta a processos e acesso a sistema de processos digitais.

Segundo a chefe do Departamento de Articulação (Dearti), vinculado à Secretaria de Governo (Segov), Alessandra Franco, o app chega para atender a uma antiga reivindicação da sociedade santista.

“O aplicativo vem para atender a uma antiga demanda dos conselhos municipais e da sociedade, que sempre falavam sobre a necessidade de localizar com facilidade os serviços da Prefeitura”, explicou, ressaltando a funcionalidade do programa.

**“Trazer na palma da mão todos os serviços à disposição dos munícipes é de grande valia. Agora o morador conseguirá saber onde estão os serviços, o horário de atendimento, o contato correto e os documentos necessários. É uma opção ágil, rápida e transparente para o morador de Santos”, concluiu Alessandra.**

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 09/08/2022

## INCÊNDIO ATINGE TERMINAL PETROLÍFERO DE CUBA; TERCEIRO TANQUE DESABA

Informações: Moneytimes (9 de agosto de 2022)



*As questões-chave agora são para onde vai a produção de petróleo bruto cubano para gerar combustível para uso elétrico (Imagem: REUTERS/Vasily Fedosenko)*

Um terceiro tanque de petróleo pegou fogo e desabou no principal terminal do setor de Cuba em Matanzas, disse o governador da província nesta segunda-feira, quando um derramamento espalhou chamas de um segundo tanque incendiado dois dias antes no maior acidente na indústria petrolífera da

ilha em décadas.

Enormes colunas de fogo e uma espessa fumaça negra subiam o dia todo, escurecendo o céu até Havana.

Explosões abalaram a área pouco antes da meia-noite quando um tanque entrou em colapso e novamente ao meio-dia quando outro implodiu.

Um bombeiro morreu e 16 pessoas estavam desaparecidas, todas devido à explosão de sábado no segundo tanque de armazenamento.

Um quarto tanque estava ameaçado, mas não pegou fogo. Cuba depende do petróleo para gerar grande parte de sua eletricidade.

O país fez progressos no combate às chamas durante o fim de semana depois de contar com a ajuda do México e da Venezuela, mas na noite de domingo o fogo começou a se espalhar a partir do segundo tanque, que desmoronou, disse Mario Sabines, governador da província de Matanzas, a cerca de 130 km de Havana.

Matanzas é o maior porto de Cuba para receber petróleo e importações de combustíveis. O petróleo cubano, bem como o óleo combustível e o diesel armazenado em Matanzas, são usados principalmente para gerar eletricidade na ilha.

Ao meio-dia de segunda-feira, autoridades anunciaram que a usina de energia mais importante do país, localizada a menos de 2 km do incêndio, havia sido fechada devido à baixa pressão da água na área.

A rede elétrica depende mais de 90% de combustível local e importado. Jorge Piñon, diretor do Programa de Energia e Meio Ambiente da América Latina e do Caribe da Universidade do Texas em Austin, disse que o incêndio ameaçou ambos.

“As questões-chave agora são para onde vai a produção de petróleo bruto cubano para gerar combustível para uso elétrico, uma vez que é conectada apenas por oleoduto a Matanzas”, disse Piñon, acrescentando que a instalação tem uma capacidade instalada de 2,4 milhões de barris.

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

*Data: 09/08/2022*

### **BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,236 BILHÃO; NO ENTANTO, QUEDA ANUAL É DE 29%**

*informações: Moneytimes (9 de agosto de 2022 )*



*O valor é resultado da diferença entre US\$ 7,243 bilhões em exportações e US\$ 6,007 bilhões em importações. (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)*

Na primeira semana de agosto, a balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,236 bilhão e a corrente de comércio foi de US\$ 13,251 bilhões, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia.

O valor é resultado da diferença entre US\$ 7,243 bilhões em exportações e US\$ 6,007 bilhões em importações. No entanto, quando comparado com o mesmo período do ano passado, a balança comercial registrou queda de 29%.

Já no ano, as exportações totalizam US\$ 201,494 bilhões e as importações, US\$ 160,368 bilhões, com saldo positivo de US\$ 41,125 bilhões e corrente de comércio de US\$ 361,863 bilhões.

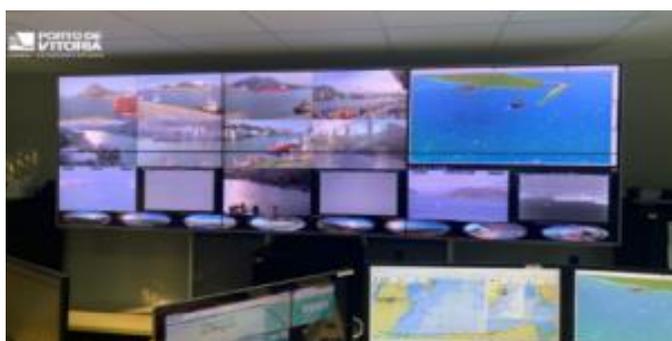
Houve um crescimento de 18,8% nas exportações, comparadas as médias até a primeira semana de agosto/2022 com a de agosto/2021. Nas importações, o crescimento foi de 30,5%, também na comparação entre as médias até a primeira semana de agosto/2022 com a do mês de agosto/2021.

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

*Data: 09/08/2022*

### **VTMIS GARANTE SEGURANÇA MARÍTIMA NA ÁREA DO PORTO DE VITÓRIA**

*Informações: CODESA (9 de agosto de 2022 )*



Confirmando a efetividade da segurança e controle do tráfego marítimo, a Coordenação de Gestão do VTS apresenta o balanço do primeiro semestre de 2022 sem registrar nenhum acidente na área de cobertura do Porto de Vitória. O levantamento confirma que todas as 735 embarcações que transitaram na região, no período, foram monitoradas e acompanhadas de forma ostensiva, 24 horas por dia, todos os dias da semana, pelo sistema VTMIS (sigla em inglês para Vessel

Traffic Management Information System).

Entre janeiro e junho, foram registrados 6 incidentes e 12 descumprimentos de normas (como excesso de velocidade, mergulho sem autorização e ações fora dos procedimentos do VTS), além de 5 acionamentos de serviços aliados (órgãos responsáveis por auxílio/socorro) para atender ocorrências. Ao todo, 42.599 ações de controle de tráfego foram contabilizadas.

O Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) é operado no Centro de Controle de Operações (CCO), em Capuaba. A cobertura inclui a área de fundeio, o canal de navegação, a bacia de giro e os terminais portuários de Vitória, além do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 09/08/2022*

## CORREIO DO ESTADO

### CORREIO DO ESTADO - MS

#### PRODUTOS SUL-MATO-GROSSEENSES ESCOAM POR CINCO PORTOS ESPALHADOS PELO BRASIL

Investimentos no modal ferroviário, como a Ferroeste, e construção da Rota Bioceânica, colocarão o Estado em outro patamar

*Por ELIAS LUZ*



**Celulose é mais exportada pelo Porto de Santos (SP) - Foto: Arquivo Correio do Estado**

Os US\$ 4,8 bilhões em produtos exportados por Mato Grosso do Sul, no período entre janeiro e julho deste ano, escoam por cinco locais distintos.

A maior parte dos produtos, o equivalente a US\$ 1,9 bilhão, escoou pelo Porto de Paranaguá, no Paraná, principalmente os grãos, com destaque para a soja.

O segundo maior destino das exportações sul-mato-grossenses é o Porto de Santos, em São Paulo, com US\$ 1,5 bilhão, tendo a celulose como principal produto.

Os portos de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e de Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, concentram as exportações de carnes em geral – tanto bovina, quanto de aves.

Por São Francisco do Sul saíram o equivalente a US\$ 536,8 milhões.

Já pelo porto de Rio Grande foi escoado o equivalente US\$ 117,9 milhões.

Pelo município de Porto Murtinho, na fronteira com o Paraguai, foram exportados US\$ 142,7 milhões, em um mix de produtos com destino ao mercado asiático.

Esse desenho logístico das exportações reforçam o direcionamento dos investimentos em logística que vêm sendo feitos.

No modal ferroviário, a construção da nova Ferroeste vai baratear os custos do produtor e ampliar o volume exportado.

Situação semelhante, porém, com importação e exportação, vai acontecer com a construção da Rota Bioceânica, fazendo com que produtos de Mato Grosso do Sul também escoem pelo Oceano Pacífico, o que ainda não acontece.

O secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), Jaime Verruck, destaca que esses investimentos logísticos – ambos de longo prazo, mas que já saíram do papel e do esboço teórico – colocarão Mato Grosso do Sul em outro patamar não só no âmbito estadual, mas no aumento de importância econômica do Brasil.

“O Estado está cada vez mais inserido na dinâmica internacional e esses investimentos trarão mais desenvolvimento”, disse Verruck.

*Fonte: Correio do Estado - MS*

*Data: 09/08/2022*



### JORNAL O GLOBO – RJ

## GUEDES ESTUDA META PARA DÍVIDA PÚBLICA COMPLEMENTAR AO TETO DE GASTOS

Regra em discussão prevê ‘banda’ para endividamento do país, hoje em 78,2% do PIB

*Por Manoel Ventura — Brasília*



*O ministro da Economia, Paulo Guedes Cristiano Mariz/Agência O Globo*

O ministro da Economia, Paulo Guedes, elabora junto com a sua equipe a criação de uma nova regra para os gastos públicos orientada para reduzir a dívida pública. O ministro disse ao GLOBO que essa regra, por outro lado, não irá substituir o teto de gastos, norma que trava as despesas federais à inflação do ano anterior e é considerada a principal âncora fiscal do país. O objetivo da regra para a dívida pública, afirmou, é ter mais ferramentas para a gestão fiscal do país.

A regra que está sendo desenhada prevê a criação de uma “banda” em que a dívida pode flutuar. Poderia ser estabelecido, por exemplo, uma meta de 65% para a dívida bruta como proporção do PIB, podendo oscilar 10 pontos para mais ou para menos (entre 55% e 75%).

Esse modelo hoje é adotado para as metas de inflação e o Banco Central sobe e desce os juros para que a inflação fique dentro dessa banda — para 2022, a meta para de inflação, que sabidamente será descumprida, está em 3,5%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos.

— Primeiro, continua com o teto normal para os gastos correntes, igual tem hoje. Mas colocando outras variáveis, como trava de piso e desinvestimentos. Nós desinvestimos R\$ 240 bilhões em estatais, e desalancamos os bancos públicos. Da mesma forma que eu posso ser surpreendido por gastos como Covid, eu também posso usar outras variáveis de controle que não seja só o superávit primário — afirmou Guedes.

O ministro chama de “trava de piso” regras para travar o crescimento de gastos obrigatórios, como o congelamento dos salários de servidores públicos.

Hoje, as regras fiscais do país são voltadas a um resultado (receita menos despesa) com controle de gastos. Orientar o fiscal para a dívida pública poderia, por exemplo, colocar a venda das estatais e o aumento da receita na equação. A possibilidade de criação de uma banda para a dívida pública foi antecipada para o jornal "O Estado de S. Paulo"

### **Venda de estatais na conta**

— O contexto em que estou estudando isso é de fiscal forte e que precisa ser preservado, não de furar o teto. Eu quero o teto lá, vou tentar manter o teto lá, para os gastos correntes, porque não quero que a máquina inche — disse o ministro da Economia.

Em 2012, a dívida bruta do governo brasileiro era de 62% do PIB. Cresceu nos últimos dez anos, chegou a quase 100% em 2022, e hoje está na casa de 78% de tudo que o país produz em um ano.

Portanto, se o governo adotar uma regra cuja banda máxima para a dívida seja 75% do PIB, o país já estaria desenquadrado. Nesses casos, afirma Guedes, uma possibilidade é obrigar criar um plano de desinvestimentos e venda de estatais.

— Se está em 78,2%, pode travar despesas correntes, travar o piso, desinvestir, privatizar. Se tiver fora da meta, pode ser obrigado a fazer um plano de privatizações para derrubar a dívida — afirma o ministro. — O importante é a sustentabilidade fiscal e impedir a dominância fiscal. Eu estou querendo mais ferramentas. No lugar de ter só o superávit primário para controlar a dívida, eu quero colocar uma arquitetura mais ampla.

### **Teto furado**

O teto de gastos foi alterado no ano passado para ampliar os gastos sociais do governo em 2022. Neste ano, o Congresso também aprovou um furo no teto de R\$ 41,2 bilhões para o governo ampliar gastos às vésperas da eleição.

Esses movimentos reduziram a credibilidade da regra fizeram o mercado cobrar mudanças para evitar um descontrole fiscal do país. Nesta semana, o GLOBO ouviu economistas de diversas instituições financeiras que defendem uma regra fiscal ancorada na dívida e o controle dos gastos.

Peso no bolso: Energia e combustível já são segundo maior gasto das famílias, revela pesquisa Guedes defende alterações pontuais no teto de gastos para permitir que a regra facilite a redução do tamanho do Estado, nas suas palavras. Para ele, o teto deveria estar focado em despesas correntes.

— Eu não quero violar o teto para deixar a máquina do governo crescer.

### **Sem prazo para a proposta**

A discussão sobre a criação de uma regra voltada para a dívida pública ocorre dentro do governo desde 2019, quando foi enviado ao Congresso uma proposta de Emenda à Constituição para rever regras de gastos — chamada à época de PEC Emergencial.

Essa PEC também previa o chamado Conselho Fiscal da República, órgão formado por integrantes dos Três Poderes e por representantes dos estados que se reuniria periodicamente para discutir as finanças públicas. Naquele momento, o foco também era a controlabilidade da dívida pública.

O ministro diz que não há prazo para a regra ser proposta.

— Estamos trabalhando na arquitetura, não tem nenhuma medida que será tomada amanhã. Antes do Covid-19 começar a gente já estudava isso — afirma Guedes.

O comportamento da dívida é hoje uma das maiores preocupações de economistas. A dívida do país cresce quando gasta mais que arrecada e quando o governo paga os juros do próprio endividamento.

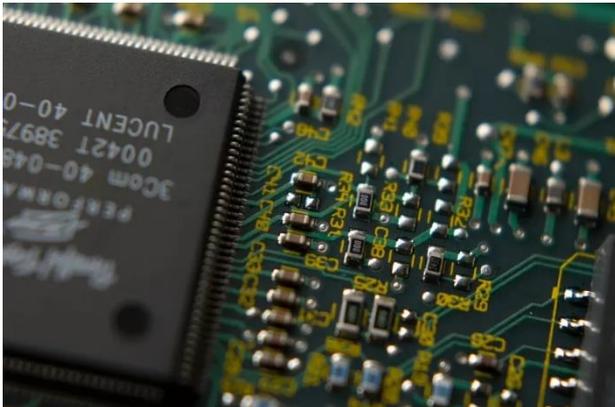
Com uma dívida alta, o dinheiro acumulado na economia acaba sendo direcionado para o governo rolar essa dívida. Esses recursos poderiam ser destinados para projetos da economia real, que geram emprego e, portanto, estimulam o crescimento do país. Além disso, com baixa credibilidade política fiscal, há mais inflação, o que leva a mais volatilidade e menores taxas de crescimento.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 09/08/2022*

## BIDEN ASSINA LEI QUE LIBERA US\$ 52 BI PARA ENFRENTAR CHINA NA ÁREA DE SEMICONDUTORES

Presidente americano anuncia ainda que, graças a esta lei, a Micron investirá US\$ 40 bilhões em 10 anos

*Por AFP — Washington*



***Biden sanciona projeto de US\$ 52 bilhões para fabricantes de chips Pixabay***

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, assinou nesta terça-feira uma lei para impulsionar o desenvolvimento e a produção de semicondutores no país, em meio a temores de que a China se torne a potência dominante neste setor.

A Lei Chips e Ciência, que libera US\$ 52 bilhões em subsídios, ajudará os Estados Unidos a vencer "a competição econômica do século XXI", garantiu

Biden.

Além do investimento nesses componentes cruciais para a eletrônica moderna, o texto prevê dezenas de bilhões de dólares para pesquisa e desenvolvimento. A lei, que o Congresso aprovou no fim de julho, representa uma vitória para Biden após uma longa disputa e é uma boa notícia para o seu partido com vistas às eleições de meio de mandato.

"Amplifica nossos esforços para fabricar semicondutores aqui nos Estados Unidos", disse Biden, que elogiou os empresários, aos quais se referiu como "a razão pela qual sou otimista sobre o futuro de nosso país".

A demanda mundial de semicondutores disparou durante a pandemia e provocou uma escassez mundial que se agravou com o fechamento de fábricas chinesas por surtos de Covid-19.

Os Estados Unidos sofreram particularmente com essa escassez, pois reduziram drasticamente sua participação na produção mundial nos últimos anos, dando uma margem de vantagem para a Ásia, especialmente a China, atual potência dominante do setor.

A falta de semicondutores prejudicou consideravelmente a produção de automóveis no ano passado, o que resultou em um aumento de preços na indústria automotiva.

**Micron quer investir US\$ 40 bi**

Por sua vez, a empresa americana de semicondutores Micron anunciou planos de investir US\$ 40 bilhões na produção nacional de chips até o final desta década, aproveitando os subsídios e créditos da nova lei.

O presidente e CEO da Micron, Sanjay Mehrotra, classificou a iniciativa de "um passo importante para consolidar a liderança de semicondutores americanos nas próximas décadas".

"A Micron anuncia hoje que, graças a esta lei, investirá US\$ 40 bilhões em 10 anos", afirmou Biden em seu discurso durante o ato de assinatura da nova lei nos jardins da Casa Branca.

A companhia estima que a produção começará na segunda metade da década e prevê que o enorme investimento "garantirá a segurança nacional dos Estados Unidos e a recuperação da cadeia de suprimentos à medida que a demanda por memórias crescer".

A Micron disse que espera criar mais de 40.000 novos empregos nos EUA e projeta que a produção doméstica de memória aumente de "menos de 2% para mais de 10% do mercado global na próxima década", segundo Mehrotra.

Dívidas atrasadas: Inadimplência recorde deve frear retomada da economia em 2023

Na atualidade, os semicondutores são essenciais para a produção e operação de smartphones, veículos, redes 5G e até sistemas de defesa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## SANTOS DUMONT E CONGONHAS TERÃO ACESSO BIOMÉTRICO DO CHECK-IN AO EMBARQUE

Com tecnologia, ponte aérea poderá ser feita com acesso 100% digital

*Por Manoel Ventura — Brasília*



*O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, testa sistema de acesso biométrico em Congonhas Divulgação/Ministério da Infraestrutura*

Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP) são os primeiros aeroportos brasileiros a implantar de forma definitiva o embarque facial biométrico 100% digital para passageiros e tripulantes, informou nesta terça-feira o Ministério da Infraestrutura.

Combinando análise de dados e validação por biometria, a tecnologia dispensa a apresentação de cartões de embarque e documentos de identificação dos viajantes de voos domésticos partindo desses terminais.

O processo de implantação definitiva da tecnologia deve ser concluído ainda neste mês. Quando a funcionalidade estiver disponível, os viajantes que estiverem em voos com embarques biométricos e optarem pelo uso da tecnologia só precisarão da imagem de seus rostos para fazer check-in e acessarem salas de embarque e aeronaves.

No caso de comissários de bordo e pilotos da aviação regular, a solução inclui o acesso a áreas restritas dos dois terminais aéreos. "A iniciativa tem o objetivo de tornar mais eficiente, ágil e seguro o processamento de passageiros e tripulantes, tendo por premissa a segurança no tratamento e a proteção dos dados pessoais dos usuários contra uso indevido ou não autorizado", afirma o governo.

De outubro de 2020 a janeiro deste ano, mais de 6,2 mil passageiros participaram da fase de testes do programa, realizada em sete aeroportos do país.

### Como funciona

Cada empresa aérea operando em Congonhas e Santos Dumont poderá adotar procedimentos próprios para o cadastramento biométrico e validação do passageiro na base governamental.

Neste início, para usar o sistema, o usuário deve dispor de documento biométrico válido (CNH digital ou título de eleitor digital); passagem aérea e acesso ao canal de cadastramento e validação biométrica da companhia aérea. Por meio do canal, no momento do check-in ou após a sua realização, o passageiro realizará a validação biométrica associada a seu voo.

Ele deverá aceitar os termos da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), devendo fazê-lo a cada novo voo. Executada essa ação, de forma digital, e sendo validado o cadastro, o passageiro estará apto a usar o sistema biométrico para o respectivo voo.

No aeroporto, a biometria facial será usada em duas etapas: primeiro, no acesso à sala de embarque; depois, no acesso à aeronave. Na entrada da sala de embarque, totens farão a leitura biométrica da face, consultando a base do governo e verificando o cadastro do passageiro e a existência do cartão de embarque válido.

Aprovada a biometria, o passageiro fica autorizado a ingressar no local. A segunda etapa ocorrerá no portão de embarque, no momento de ingresso na aeronave.

Na fase de testes do programa, foram medidos indicadores como redução no tempo em filas, no acesso à sala de embarque e à aeronave. Com a biometria, o tempo médio do embarque caiu de 7,5 segundos para 5,4 segundos por passageiro.

### Tecnologia em 20 portões de embarque

Os dispositivos estão sendo instalados gradualmente em todas as áreas de check-in e portões de embarque dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont: são 12 portões e 10 catracas no terminal paulista; e oito portões e cinco catracas no fluminense.

Após realizados os devidos testes, cada equipamento torna-se imediatamente operacional, liberando a solução tecnológica para uso de todas as companhias aéreas que operam nos dois terminais e que tenham formalizado sua adesão à iniciativa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## PARA EMPRESÁRIOS, COMPLIANCE É O TEMA MAIS IMPORTANTE DE ESG, MOSTRA PESQUISA

Diversidade e tolerância no ambiente no trabalho está na lanterna; sustentabilidade tem maior aderência na Região Sudeste

*Por Italo Bertão Filho, Especialista Para O Prática ESG — São Paulo*

**Compliance é o assunto mais importante para a maioria dos empresários Pixabay**

Boa parte do setor empresarial já entendeu que a temática ESG (questões ambientais, sociais e de governança corporativa) como um todo é de alta importância para as companhias, segundo uma pesquisa da Fundação Tide Setubal e Instituto Silvis, que analisou o nível de comprometimento do

empresariado brasileiro com a democracia e ESG. Mas, o assunto mais importante para a maioria dos entrevistados é o compliance.





A maioria dos empresários (74,2%) acredita que práticas ESG são um tema de alta importância para as empresas. Na comparação entre empresários jovens e idosos, há um contingente maior de idosos que considera o tema de maior importância: são 83,1%.

Entre os jovens, esse número cai para 70%. Empresárias mulheres veem ESG com mais importância que empresários homens: 85,1% contra 72%.

No total, mais da metade (62,3%) dos empresários de companhias de diferentes portes avaliou que compliance e práticas de governança são os assuntos mais prioritários na temática ESG. Entre empresários de empresas de grande porte, o número chega a 78,9%.

Contudo, outros temas seguem distantes do foco principal. É o caso de cultura organizacional, vista como mais importante por 10,3%; responsabilidade, com 9,11%; sustentabilidade e proteção do meio ambiente, com 5,2%; e diversidade e tolerância, com 5,2%.

Sempre atrás, o assunto sustentabilidade e proteção do meio ambiente alcança seus melhores índices na região Sudeste, com 15,9% dos entrevistados respondendo que consideram esse o fator mais importante, e o pior indicador na região Centro-Oeste, com apenas 4,5%.

Diversidade e tolerância no ambiente de trabalho é tema de prioridade mínima para 32,4% dos empresários entrevistados. Empresários do comércio são os que consideram esse assunto o menos relevante, com 34,2% das respostas. A região do país que mais concentra empresários que percebem a diversidade como fator desimportante é o Nordeste, com 37,5%, seguido pelo Sul, com 35,2%.

A pesquisa também avaliou o comprometimento do empresariado brasileiro com a democracia. A maioria dos empresários prefere a democracia em detrimento de qualquer outra forma de governo, acredita que também é responsável pela solução de problemas sociais do Brasil e avalia que eleições livres no país são importantes para a prosperidade dos seus negócios.

Ao todo, 91% dos entrevistados acreditam na democracia como forma de governo. Além disso, 81,5% respondeu que concorda totalmente ou em parte com a ideia de que os empresários são responsáveis pela resolução de problemas sociais do país.

Os empresários são quase unânimes em relação à necessidade de eleições livres e justas no Brasil: 98% respondeu que acredita no processo eleitoral para o desenvolvimento de seus negócios.

No total, o estudo ouviu 417 empresários brasileiros de todas as regiões do país entre 20 de maio e 8 de julho.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## REINO UNIDO PODE TER 'APAGÃO' NO INVERNO COM ESCASSEZ DE GÁS

De acordo com o recente 'pior cenário razoável' do governo, a indústria e até mesmo lares podem ser afetados por alguns dias em janeiro

*Por Bloomberg — Londres*

O Reino Unido estaria se preparando para que, durante o inverno, quando o clima frio combinado com a escassez de gás, uma série de apagões afete a indústria e até mesmo os lares.

De acordo com o mais recente "pior cenário razoável" do governo, a Grã-Bretanha pode enfrentar um déficit de capacidade elétrica de aproximadamente um sexto do pico de demanda, mesmo depois que as usinas de carvão de emergência forem acionadas, segundo pessoas familiarizadas com o planejamento do governo.



### **Grã-Bretanha já trabalha com a hipótese de apagões no inverno devido à escassez de gás Bloomberg**

Sob essa perspectiva, temperaturas abaixo da média e importações reduzidas de energia da Noruega e da França exporiam quatro dias em janeiro, quando o Reino Unido pode precisar acionar medidas de emergência para economizar gás, disseram eles. O Departamento de Negócios, Energia e Estratégia Industrial do governo não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

Embora o Reino Unido não preveja tais déficits em seu cenário base, a análise revela o inverno difícil potencialmente reservado para Liz Truss ou Rishi Sunak quando um dos dois suceder Boris Johnson como primeiro-ministro no próximo mês.

Se eles se materializarem, os cortes de energia ocorrerão mesmo quando os britânicos enfrentarem contas médias anuais de energia em janeiro, possivelmente chegando a £ 4.200 (US \$ 5.086) de pouco menos de £ 2.000 hoje.

Embora o Reino Unido não preveja tais deficiências em seu cenário base, a análise revela o inverno difícil potencialmente reservado para Liz Truss ou Rishi Sunak quando eles sucederem Boris Johnson como primeiro-ministro no próximo mês.

Se eles se materializarem, os cortes de energia ocorrerão mesmo quando os britânicos enfrentarem a média anual de contas de energia possivelmente subindo acima de £ 4.200 (US \$ 5.086) em janeiro, das atuais £ 2.000 atualmente, alimentando a inflação já crescente.

Se o inverno for particularmente frio, a Grã-Bretanha pode ter que depender cada vez mais de carregamentos de gás da Europa continental, onde os suprimentos já são limitados à medida que Moscou restringe os fluxos.

Isso representa um dilema para o Reino Unido, que tem muito pouca capacidade de armazenamento doméstico. A nação tem enviado quantidades recorde de gás para o continente e deseja que o favor seja devolvido quando as temperaturas caírem.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 09/08/2022*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **INFLAÇÃO EM QUEDA MANTÉM BOLSONARO NO PÁREO NA CORRIDA ELEITORAL; LEIA ANÁLISE**

Expectativas de mercado já indicavam deflação para julho, o que deve se repetir em agosto  
*Por Silvio Cascione*

A queda dos preços ao consumidor em julho é a manchete do dia, mas não chega a ser uma surpresa. As expectativas de mercado já indicavam deflação para o mês passado, algo que deve se repetir em agosto. Os consumidores também já vinham sentindo a melhora, especialmente nos dois itens mais importantes para o resultado do mês passado: combustíveis e energia. Quem abastece o carro com gasolina já tem convivido há semanas com descontos de mais de 1 real por litro nos postos, em relação aos preços de maio e junho.



Foto: Carla Carniel/Reuters

O efeito da inflação baixa sobre a popularidade do presidente Jair Bolsonaro e sobre as eleições de outubro, portanto, já está bastante refletido nas pesquisas eleitorais mais recentes. Os preços de alimentos continuam em alta, atrapalhando a campanha de Bolsonaro entre os mais pobres. Mas, com os combustíveis em baixa, Bolsonaro tem recuperado um pouco de apoio entre eleitores arrependidos, que o apoiaram em 2018 e agora se mantinham mais à distância.

A queda recente da inflação e a recuperação do mercado de trabalho contribuíram para que Bolsonaro melhorasse sua popularidade ao longo do ano e continuasse no páreo. As chances de Bolsonaro vencer a eleição até subiram um pouco de um mês para cá.

Mas olhar para a deflação de julho é olhar para o retrovisor. Para Bolsonaro vencer a eleição, ele precisa que as notícias boas continuem. O cenário internacional um pouco mais calmo, com preços em queda, ajuda o presidente. Para Bolsonaro, é importante que não só que o IPCA de agosto também aponte deflação, mas que a Petrobras continue reduzindo os preços da gasolina e do diesel em setembro e outubro. Uma eventual queda do dólar também poderia ajudar a reduzir preços de alimentos. O mercado de trabalho precisa continuar quente. A cada notícia como essa, Bolsonaro pode reduzir um pouco mais a distância que ainda o separa de Lula.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*  
Data: 09/08/2022

## **PRESIDENTE DO BRADESCO DIZ QUE PROPOSTA DE NOVA ÂNCORA FUNCIONA E QUE É PRECISO LIMITAR GASTOS**

Uma das propostas testadas pela equipe econômica é um alvo para a dívida entre 60% e 70% do PIB, com margem de tolerância de cinco pontos percentuais para mais ou para menos

Por *Altamiro Silva Junior, Thais Barcellos e Cynthia Declodt*



*Jair Bolsonaro, candidato à reeleição como presidente da República, se reuniu com 33 banqueiros em São Paulo Foto: Jair Bolsonaro/Reprodução Facebook*

O presidente do Bradesco, Octavio de Lazari, disse nesta terça-feira, 9, que a proposta do ministro da Economia, Paulo Guedes, de criar uma regra fiscal com meta de dívida pública, nos moldes do sistema de metas de inflação, funciona, pois estabelece um limite para os gastos do governo.

“O que não pode é ter um cheque em branco”, disse a jornalistas, ao ser perguntado sobre a proposta do ministro. “Tem que existir um limite de gastos”, afirmou Lazari, ressaltando que bancos, empresas e também as famílias têm um sistema de orçamento, que prevê despesas. “Tem que ter em qualquer lugar, no mundo privado e público.”



**Octavio de Lazari Junior, presidente do Bradesco; para ele, proposta da equipe econômica de criar nova âncora fiscal pode ajudar nas contas do governo Foto: Amanda Perobelli/Reuters**

Uma das propostas testadas pela equipe econômica, como antecipou o Estadão, é um alvo para a dívida entre 60% e 70% do Produto Interno Bruto (PIB), com margem de tolerância de cinco pontos percentuais para mais ou para menos. Por exemplo: se a meta for de 65% do PIB, o governo cumpriria a meta se levasse a dívida para o intervalo entre 60% e 70%. Hoje, a

dívida está em 78,2% do PIB

Não há, porém, nenhum número fechado. Dependendo do nível da dívida e da sua trajetória, o sistema de bandas permitiria aumentar as despesas acima da inflação desde que garantida a continuidade da queda do endividamento. Se a dívida estiver subindo, o governo teria de voltar a corrigir as despesas.

A ideia dos técnicos é que a dívida pública passe a ser a principal âncora da política fiscal brasileira. Hoje, esse papel é do teto de gastos, regra que atrela o crescimento das despesas à inflação.

“Se adotar o teto de gastos ou outro modelo qualquer, tem que ter esse controle, pois só assim a gente consegue equilibrar o gasto público e ter mais recursos para fazer investimentos no país”, disse o presidente do Bradesco.

### **Almoço com Bolsonaro**

Sobre o almoço da Febraban com o presidente Jair Bolsonaro na segunda, Lazari afirmou que foi “tranquilo” e confirmou que o chefe do Planalto pediu aos presidentes dos bancos para baixar os juros do crédito consignado, sem dar detalhes sobre a modalidade. Recentemente, foi sancionado o projeto que permite a concessão de crédito consignado para beneficiários do Auxílio Brasil e do BPC.

Mas, o presidente do Bradesco disse que não acatou o pedido. “A taxa de juros envolve uma série de fatores, como a cobrança, a inadimplência, a recuperação do crédito.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 09/08/2022*

### **AES BRASIL FECHA ACORDO COM A CUBICO PARA COMPRA DE COMPLEXO EÓLICO POR R\$ 2,03 BILHÕES**

Segundo a AES Brasil, com a conclusão da operação, ela passará a contar com uma capacidade instalada de 5,2 GW renovável

*Por Marcia Furlan*



*Foto: JF Diorio/Estadão*

A AES Brasil assinou Contrato de Compra e Venda de Ações (SPA) com a Cubico Brasil para aquisição da totalidade das ações representativas do capital social das sociedades de propósito específico (SPEs) que compõem o Complexo Eólico Ventos do Araripe, Caetés e Cassino.

O valor total dos Ativos (enterprise value) é de até R\$ 2,033 bilhões, sendo R\$ 1,105 bilhão de Equity, e a assunção da dívida líquida de R\$ 928 milhões. O valor acordado está

sujeito a ajustes usuais em operações dessa natureza, inclusive pela variação do capital de giro e dívida líquida das SPES, informou a companhia. E a conclusão da operação estará sujeita ao cumprimento das condições precedentes.

Segundo comunicado enviado à CVM, os ativos em questão estão localizados nos Estados de Piauí (Ventos do Araripe), Pernambuco (Caetés) e Rio Grande do Sul (Cassino), e têm capacidade instalada prevista no leilão de respectivamente 210,0 MWm, 181,9 MWm e 64,0 MWm, totalizando 455,9 MWm.

Segundo a AES Brasil, com a conclusão da operação, ela passará a contar com uma capacidade instalada de 5,2 GW renovável, sendo 4,2 GW operacionais e 1,0 GW em construção.

### Aumento de capital

Para o pagamento de parte do preço de aquisição, o conselho de administração da companhia aprovou um aumento do capital social por meio da emissão, para subscrição privada de, no mínimo, 52.029.137 e no máximo 116.216.684 ações ordinárias, todas escriturais e sem valor nominal, ao preço de emissão de R\$ 9,61, totalizando entre R\$ 500 milhões e R\$ 1,116 bilhão.



**Parque eólico; AES Brasil assinou com a Cubico para compra de complexo eólico. Foto: Rafael Arbex/Estadão**

A empresa informou ainda que os acionistas controladores AES Holdings Brasil e a AES Holdings Brasil II manifestaram o seu compromisso de exercer seus direitos de preferência para a subscrição de ações de, no mínimo, R\$ 512,470 milhões. Os demais acionistas terão o prazo de 12 de agosto a 12 de setembro para exercerem seu direito de preferência, no percentual de 23,6% sobre a quantidade

de ações detidas.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 09/08/2022**

## PROGRAMA 'CAIXA PARA ELAS' VAI FOCAR EM RELACIONAMENTO PARA CLIENTES MULHERES

Além de produtos já ofertados, haverá benefícios específicos no cartão de crédito, com pontuação diferencial e benefícios que as bandeiras e a Caixa estudam em conjunto

**Por Matheus Piovesana e Thais Barcellos**

A Caixa Econômica Federal vai ofertar no programa Caixa pra Elas produtos que já estão na prateleira do banco. A diferença é que com um atendimento segmentado para mulheres, a instituição espera atrair esse público para suas agências.



**Daniella Marques, presidente da Caixa; segundo ela, banco quer fortalecer sua sustentabilidade Foto: Fabio Rodrigues/Agência Brasil**

“Nós já ofertamos esses produtos, mas com um espaço específico, conquistamos a mulher para as nossas agências”, disse a vice-presidente de negócios de atacado do banco, Thays Cintra Vieira. Ainda de acordo com ela, nos cartões de crédito, por exemplo, haverá benefícios específicos, com pontuação diferencial e benefícios que as bandeiras e a Caixa estudam em conjunto.



“Estamos fazendo essa segmentação para termos um atendimento especializado para mulheres”, disse a presidente do banco, Daniella Marques, em coletiva de imprensa sobre o programa realizada nesta terça-feira, em São Paulo. Segundo ela, a Caixa já é o banco do “dia a dia” dos brasileiros, operando serviços como os saques do FGTS, as loterias e o seguro-desemprego.

Daniella afirmou que a Caixa pretende fortalecer sua atuação em sustentabilidade, motivo que levou a atual gestão a unir outras vice-presidências na área de sustentabilidade, que ainda deve ter um nome definido para o comando. “Queremos ser referência em sustentabilidade no mundo.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 09/08/2022*



Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### RUMO E ANDALI INICIAM OPERAÇÃO DE FERTILIZANTE

Expectativa é que movimentação na Malha Central neste ano atinja 500 mil toneladas e, em 2023, 800 mil toneladas

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

A Rumo e a Andali (joint venture da cooperativa americana CHS e da BRFértil) inauguram oficialmente, nesta terça-feira (9), um terminal de fertilizantes na Ferrovia Norte-Sul, em Rio Verde (GO). O empreendimento deverá possibilitar o transporte de fertilizantes desde o Porto de Santos (SP) até Goiás.

Hoje, a demanda do agronegócio do Estado é abastecida basicamente por caminhões. A expectativa é que a operação ferroviária atenda de 60% a 70% dos volumes utilizados na região.

A movimentação na malha já havia sido iniciada em abril de forma preliminar pela Andali, empresa que realiza a mistura e o fornecimento de fertilizantes. A previsão é que os volumes na ferrovia cheguem a ao menos 500 mil toneladas ainda neste ano e a 800 mil toneladas em 2023, segundo Rafael Vaccari Gonçalves, presidente da companhia. Até 2025, a expectativa é alcançar 1,5 milhão de toneladas por ano. “É uma solução que vem para reduzir custos e dar mais eficiência.”

Além do terminal, foi erguida uma misturadora de fertilizantes no local, que deverá chegar à capacidade de 750 mil toneladas em 2023. O investimento total da empresa foi de R\$ 160 milhões.

A Andali já tinha um terminal em Rondonópolis (MT). Com a nova estrutura, sua capacidade deverá mais do que dobrar e chegar a 6% de todo o volume do país, segundo o executivo.

Para a Rumo, trata-se do quarto terminal inaugurado na Malha Central, concessão que opera o trecho da Norte-Sul. O empreendimento integra o complexo logístico que o grupo está formando em Rio Verde. A companhia já havia construído no local um terminal de grãos. Até meados de 2023, também deverá ser entregue um novo terminal de combustíveis, que está sendo feito em parceria com a Dinâmica Terminais de Combustíveis (DTC).

Além disso, até o próximo ano, está prevista a conclusão de um novo terminal para contêineres em Anápolis (GO), feito em uma parceria entre o Porto Seco de Anápolis e a Brado (da Rumo).

O grupo já tem previsão para novos terminais na Malha Central, destinados à movimentação de grãos e farelo, no Norte de Goiás e no Sul de Tocantins, segundo Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo. Porém, ainda não há cronograma definido para essa próxima etapa.

A construção do tramo central da Norte-Sul já está praticamente concluída, diz ele. Resta ainda um trecho curto entre Palmeiras de Goiás e Ouro Verde de Goiás, que deverá ser entregue até a virada deste ano. “Estamos dentro do planejado na Malha Central. A Rumo está perto de chegar a 30% de participação no mercado de grãos de Goiás”, afirmou.

Em relação à extensão da Malha Norte até Lucas do Rio Verde (MT), Palma diz que a companhia está em fase de ajuste para o início da construção. A Rumo já iniciou a prospecção comercial para a ferrovia, cujos terminais deverão seguir o modelo da Malha Central – bandeira branca e feitos em parceria com clientes.

Porém, ele diz que o fechamento dos acordos virá apenas em um segundo momento. “A vantagem neste caso é que já operamos no Mato Grosso, já temos bons relacionamentos”, diz.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 09/08/2022**

## ELETOBRAS PODE INVESTIR MAIS DE R\$ 15 BILHÕES POR ANO, DIZ PRESIDENTE

Na segunda gestão de Ferreira Jr., a empresa terá o foco em energias renováveis, principalmente nos segmentos eólico e solar, e deve participar de leilões de projetos de energia promovidos pelo governo

**Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo**



**As expectativas para a segunda gestão aumentaram o interesse nas ações da companhia — Foto: Bloomberg**

Em decorrência do processo de capitalização, a Eletrobras, agora empresa privada, terá condições de investir ao menos R\$ 15 bilhões por ano. A projeção é do novo presidente da companhia, Wilson Ferreira Jr., que discursou em evento para empresários durante o 10º Fórum Lide de Infraestrutura, Logística e Energia, promovido pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide).

Segundo o executivo, o Brasil é um país com pouquíssimo investimento em infraestrutura, em torno de 1,5% do PIB, enquanto que países de primeiro mundo aportam mais de 4,5%. Entretanto, a criação de marcos regulatórios, como o do gás, portos e saneamento, tem criado condições atrativas de capital privado e processos de concessões e privatizações.

“Uma das razões de a Eletrobras ter sido levada para o processo de capitalização é que ela não tinha capacidade de investimento. Ela investia R\$ 4 bilhões por ano, [mas] só para manter a posição a empresa precisava de R\$ 14 bilhões. A partir de agora, com a capitalização, ela consegue investir R\$ 15 bilhões, no mínimo”, calcula.

Além dos marcos legais, ele atribui a isso a segurança jurídica e o ambiente econômico como vetores para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. O dirigente lembra que a empresa tinha muitas obras paradas e a meta é reduzir isso. Há ainda o desafio de pôr fim à sangria de algumas subsidiárias que ainda dão prejuízo, atrair corpo técnico qualificado e promover a modernização dos ativos que a empresa opera.

“Precisamos trazer gente, incrementar novas tecnologias; temos usinas velhas que precisam passar por projetos de inovação e digitalização”, diz.

Ferreira Jr. presidiu a antiga estatal entre 2016 e 2021, mas deixou o comando da empresa no ano passado para assumir a Vibra, empresa de distribuição de combustíveis. Nesta segunda gestão, a nova Eletrobras terá o foco em energias renováveis, principalmente nos segmentos de produção de

energia eólica e solar, e deve voltar aos leilões de projetos de energia promovidos pelo governo federal.

As expectativas para a segunda gestão aumentaram o interesse nas ações da companhia. O governo ainda possui a maior participação da companhia com poder de veto de algumas ações, mas a operação de capitalização movimentou mais de R\$ 30 bilhões e injetou múltiplos investidores. "Foram mais de 370 mil brasileiros usando o fundo de garantia", lembra.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 09/08/2022*

### **APROXIMAÇÃO DE INTEGRANTES DA BANCADA RURALISTA COM LULA NÃO INTERFERE NA IMAGEM DO COLEGIADO, DIZ FPA**

Presidente da Frente, o deputado Sérgio Souza destacou que o grupo é temático e suprapartidário e que não aborda temas pessoais ou ideológicos, mas que sua maioria deve apoiar a reeleição de Bolsonaro

*Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília*



*Deputado federal Sérgio Souza (MDB-PR) — Foto: Ailton de Freitas/Valor*

O presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputado Sérgio Souza (MDB-PR), afirmou que a aproximação de membros da bancada ruralista com o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não interfere na imagem do colegiado. Ele destacou que o grupo é temático e suprapartidário, que não aborda temas pessoais ou ideológicos, mas que a maioria dos deputados e senadores ligados ao agronegócio é adepta à política de Bolsonaro e deve apoiar sua

reeleição.

Vice-presidente da FPA e ex-ministro da Agricultura no governo de Dilma Rousseff, Neri Geller (PP-MT) fez aliança com Lula para viabilizar sua disputa ao Senado em Mato Grosso neste ano. Junto ao senador Carlos Fávaro (PSD-MT) e ao empresário Carlos Ernesto Augustin, Geller tem ajudado na articulação política com entidades do agronegócio do Estado.

"O Neri está fazendo uma ação para ganhar eleição, não está fazendo porque ele é Lula, Dilma ou Bolsonaro. É um movimento para chegar em um eleitorado que ele não tinha, da grande Cuiabá, de pessoas que não são ligadas ao agro, e é uma decisão pessoal dele de aproximação com a esquerda", afirmou Souza ao Valor. "Isso não interfere para a nossa imagem. A FPA construiu um legado. A credibilidade da frente é porque ela se tornou independente e defende a sua pauta", acrescentou. O Valor procurou Neri Geller e aguarda retorno.

Sérgio Souza criticou as pautas econômicas e agrícolas do candidato petista à Presidência da República e disse que elas vão travar o país. "A esquerda pensa em mudar a reforma trabalhista, diz que só tem que ter produção orgânica, que os movimentos têm que invadir as fazendas, que não vai mais poder plantar na Amazônia. O PT é contra a lei de defensivos, contra o licenciamento ambiental, contra a regularização fundiária. Isso vai travar o país, vai ser uma tragédia", pontuou. "Quem não enxergar economicamente o Brasil agro tem que mudar de país. Não dá para trabalhar contra o agro", bradou.

Segundo Sérgio Souza, a tendência majoritária dos membros da FPA é apoiar a reeleição de Jair Bolsonaro. A resposta, diz ele, está na posição dos parlamentares nas votações recentes de propostas no Congresso Nacional. "Se olhar como foi o movimento do PT nas pautas do agro nos últimos anos, você vai ver de qual lado o agro e nossos parlamentares tendem a estar".

Nesta segunda-feira (08), Lula apresentou seu programa de governo ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) e incluiu uma proposta de regulação da produção agrícola, o que gerou mais críticas do agronegócio. "A regulação é automática, de mercado, sem interferência política, não tem como fazer", disse Souza, que destacou o papel do Parlamento nos próximos anos. "Não sabemos o resultado da eleição, mas espero que o Congresso esteja devidamente fortalecido com representantes do setor produtivo, porque é o Parlamento que vai decidir essas mudanças a partir do próximo ano, independentemente de quem seja o presidente ou a presidente", disse.

Apesar do seu partido (MDB) ter lançado a senadora Simone Tebet na corrida ao Planalto, o presidente da FPA vai apoiar Bolsonaro em outubro. "Tenho um carinho grande por ela, mas tenho proximidade com Bolsonaro, principalmente por ser o líder da bancada ruralista".

Sérgio Souza diz que Bolsonaro não fez tudo aquilo que o agro queria, mas não atrapalhou. "O fato de ele não atrapalhar já é grande avanço".

Segundo o líder ruralista, algumas pautas não andaram na velocidade que a FPA gostaria, mas os efeitos negativos ao setor foram minimizados, como a questão da demarcação de terras indígenas e a regularização fundiária. "Não somos contra a reforma agrária, somos contra a invasão de terras. Nunca nenhum governo pagou tanta indenização por desapropriação de terra para fazer reforma agrária como esse governo", relatou. "Bolsonaro não está fazendo o maior número de assentamentos, claro que não, mas é quem está entregando o maior número de títulos definitivos para dar liberdade a esses agricultores".

Ele disse que os avanços na gestão Bolsonaro deram segurança ao homem do campo. Souza também listou melhorias logísticas com pautas como o Marco das Ferrovias, a BR do Mar e o impulsionamento aos portos do Arco Norte. "O Brasil deu essa melhorada toda, o azar do Bolsonaro foi a pandemia", opinou. "E o tipo de política que ele faz. Falta um pouco de articulação política. Ele fala sem pensar ou fala o que pensa e às vezes é interpretado de forma errada. É complicado, essa parte complica um pouco."

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 09/08/2022**

## CARGA DE GRÃOS DA UCRÂNIA NÃO É ACEITA POR COMPRADOR

Foi o primeiro carregamento exportado pelo Mar Negro depois da invasão da Rússia  
**Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília**

Apesar das notícias de que vários navios carregados com grãos ucranianos têm zarpado de portos do Mar Negro nos últimos dias, alguns entraves ainda podem dificultar a normalização dos negócios do país com seus clientes.



**O primeiro navio que partiu com grãos ucranianos pelo Mar Negro após a invasão russa — Foto: Michael Shtekel/AP**

A primeira carga agrícola a deixar a Ucrânia após a invasão da Rússia não foi recebida pelo seu comprador. O cargueiro Razoni saiu do porto de Odessa com 26,5 mil toneladas de milho com destino ao Líbano.

A embaixada da Ucrânia em Beirute, capital libanesa, informou no Twitter que "o comprador final no Líbano se recusou a receber a remessa devido a atrasos na entrega (mais de cinco meses). Assim, o fornecedor de consignação está agora à

procura de outro comprador. Pode ser no Líbano/ Trípoli ou em outro país/porto", escreveu a embaixada ontem.

Também na segunda-feira, o ministro de Infraestrutura da Ucrânia, Oleksandr Kubrakov, disse que a segunda leva de embarcações ucranianas partiu dos portos do país com quase 170 mil toneladas de produtos agrícolas, em quatro navios cargueiros. Ao todo, cerca de dez embarcações já saíram do país após o acordo com Moscou que permitiu a retomada das exportações de grãos da Ucrânia.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 09/08/2022*

## SGS AMPLIA OFERTA DE ANÁLISE DE ALIMENTOS PARA A AGROINDÚSTRIA

Companhia investe em novo laboratório no Brasil e completa 'ciclo' de serviços ao setor de alimentos

*Por José Florentino — De São Paulo*



*Mauro Machado, da SGS: 'Olhamos para a agroindústria e percebemos que havia oportunidades ao longo da cadeia' — Foto: Silvia Zamboni/Valor*

"Risco de contaminação biológica", alerta uma plaquinha vermelha e preta colada em uma das muitas portas brancas do laboratório da SGS, em São Bernardo do Campo. A subsidiária da empresa suíça no Brasil investiu R\$ 15 milhões na instalação, localizada em uma rua pacata do município da Grande São Paulo. A fachada simples e discreta contrasta com o trabalho complexo de químicos, microbiologistas e outros profissionais que se distribuem por uma área operacional de 1,2 mil metros quadrados.

O objetivo da SGS com o novo laboratório é completar o "ciclo" de serviços que presta à agroindústria. Agora, as atividades vão da inspeção de cargas aos testes analíticos que são feitos para detectar patógenos e quantificar metais pesados e resíduos de agrotóxicos. O setor produtivo responde por aproximadamente 12% do faturamento da empresa no país, que é de R\$ 700 milhões, mas, com a nova planta, a fatia pode chegar a 20% em cinco anos. A nova unidade deve adicionar R\$ 40 milhões.

O diretor de negócios de Saúde e Nutrição da SGS Brasil, Mauro Machado, explica que, até dois anos atrás, a empresa concentrava seu foco principalmente na prestação de serviços a exportadores de soja, milho e açúcar. "Era apenas agricultura. Então, olhamos para a agroindústria e vimos oportunidades ao longo da cadeia, dos fornecedores de insumos aos serviços", conta. A companhia criou o projeto em 2020 e começou a implementá-lo em maio do ano passado.

Machado guiou a reportagem do Valor pelos corredores tão brancos quanto as portas do laboratório, com vidros amplos que dão vista para salas cheias de equipamentos que se parecem com geladeiras e micro-ondas. Paramentado com o Equipamento de Proteção Individual (EPI) exigido, Machado explica que todas as amostras enviadas ao laboratório entram por uma porta e saem por outra. A mão única é para evitar a contaminação de outras amostras, um rigor similar ao de laboratórios que analisam o coronavírus, por exemplo.

A instalação ficou pronta em março. Nos meses seguintes, a empresa trabalhou para validar seus procedimentos internos e enviar a documentação necessária para obter a certificação nacional e internacional. A expectativa é que o International Laboratory Accreditation Cooperation (Ilac) dê seu aval até outubro, antes de a análise do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) ser concluída. A permissão do Ilac já é suficiente para a planta de análises operar comercialmente.

### Escolha estratégica

A escolha de São Bernardo do Campo para instalar a estrutura foi estratégica, diz Machado - o município está no meio do caminho entre o porto de Santos e os principais aeroportos do Estado. Além disso, explica, a cidade tem ótimas escolas técnicas e universidades, o que assegura amplo acesso a mão de obra qualificada. Hoje, cerca de 20 profissionais atuam na unidade.

“Como a gente está falando em segurança de alimentos, precisamos ter uma capacidade muito grande de análise de resíduos e contaminantes. Então, investimos em tecnologia e em profissionais muito capacitados”, diz Rubiana Enz, gerente de desenvolvimento de negócios para o agronegócio.

O laboratório tem capacidade para fazer 400 mil testes por ano, número que, com “investimentos pontuais em automação e preparação de amostras”, pode até dobrar, segundo a companhia. Machado afirma que, como as preocupações com a qualidade dos alimentos têm aumentado, a receita a ser gerada pela unidade pode ir muito além dos R\$ 40 milhões.

Na instalação, há equipamentos capazes de detectar resíduos de remédios veterinários e de defensivos agrícolas, a presença de patógenos (como a salmonela no frango) e metais pesados (a exemplo do mercúrio encontrado em peixes). Também é possível identificar componentes alergênicos em alimentos e fazer análises nutricionais para atender às novas legislações de rotulagem.

A empresa atenderá a agroindústria em várias cadeias, mas o grande potencial está no segmento de carnes. “A gente acompanhou um crescimento constante de todos os setores, mas principalmente da proteína animal. Queremos ser um parceiro capacitado para dar suporte nisso. O setor crescerá, e vamos crescer junto com ele”, afirma o executivo.

A SGS é líder global em inspeção, verificação, testes e certificação. A empresa tem mais de 93 mil funcionários, 2,7 mil escritórios e laboratórios pelo mundo e fatura 6,4 bilhões de francos suíços (quase R\$ 35 bilhões) ao ano. No Brasil, são 16 laboratórios.

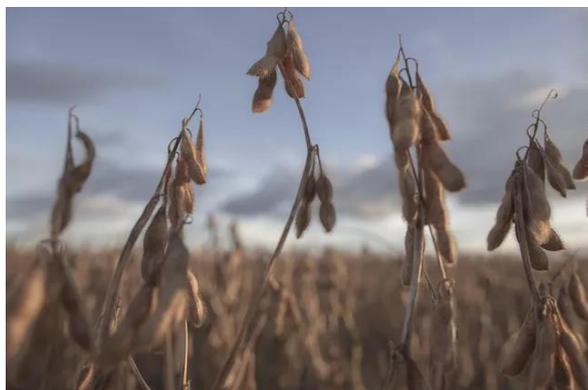
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 09/08/2022*

### ADM FIRMA PARCEIRA PARA DESENVOLVER NOVOS PRODUTOS À BASE DE SOJA

Multinacional trabalhará em conjunto com a empresa de tecnologia de alimentos Benson Hill

*Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo*



*Plantação de soja — Foto: Daniel Marenco/Agência O Globo*

A ADM, uma das maiores companhias de agronegócios do mundo, firmou parceira com empresa de tecnologia de alimentos Benson Hill, também americana, para o desenvolvimento de novos produtos à base na soja. O trabalho incluirá tanto itens salgados quanto doces e laticínios. Os detalhes financeiros do acordo não foram divulgados.

Com a parceria, a Benson Hill pretende ampliar suas pesquisas genômicas voltadas à criação de proteínas menos processadas, que exijam menos água em sua fabricação e emitam menos carbono. O acordo prevê ainda exclusividade à ADM, no mercado da América do Norte, para o processamento e comercialização de um portfólio da Benson Hill de ingredientes proprietários derivados da soja.

Em sua plataforma de tecnologia, conhecida como CropOS, a Benson Hill combina ciência de alimentos, dados e plantas para desenvolver ingredientes. A empresa cruza as informações genéticas de uma planta, a necessidades de formulação de um cliente e os dados de agricultores para esse trabalho, que ela chama de “nova era de inovação em genômica de plantas”.

Em 2021, a Benson Hill comprou uma unidade de esmagamento de soja da americana Rose Acre Farms para expandir sua cadeia de suprimentos. Também no ano passado, a companhia fundiu-se com a empresa de agroecologia Star Peak Corp II.

A ADM, por sua vez, comprou recentemente a Sojaprotein e anunciou o investimento em aumento da capacidade de processamento e em um novo centro de inovação de soluções de proteína em Decatur, no Estado americano de Illinois.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 09/08/2022**



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### MAIS DOIS NAVIOS DE GRÃOS DEIXAM A UCRÂNIA; 12 EMBARCAÇÕES JÁ PARTIRAM SOB NOVO ACORDO

Ambos somados devem levar mais de 70 mil toneladas até a Turquia e a Coreia do Sul.

*Por Reuters*



**O graneleiro com bandeira da Libéria Arizona é visto no porto marítimo de Pivdennyi após reiniciar a exportação de grãos, em meio ao ataque da Rússia à Ucrânia, perto da cidade de Yuzhne, Ucrânia — Foto: Serviço de imprensa do Ministério da Autoridade de Portos Marítimos da Ucrânia/via REUTERS**

Mais dois navios de transporte de grãos deixaram o porto ucraniano de Chornomorsk nesta terça-feira (9), disse o Ministério da Defesa da Turquia, como parte de um acordo para desbloquear as exportações marítimas ucranianas.

Com isso, subiu para 12 o total de embarcações que deixaram o país sob o acordo de passagem segura.

O Ocean Lion partiu para a Coreia do Sul carregando 64.720 toneladas de milho, enquanto o Rahmi Yagci transportava 5.300 toneladas de farinha de girassol para Istambul, disse o ministério.



**Navio com a bandeira da Libéria carrega grãos após sair do porto da Ucrânia — Foto: Serhii Smolientsev/REUTERS**

As Nações Unidas e a Turquia intermediaram o acordo no mês passado, após alertas de que a interrupção nos embarques de grãos causada pelo conflito Rússia-Ucrânia poderia levar a uma grave escassez de alimentos e até a surtos de fome em partes do mundo.

Quatro navios que deixaram a Ucrânia no domingo estão ancorados perto de Istambul e serão inspecionados na terça-feira, disse o comunicado do Ministério da Defesa.

Antes de a Rússia invadir a Ucrânia em 24 de fevereiro, no que Moscou chama de "operação especial" para desmilitarizar seu vizinho, os dois países juntos representavam quase um terço das exportações globais de trigo.



**Razoni, o primeiro navio a sair de um porto ucraniano desde o início da guerra, no meio do Mar Negro — Foto: Mehmet Emin Caliskan/REUTERS**

A retomada das exportações de grãos está sendo supervisionada por um Centro de Coordenação Conjunta (JCC) em Istambul, onde estão trabalhando funcionários russos, ucranianos, turcos e da ONU.

A Ucrânia espera exportar 20 milhões de toneladas de grãos em silos e 40 milhões de sua nova colheita, disse o consultor econômico do país, Oleh

Ustenko, em julho.

O governo espera angariar 10 bilhões de dólares para sua economia abalada com esses volumes, mas Ustenko disse que pode levar de 20 a 24 meses para exportá-los se os portos não estiverem funcionando adequadamente.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 09/08/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ABTP ALERTA TCU SOBRE IRREGULARIDADES EM REGRAS PARA ARRENDAMENTO DO STS-10

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2022



Associação apresentou manifestação à Corte de Contas apontando abuso de posição dominante de grupos econômicos de transportadores marítimos e pediu auditoria para avaliar práticas anticoncorrenciais no setor

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) entrou com uma manifestação junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) apontando a existência de irregularidades na minuta do edital para o arrendamento da área denominada STS-10, na região do Saboó, localizado à margem direita do

Porto de Santos (SP). A associação alega que a ação, apresentada na última segunda-feira (8), tem como objetivo evitar prejuízos ao setor portuário e à logística brasileira. A entidade setorial apontou abuso de posição dominante de grandes grupos econômicos de transportadores marítimos e pediu uma auditoria do órgão para avaliar possíveis danos.

A ABTP, que reúne 72 associadas operadoras de mais de 230 terminais portuários localizados dentro ou fora dos portos organizados, pediu ao TCU que interfira no processo porque a documentação técnica utilizada para sustentar a minuta do edital do STS-10 diverge de pareceres já divulgados por órgãos de defesa econômica como a Secretaria de Acompanhamento Econômico



(SEAE) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). “Como está desenhada hoje, a modelagem concorrencial do leilão pode gerar prejuízos irreversíveis não apenas no setor portuário, mas também à economia brasileira”, afirmou em nota o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

O ‘Guia para análise de impacto concorrencial de novas outorgas de terminais portuários’ (Guia AIC-TP) serviu de base para a modelagem da minuta do STS-10, concluindo que qualquer infração à ordem econômica deva ser avaliada e punida após a outorga do terminal. A ABTP alega que, em fevereiro, o Cade entendeu que existe um desalinhamento entre esse guia e a jurisprudência do órgão regulador. De acordo com o órgão antitruste, a atuação exclusivamente pós-outorga desconsidera outros aspectos definidos, como a possibilidade de venda casada; estratégias discriminatórias; e o acesso a informações concorrencialmente sensíveis de competidores.

Já a análise da SEAE, a pedido do Cade, concluiu que erros na modelagem concorrencial podem acarretar em prejuízos econômicos, e que problemas concorrenciais analisados após a outorga geram custos muito mais elevados ao poder público e à sociedade, se comparados a possíveis restrições no certame. A ABTP também citou nota técnica produzida pela Superintendência Geral do Cade com o objetivo de fornecer subsídios à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre o leilão. O parecer, que será incorporado às discussões públicas do STS-10, identificou ‘riscos concorrenciais’ caso a BTP Santos e/ou qualquer de suas acionistas venha a se consagrar vencedora.

A associação entende que essa atuação tem gerado prejuízos à livre concorrência entre terminais portuários de todo o Brasil, promovendo o fechamento de mercado. O argumento é que a minuta do edital desconsidera uma série de evidências identificadas sobre práticas anticoncorrenciais por parte de grupos econômicos de transportadores marítimos que já se encontram em posição dominante no mercado brasileiro. Segundo a ABTP, tais grupos vêm se utilizando dessa concentração para realizar ‘práticas discriminatórias’, sem nenhum critério técnico, dando preferência ao escoamento da carga aos terminais dos quais têm algum nível de participação acionária.

O Cade ressaltou que a concentração de mercado, levando em consideração os acordos de cooperação da Maersk e MSC — acionistas do BTP Santos — com outros armadores, poderia ser superior a 90%. O documento indica que os cenários estudados revelam riscos concorrenciais após o certame, tendo em vista que seus efeitos podem durar muitos anos, além de ser de difícil e custosa reparação aos usuários do porto e aos consumidores. O documento enviado ao TCU acrescenta que a decisão da Antaq de seguir com o processo licitatório ocorreu apesar da existência de indícios de que o documento que guiou a modelagem do edital continha recomendações prejudiciais ao mercado.

### **Auditoria**

A manifestação enviada ao TCU pela associação também pede a instauração de auditoria operacional para avaliar danos ao interesse público, causados por recorrentes condutas discriminatórias de terminais portuários por esses grupos em todo o território nacional. “A ação não é endereçada apenas ao leilão STS-10, queremos que o TCU interceda e realize uma auditoria operacional rigorosa sobre práticas anticoncorrenciais desses grandes grupos econômicos que colocam a soberania nacional em risco”, ressaltou Silva. A associação pede ainda que o tribunal determine a inclusão de cláusulas restritivas de veto à participação de empresas que integrem grupos econômicos que possam consolidar ilegal posição dominante nos leilões e arrendamentos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## **CI DEVE RETOMAR DISCUSSÃO DE PL SOBRE GERAÇÃO OFFSHORE NA PRÓXIMA SEMANA**

*Por Danilo Oliveira OFFSHORE 09 Agosto 2022*



### Arquivo/Divulgação

Comissão de Infraestrutura do Senado voltará a tratar do relatório mais recente do PL 576/2021, que inclui regras para exploração de eólicas offshore e outros projetos de geração limpa em alto-mar

O projeto de lei 576/2021, que disciplina autorizações para aproveitamento de potencial energético offshore, foi incluído na pauta da reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado prevista para o próximo dia 17 de agosto. O projeto, de autoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN), abrange o marco regulatório para a exploração e desenvolvimento de instalações para geração de energia eólica, solar ou a partir das marés em alto-mar. Na sessão do último dia 12 de julho, o relator do PL, senador Carlos Portinho (PL-RJ), fez a leitura de um novo relatório e foi concedida vista coletiva do substitutivo apresentado nesta matéria.

"Esse é um projeto bastante abrangente e que deixa um arcabouço jurídico, um marco legal para que o governo possa desenvolver a sua política pública nessa área", afirmou o relator na leitura do substitutivo na CI. O texto havia sido debatido em audiência pública em maio deste ano. O PL visa disciplinar essas atividades em áreas do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva (ZEE) ou de outros corpos de água sob domínio da União.

Portinho defende que a proposta é inovadora ao permitir o aproveitamento do potencial energético da plataforma continental brasileira e outros corpos hídricos sob o domínio da União. Portinho destacou, na última sessão realizada, que o marco legal para offshore visa dar segurança jurídica para permitir investimentos de longo prazo. Segundo o relator, os contratos celebrados por outorga dos prismas energéticos tratados no projeto garantirão a redução da insegurança jurídica atual.

Na ocasião, o autor ressaltou que o objetivo do PL é introduzir um marco legal para o aproveitamento energético do mar e de outros corpos hídricos da União. "Na definição legal, também estamos abrangendo lagoas, lagos e espelhos d'água que estejam sob o domínio da União e que hoje não é possível a qualquer particular chegar lá e enfiar um parque eólico, porque não tem a titularidade disso. Não há uma relação entre um poder concedente e um privado para atuar com uma geração de energia, que também pode ser de qualquer tipo", disse Prates.

A Associação Brasileira de Eólicas Marítimas (Abemar) entende que o PL 576/2021 deve ser rejeitado porque tributa o uso do vento no mar com, no mínimo, 2% da venda de energia e estabelece que vencerá a licitação quem oferecer o maior bônus de assinatura, a menor tarifa e as maiores compensações, para se obter o direito de uso do mar. A associação avalia que o projeto de lei ameaça travar investimentos nas eólicas offshore porque estabelece que, para se obter o direito de usar o mar, haveria a incerteza da licitação para concessão, em detrimento da certeza de que o investidor pioneiro terá autorização sem licitação, como ocorre hoje com terminais de uso privado (TUPs), ferrovias (short lines) e no transporte de gás.

O presidente da Abemar, Marcello Storrer, considera que o PL 576 desincentiva a eólica offshore, na medida em que trata os ventos no mar como se fossem combustíveis fósseis. Ele enxerga um erro conceitual ao achar que vento é explorado como jazida de petróleo, sem diferenciar os meios de exploração e aproveitamento. Storrer comparou que, enquanto na exploração de uma jazida de petróleo ela se exaure, os parques eólicos offshore aproveitam um recurso natural que é infinito.

### Potencial

Atualmente, existem mais de 100 gigawatts (GW) de projetos eólicos offshore em análise no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Para a Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), esses dados demonstram o apetite

dos investidores. O 'Roadmap' de eólicas offshore produzido pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) apontou um potencial da ordem de 700 GW para essa fonte.

O Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2031, lançado em abril, também projetou que a expertise do setor de exploração e produção de petróleo na instalação de estruturas, logística e operações no ambiente marinho poderá beneficiar o desenvolvimento da eólica offshore. Além da geração de energia em alto-mar, atividades secundárias, como dessalinização e hidrogênio verde, devem aumentar as demandas de suporte e construção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2022

## ARTIGO - A PARTICIPAÇÃO DA MULHER NA LOGÍSTICA FRIGORIFICADA

Por Rosemary Panossian OPINIÃO 09 Agosto 2022



Desde o início das atividades de logística no Brasil, o mercado, de uma maneira geral, foi dominado por homens na liderança. A partir da segunda metade dos anos 1990, a logística passou a ter uma função mais tática e menos operacional, deixando de ser braçal para ser mais estratégica e planejada. Por conta disso, as mulheres começaram a entrar neste mercado com um destaque importante. Hoje, elas também estão presentes nesse segmento predominantemente masculino.

Eu comecei a trabalhar aos 16 anos na Companhia Brasileira de Materiais Ferroviários (Cobrasma), depois me formei em Educação Física e Pedagogia, mas acabei encontrando na logística minha verdadeira vocação. Me apaixonei pelo segmento desde o início e sempre busquei melhoria constante no setor.

Quando tomei a decisão de mudar de profissão foi muito desafiador, pois tinha dois filhos ainda pequenos. Hoje eles já são adultos, o que torna tudo mais fácil. Acredito que o respeito não só dos homens, mas também de outras mulheres, pode tornar essa jornada menos penosa. O julgamento quanto à decisão da mulher de trabalhar fora ou em casa é extremamente influenciador.

Entre os anos de 1989 e 2005 avancei no segmento de varejo e frigoríficos, trabalhando como representante comercial e, logo, fundei a Vip Carnes, empresa atuante no setor frigorificado e de açougues, atendendo o Brasil inteiro.

Em 2006 fundei a ConfianceLog, minha atual empresa, um operador logístico com foco na armazenagem e no transporte de produtos refrigerados, congelados e agora secos. Este segmento ainda tem grandes lideranças encabeçadas por homens, mas isso já está mudando. Acredito que as mulheres vão começar a ocupar cargos mais altos nesse setor. Isso vai acabar se tornando uma tendência e acho importante que essa pauta seja cada vez mais inserida em todos os ambientes da sociedade. Apesar de o meu setor mostrar uma boa aceitação, a importância da mulher na sociedade ainda é vista de maneira diferente em diversos ambientes. Temos evoluído, mas percebemos que, de maneira geral, os grandes salários ainda são para os homens. Especificamente na logística, a participação da mulher ainda é algo restrito e reduzido em relação aos outros setores e em termos de percentual.

O setor da cadeia do frio é bastante maduro e respeitoso, independente do gênero. Minha relação com os players do segmento, assim como com meus clientes e fornecedores, sempre foi muito positiva, e arrisco dizer que alguns deles expressam admiração por mulheres que tiveram motivação para seguir nesse caminho. Nunca me senti acuada e nem discriminada. Sempre tive o respeito dos homens.



Hoje o quadro de colaboradores gerenciais da ConfianceLog é composto 50% por homens e 50% por mulheres. Todos os nossos colaboradores possuem um espaço aberto. Construímos uma empresa democrática, que dá oportunidades e valor a todos. Buscamos sempre aprimorar os nossos processos, entregando excelência e sustentabilidade nos negócios. Vamos continuar trabalhando e disponibilizando cada vez mais espaço e especialização no nosso segmento.

**Rosemary Panossian** *Rosemary Panossian é CEO e*

*fundadora da ConfianceLog, operadora logística especializada na cadeia fria*

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## NAVIO DE PORTUGAL DESEMBARCA NO CEARÁ COM CARGA PARA RENOVAR TECNOLOGIA DE TORRES EÓLICAS ONSHORE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2022*



Atracou nesta terça-feira (9), no Porto do Pecém o navio "Lady Hannah", vindo de Portugal com 148.39 toneladas, composta por três pás, uma torre, um nacele, um rotor e dois contêineres com diferentes acessórios para torres eólicas onshores que irão passar por processo de renovação de tecnologia.

O gerente comercial da Tecer Terminais, empresa que atua como prestadora de serviço operacional no Porto do Pecém, Carlos Alberto Nunes, destaca que o Ceará está recebendo grandes investimentos no setor energético.

"Agora mesmo, estamos com este navio vindo de Portugal trazendo uma importante carga para realizarmos a renovação da tecnologia das turbinas terrestres. É importante ressaltar que as turbinas terrestres irão ultrapassar a marca de 4 MW de potência. Isso representará uma redução do custo final da energia eólica, devido tanto ao ajuste do investimento quanto à melhoria da eficiência dos aerogeradores", diz o executivo.

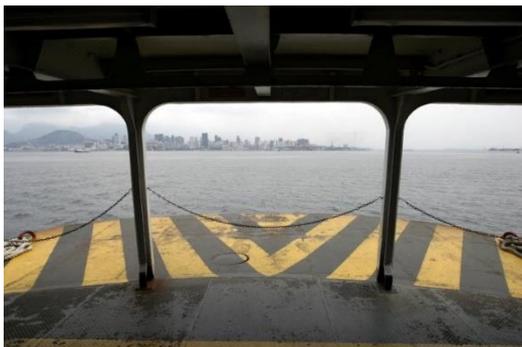
A capacidade instalável de geração híbrida no estado (eólica + solar fotovoltaica), identificada no Atlas Eólico e Solar do Ceará, é de 137 GW.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/08/2022*

## RIO DE JANEIRO DEBATE NOVA MODELAGEM DO TRANSPORTE DE BARCAS

*Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 09 Agosto 2022*



**Arquivo/Divulgação**

Audiência pública, nesta terça-feira (9), teve apresentação dos primeiros levantamentos sobre readequação do serviço aquaviário e envolveram análise do atual modelo desse sistema público de transporte, estudo de casos já existentes no Brasil e no mundo, além da coleta de documentos

Os primeiros levantamentos sobre a readequação da modelagem do serviço aquaviário do estado do Rio de Janeiro, via estudos técnicos para a nova licitação do sistema de barcas, que estão sendo

desenvolvidos pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, foram feitos nesta terça-feira (9), durante a primeira audiência pública realizada no Centro de Tecnologia da UFRJ.

Sob o comando do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (Coppe/UFRJ), o início da construção dessa modelagem está previsto para o próximo dia 15 de agosto, podendo se estender por um período de três a quatro meses. Entre dezembro deste ano e janeiro de 2023 deve ser divulgada a estruturação de uma minuta da nova licitação e, depois disso, a publicação do novo edital.

Na audiência pública, o professor Marcos Aurélio Vasconcelos de Freitas, coordenador do Instituto Virtual Internacional de Mudanças Globais (Ivig) do Coppe/UFRJ, apresentou o escopo do trabalho e as etapas já concluídas, que incluem a análise do atual modelo desse sistema público de transporte aquaviário, o estudo de casos de modelos já existentes no Brasil – a exemplo de Salvador (BA), a coleta de documentos, além do diagnóstico da situação desse modal, no momento.

De acordo com informações da Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro (Setrans), segue em fase de desenvolvimento a proposição do modelo de negócios, as modelagens operacionais e financeiras, além da conformidade ambiental. “Da mesma forma, já está sendo avaliado o potencial dos prestadores de serviços nacionais e estrangeiros”, destacou a pasta, em comunicado à Portos e Navios.

Embora não tenha sido mencionado com detalhes na primeira audiência pública, o Serviço de Transporte Aquaviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros e Cargas do Estado do Rio de Janeiro necessita de ampliação na Baía de Guanabara, principalmente a partir da construção de novas estações das barcas – uma cobrança feita por moradores, por exemplo, dos bairros do Fundão e da Ilha do Governador, na capital fluminense, aumentando as conexões metropolitanas com as demais cidades.

O encontro desta quarta-feira contou, além da cidade do Rio, com a participação de representantes dos municípios envolvidos no sistema aquaviário: Angra dos Reis, Duque de Caxias, Ilha Grande, Ilha de Paquetá, Mangaratiba, Magé, Niterói, São Gonçalo e Sepetiba.

Ainda estiveram presentes a reitora da UFRJ, professora Denise Pires de Carvalho; o subsecretário de Logística da Setrans, Carlos Henrique Vaz; o coordenador da Fundação José Bonifácio, Antonio Marques; o deputado estadual Flávio Serafim; o defensor público Eduardo Chow de Martino Tostes; e o coordenador de Auditoria em Desestatização do Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ), Dieisson de Castro Silva.

### **Fim de contrato da CCR**

Tanto o estudo de modelagem como a própria licitação do sistema aquaviário virou uma questão de corrida contra o tempo, considerando que o contrato de concessão da CCR Barcas, que atua nesse modal de transporte desde 2012, vai ser encerrado no início do ano que vem.

À Portos e Navios, a assessoria de comunicação da empresa ressaltou que o motivo para a não renovação está relacionado ao 'desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e ao prejuízo acumulado em R\$ 1,2 bilhão'. “A CCR Barcas informa que seguirá até o dia 11 de fevereiro de 2023, conforme alertado desde 2018. A concessionária está à disposição para apoiar o governo do estado do Rio de Janeiro na elaboração da modelagem, solução provisória e edital de licitação”, informou a companhia, em comunicado. A Setrans descartou qualquer tipo de interrupção no transporte das barcas.

Única concessionária de serviços públicos voltada à operação de transporte de massa no modal aquaviário, levando 40 mil passageiros por dia, em média, a CCR Barcas – e provavelmente a nova empresa que vencer a nova licitação – detém o direito de atuar no Rio de Janeiro via concessão.

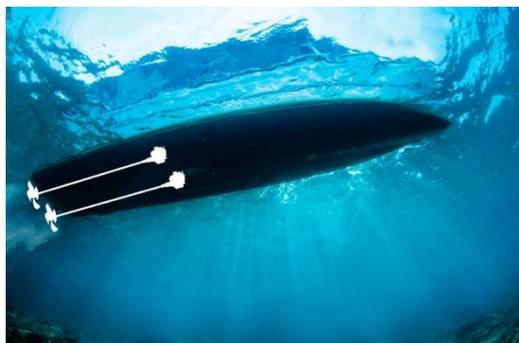
O destino da frota – hoje composta por 15 embarcações, sendo sete catamarãs e oito barcaças – vai ser definido pelo governo do estado, segundo a CCR.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2022

## MASSON MARINE APOSTA NO BRASIL E AMÉRICA DO SUL

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 09 Agosto 2022



Fabricante de sistemas completos de propulsão para navios desde 1908, a francesa Masson Marine está colocando todas as fichas no mercado naval brasileiro e sul-americano. Atualmente a empresa possui diversos sistemas já instalados em embarcações de bandeira nacional e em diversos países da América do Sul e pretende aumentar sua presença neste mercado. Alguns exemplos de armadores locais que já possuem seus robustos sistemas instalados são: Marinha do Brasil, Camorim, Muliceiro, Subsea, Passarão e estaleiro Juruá

Assim como armadores sul-americanos: Impala Colombia e Paraguai, Pertolera Horamar, Cargoline, Marinha do Equador e Argentina, Red Chamber entre outros...

A estratégia de alavancagem da empresa inclui a aproximação com O&Ms de motores e estaleiros. Para isto, a Masson conta com a parceria da Thortech, VMS e Riomor como seus representantes locais e que respondem pela assistência técnica de seus produtos. “Queremos participar dos próximos projetos no Brasil e juntamente com a Thortech, VMS e a Riomor estamos preparados para atender o mercado brasileiro”, afirma Aziz El Meskini, diretor geral da Masson Marine Ibérica, que também é responsável pelo mercado da América do Sul.

Embasamento. A Masson começou a atuar no mercado brasileiro há 25 anos e vem se aproximando cada vez mais de potenciais clientes com propostas diferenciadas ao mercado. Como componente competitivo, a empresa é capaz de fornecer seus produtos com prazo de entrega de quatro a dez meses.



**Aziz Meskini**

Além disso, Aziz explica que muitas vezes os estaleiros precisam buscar diferentes empresas para adquirir os componentes da propulsão—hélice, eixo do hélice, reversor marítimo e motor. Mas a Masson oferece todos eles em um só pacote (exceto o motor), entrando no pequeno rol de companhias com esse diferencial. O executivo ressalta, no entanto, que estes pacotes não são fechados e que é possível adquirir os componentes em separado de acordo com a necessidade do comprador.

Os reversores marítimos da empresa francesa são apropriados para todos os tipos de barcos utilitários, de pesca, rebocadores, empurradores, entre outros, seja para uso marítimo ou fluvial. Estes equipamentos cobrem a faixa de potência de 400 kW a 10.000 kW e se adaptam perfeitamente às hélices de passo fixo ou variável. A companhia ainda dispõe de uma linha completa de acessórios como freios para hélice, tomada de força e bomba de fluido.

A expertise em transmissão marítima da Masson Marine foi adquirida com sua participação, até o ano de 2005, no Grupo ZF, especialista mundial no setor. Desde os anos 50, a empresa já comercializou mais de 30 mil redutores marítimos e mil hélices no mercado mundial.

“Estamos muito otimistas com o mercado brasileiro. E os cenários de crises mundiais não serão um impeditivo para seguirmos em frente com este plano estratégico, pois somos uma empresa muito tradicional e estabilizado, afinal atuamos no mercado desde 1908”, finaliza Aziz.

A Masson Marine participa, como expositora, da Navalshore 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2022

### ARTIGO - EM DEFESA DA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS

*OPINIÃO - Elias Gedeon é Engenheiro Civil, Economista, Advogado e Conselheiro AEB/CAP*



#### Arquivo/Divulgação

O atual programa de concessão de portos, lançado pelo governo federal, tem gerado elogios, críticas pontuais, mas também um silêncio quase generalizado na comunidade portuária, seja porque há desconhecimento sobre os benefícios do programa, seja porque há simplesmente resistências culturais e até mesmo preconceitos contra as privatizações em geral e no setor portuário em particular.

Somado a tudo isso, temos o fato que o Brasil se acostumou a avaliar a opção pela privatização com base nos resultados financeiros – ou seja, se a empresa estatal gera lucro, não precisa ser privatizada; ao contrário, se os resultados são negativos, a solução seria a privatização. E, no caso, algumas autoridades portuárias, de fato, têm dado lucros expressivos.

O critério do lucro sem dúvidas é importante, principalmente quando envolve o erário, mas não deveria ser o único fator determinante para a tomada de decisão sobre privatizar ou não uma empresa estatal. Isso porque há estatais que geram lucro e ainda assim devem ser privatizadas, e outras em que, apesar dos resultados negativos, justifica-se a continuidade do controle pelo Estado.

Parece-nos que o critério mais importante e que deveria se sobrepor a todos os demais é a qualidade dos serviços que estão sendo oferecidos à sociedade. Os portos são intrinsecamente relacionados ao desenvolvimento nacional. Numa economia globalizada, um país que não disponha de um setor portuário pujante não terá condições de se desenvolver. Assim deve-se questionar: (i) se o atual modelo portuário do Brasil atende às demandas dos usuários; (ii) se os problemas que veem surgindo em função do crescimento na movimentação de cargas estão sendo resolvidos a contento; e (iii) se as tarifas cobradas são compatíveis com os padrões internacionais.

Este pequeno artigo busca responder a essas questões tomando por base o modelo de desestatização da Codesa – Companhia Docas do Espírito Santo, escolhida pelo governo federal como a primeira de uma série de outras privatizações de autoridades portuárias que advirão seguindo o padrão básico adotado naquele estado.

#### Breve retrospectiva regulatória

Em uma rápida retrospectiva, pode-se dizer que o setor portuário brasileiro vem passando por um processo lento e gradual de transferência das atividades portuárias para o setor privado. Esse processo iniciou-se com a Lei 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos) que instituiu, dentre outras medidas, as operações privadas em terminais públicos, a possibilidade de transferência da administração do porto para uma concessionária privada, e a criação de terminais de uso privativo (TUP).



Posteriormente, veio a Lei 12.815/13 que reforça e deixa mais clara a possibilidade de a administração do porto vir a ser exercida por uma concessionária, que pode ser privada, cria o divisor de regimes jurídicos – público e privado – com a poligonal a delimitar a área do porto organizado, e, por último, dispensa os terminais privados de terem “carga própria”.

Merecem ainda destaque as inovações trazidas pela minirreforma portuária com a Lei 14.047/20, que pavimentou o caminho para as desestatizações. Essa lei inova ao autorizar: (i) que os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros, inclusive para exploração de instalações portuárias dentro das áreas públicas, nos limites do porto organizado, sejam regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades regulatórias e fiscalizatórias da ANTAQ; (ii) autoriza a dispensa de licitação de arrendamento de área dentro do porto organizado pelo concessionário; (iii) permite a possibilidade de realização de contratos de uso temporário de áreas e instalações portuárias com o propósito de criar condições para que os interessados invistam seu capital de forma mais célere; e (iv) tornou mais claras as diferenças entre os conceitos de arrendamento e de concessão.

Apesar dos avanços regulatórios dos últimos anos, continuamos com problemas graves que o atual modelo portuário não tem sido capaz de resolver.

Vejamos alguns exemplos de pontos negativos do atual marco regulatório portuário.

Pelas regras atuais, a concessionária pública está dispensada de consultar os usuários e a comunidade portuária sobre programas de expansão e investimentos. Por exemplo, se a docas desejar alterar o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto) ou a Poligonal delimitadora da área do porto organizado, envia requerimento para a Secretaria dos Portos em Brasília e essa, se estiver de acordo, autoriza. O caráter monopolístico da decisão se tornou ainda maior após a retirada das funções deliberativas dos CAPs.

Com relação aos TUPs e aos terminais arrendados localizados dentro da área do porto organizado, hoje as duas figuras desenvolvem suas atividades sem nenhuma preocupação com a possibilidade de ocorrência de conflitos decorrentes de suas respectivas atividades. Isso é inadmissível se o que buscamos é a promoção de um modelo portuário onde todos os prestadores de serviços possam executar suas atividades de forma harmônica de modo a que os donos das mercadorias possam ser mais bem atendidos. O atual sistema não promove essa harmonia.

Há dificuldades imensas em ocupar áreas ociosas dentro dos portos por conta do regime jurídico, que exige estudos prévios, licitação, regulação e controles de múltiplos organismos estatais tais com TCU, AGU, Ibama, além da própria Antaq. É verdade que existem instrumentos para contornar com limitação, em alguns casos, essas dificuldades, mas, na prática, não são utilizados como os chamamentos públicos e os arrendamentos simplificados.

Afora os aspectos jurídicos, há as questões políticas que provocam mudanças nas regras e solução de continuidade nos planos de investimentos; o que era prioritário em um governo pode não ser prioritário no outro. Isso gera insegurança jurídica que tem o único condão de afugentar os investidores.

### **A realidade prática dos portos brasileiros**

As companhias docas no Brasil têm uma história marcada por captura política e que, por sua vez, tem gerado ineficiências e transferências dessas ineficiências para as tarifas. Como resultado, os donos das cargas e os terminais arrendados acabam pagando a conta decorrente das deficiências do sistema.

A verdade é que, por conta do emaranhado regulatório e dificuldades políticas, as companhias docas não conseguiram acompanhar o ritmo de investimentos que a crescente movimentação das cargas requer, nem tampouco criar um modelo de governança refratário a ingerências políticas, apesar da existência da Lei das Estatais que criou um modelo que exige profissionalização, mas



que na prática não vem sendo observado. Isso traz sérias consequências negativas às operações portuárias.

Citamos a seguir alguns exemplos para ilustrar as deficiências geradas pelo marco portuário atual.

O terminal de Itapoá em SC, levou 11 anos iniciar as operações; Vitória passou 20 anos sem dragagem; Santos, o maior porto da América Latina precisa, em muitos casos, esperar a maré subir para que o navio deixe o porto, sem citar a necessidade do derrocamento no canal de acesso que vem sendo reclamado pela comunidade portuária há mais de 15 anos e sem solução até o momento. E por último, apenas para ficar em alguns exemplos, tem-se notícia que um simples aditivo em contrato de arrendamento em Santos levou 4 anos para ser aprovado. Inacreditável!!

Podemos fazer uma analogia dizendo que os portos brasileiros hoje equivalem a uma Ferrari que é colocada para trafegar em uma estrada esburacada de barro. Tarefa injusta para esse veículo. Em resumo, os portos contam com excelentes terminais arrendados, mas o entorno funciona com um freio de mão que impede o atendimento satisfatório da demanda do crescimento da movimentação as mercadorias.

Muito provavelmente muitos dos problemas encontrados nos portos brasileiros não existiriam ou seriam muito menores caso a sociedade tivesse maior participação no processo decisório.

### **Novo cenário a partir da desestatização**

Os comentários a seguir são realizados com base no que ocorreu na desestatização da Codesa, indicando o que provavelmente ocorrerá nas demais privatizações, respeitando-se as particularidades de cada porto. É natural esperar que as regras básicas sejam mantidas nas demais privatizações, uma vez que o modelo foi e está sendo elaborado pelo BNDES.

É fato que, em abril passado, o Fundo de Investimentos em Participações Shelf 119, liderado pela Quadra Capital, venceu o leilão de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

A empresa vencedora adquiriu a Codesa com todos os seus ativos e passivos. Essa nova empresa passará a ser a concessionária dos Portos de Capuaba, Vitória e Barra do Riacho durante o período de 35 anos e mais 5, excepcionalmente, período no qual auferirá receitas e cumprirá com obrigações de custeio e investimentos. Se o governo, por exemplo, mudar de ideia e quiser, na remota hipótese, daqui a 35 anos retornar ao modelo de concessão pública, deverá criar outra estatal para essa finalidade.

O negócio envolveu o montante de R\$1,321 bilhões e mais compromissos de investimentos de R\$ 855 milhões, acrescido de uma outorga variável correspondente a 7,5% da receita bruta durante todo o período da concessão.

Como resultado, os portos de Capuaba, Vitória e Barra do Riacho eram portos públicos geridos por uma empresa estatal; agora continuam públicos, mas, passam a ser geridos por uma concessionária privada.

Em síntese, as funções administrativas passarão para o agente privado, mas os portos continuam públicos. E não poderia ser diferente em virtude dos artigos 21 e 22 Constituição Federal que estabelecem, respectivamente, que o setor portuário é da competência da União a quem cabe, inclusive, legislar a respeito.

Deve-se questionar o que muda para os usuários e para os donos das cargas a partir do novo modelo privado. Segundo a minuta do Contrato de Concessão, as mudanças serão as seguintes;

1. Todos os contratos firmados com a antiga estatal Codesa serão adaptados, em um prazo de 6 meses, para passar a prevalecer as regras de direito privado. Em termos práticos, haverá uma verdadeira privatização da gestão dos contratos portuários. Isso irá facilitar enormemente aditivos e negociações futuras que passarão a ser realizadas diretamente entre o arrendatário

e a empresa (privada) concessionária. Por outro lado, para os arrendatários que não desejarem alterar os termos e condições dos contratos de arrendamento, ainda assim, tais contratos passam a ser privados, com a exclusão das cláusulas exorbitantes que são aquelas que conferem à Administração Pública posição superior à outra parte. Isto significa uma diferença considerável em relação ao modelo atual.

2. Estabelecimento do Código de Conduta contendo diretrizes e regras claras para negociação com os interessados que desejarem explorar as áreas do Porto. O Concessionário deverá minutar esse Código e submeter ao governo, em um prazo de 18 meses após a assinatura do contrato de concessão. O MInfra terá 30 dias para avaliar e deliberar a respeito. Algumas das diretrizes, entretanto, já foram estabelecidas pelo TCU.
3. A concessionária terá liberdade para negociar o arrendamento de novas áreas no Porto sem necessidade de licitação, tudo de forma mais rápida. Mas essa liberdade não será ilimitada e há mecanismos para coibir e prevenir abusos de poder econômico. Caso haja mais de um interessado, o concessionário deverá seguir o Código de Conduta que irá fornecer, como acima citado, as diretrizes para dirimir eventuais conflitos. As áreas disponíveis devem ser divulgadas no site da Concessionária e a Antaq pode determinar que uma determinada área entre na negociação e, no limite, em casos extremos, pode até tomar a negociação para si. Em resumo, não haverá licitação e sim uma escolha com base: (i) em critérios comerciais; (ii) adequação ao PDZ; (iii) conformidade ao contrato de concessão; (iv) submissão às regras da Antaq; e (vi) observância ao programa do MInfra.
4. Possibilidade para o Concessionário firmar contratos de uso temporário para atender a demanda de cargas cujo mercado ainda não se encontra consolidado.
5. Maior controle social sobre as atividades portuárias com vistas a atender a função social do porto. A Concessionária será obrigada a consultar o CAP, os terminais privados (TUP's) e o Município, toda a vez que desejar alterar o PDZ, a poligonal, e o regulamento de exploração do porto. Essa obrigatoriedade, frise-se, hoje não existe. O CAP nem tampouco os TUP's, por exemplo, terão poder de veto, mas ficará muito difícil para o concessionário convencer o MInfra a aceitar seus planos na hipótese de parecer contrário de alguma dessas instituições. No caso do TUP, justifica-se a necessidade de consulta para evitar conflito nas operações, por exemplo, instalação de um terminal de minério de ferro ao lado do Terminal de celulose (Portocel) em Barra do Riacho no ES.

Apesar da ampla liberdade para o concessionário privado, ressalta-se, como acima dito: o capital da Codesa foi vendido, empresa hoje é totalmente privada, mas se submete às atividades regulatórias e fiscalizatórias da Antaq.

6. A fim de evitar eventual conflito de interesse, será permitido à Concessionária ter um limite máximo de 15% de participação acionária de qualquer operador ou 40% se forem dois ou mais. Além disso, os operadores não poderão participar do controle de capital da Concessionária.
7. Custos em geral tendem a diminuir para os usuários em função da maior racionalização na ocupação das áreas portuárias; maior oferta de serviços; elevação de concorrência entre os prestadores de serviços e consequente redução nas tarifas. Sem contar na elevação do controle social sobre as atividades no porto.

Antes de finalizar, gostaríamos de chamar a atenção para a atual composição do CAP, conforme estabelecida pela Lei 12.815/13, não para falar sobre os poderes do CAP, e sim para comentar sobre sua composição. Na presente distribuição dos assentos no CAP, para o Bloco da Classe Empresarial, ou seja, os prestadores de serviços (service providers), constituído pelos arrendatários de instalações portuárias e operadores portuários, foram designados 3 representantes. Já para os usuários donos das mercadorias e consignatários de cargas, 1 único representante. Essa desproporção causa desequilíbrios, prejudicando o propósito do controle

social sobre os portos, como almejado pelo programa de privatização das concessionárias portuárias. Todos deveriam ser ouvidos de forma igualitária para que se possa atingir o consenso satisfatório entre os atores intervenientes das atividades portuárias.

Em conclusão, o programa do governo deve ser aplaudido. Em um recente evento, o presidente de um grande terminal portuário arrendado de contêineres em Santos disse esperar que a revolução positiva ocorrida com a Lei 8.630/1993 se repita agora com o programa de desestatização dos portos brasileiros. Ele tem razão e tudo indica que a privatização dos portos trará ainda maiores e melhores mudanças para o setor portuário inaugurando uma nova fase para os operadores e usuários dos portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 09/08/2022

## TRANSFORMAÇÃO DIGITAL, ENERGIAS VERDES, HIDROVIAS E PROJETOS DE INVESTIMENTO: OS TEMAS-CHAVE DO AAPA LATINO 2022

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 09 Agosto 2022



O programa de palestras do principal evento portuário continental abordará os temas mais importantes que movimentam o setor hoje.

De 28 a 30 de novembro, mais de 50 palestrantes e 600 participantes se reunirão no principal complexo portuário da região, localizado em Santos, Brasil.

Faltam apenas quatro meses para o início do XXX Congresso Latino-americano de Portos da Delegação Latino-Americana da AAPA, que acontecerá de 28 a 30 de novembro e será

sediado em um dos mais importantes complexos portuários da região, na cidade brasileira de Santos.

Na comemoração da sua trigésima edição, o AAPA Latino 2022 promete marcar a agenda, posicionar as questões atuais e futuras do setor e reunir aos principais atores portuários públicos e privados em um só lugar.

A uma centena de empresas expositoras confirmadas, dos setores de infraestrutura, tecnologia, consultoria, inovação e engenharia, entre outras, se soma a importante participação de palestrantes internacionais, considerados os mais influentes referentes de opinião em matéria portuária.

Além deles, participarão importantes líderes portuários, executivos, gerentes, diretores, consultores e especialistas do setor de mais de 35 países para dar início ao principal encontro portuário da América Latina.

### AGENDA DE CONFERÊNCIAS

O programa acadêmico é uma das atrações mais importantes da edição Santos 2022. Nele, especialistas de nível mundial abordarão questões atuais e contingenciais para a indústria regional e seus próximos desafios em matéria de recuperação pós-pandemia, transformação digital e investimentos em infraestrutura.

O pontapé inicial será dado na terça-feira, 29, com o painel “Cenários e Previsões para o Comércio, o Transporte Marítimo e os Portos”, momento em que serão analisadas as tensões geopolíticas recentes, o panorama atual e as perspectivas de recuperação dos mercados. Além disso, será reeditado o clássico espaço sobre “Investimentos e Projetos Portuários na América Latina”, durante o qual as mais altas autoridades portuárias revisarão os planos de investimento em infraestrutura,



equipamentos e tecnologia na região; e será realizado o colóquio “Transição Energética no Transporte Marítimo”, que abordará assuntos como descarbonização, sustentabilidade e experiências em questões ambientais no setor.

Seguidamente, será desenvolvido o painel “Produtividade Portuária: Experiências e Recomendações para Melhorá-la”, onde serão apresentadas as estratégias para as novas demandas do comércio internacional; será aberto um debate sobre o tema "Portos Fluviais e Hidrovias", e as possibilidades de integração dos territórios latino-americanos; fechando o dia com uma apresentação do Porto de Barranquilla e os preparativos como anfitrião do #AAPALatino 2023.

Já na quarta-feira, 30, a agenda começará com a sessão "Transporte Marítimo 2030: Contagem regressiva para acabar com a Exclusão Digital" onde a boa governança do setor, o envolvimento dos atores e o uso de tecnologias inteligentes em favor dos clientes, entre outros, serão debatidos.

O painel “Portos em Alerta” abordará temas relacionados com cibersegurança, terrorismo e pirataria, entre outras ameaças, que obrigam a atividade a ter linhas de atuação e gestão de riscos cada vez mais eficientes. E terminando a manhã, a mesa de diálogo "#CharlasdePuerto: Debates Estratégicos: Diálogo entre Terminais, Empresas de Navegação e Autoridades Portuárias", reunirá protagonistas do setor para opinar sobre o rumo e as expectativas presentes e futuras dos atores envolvidos no negócio.

“Uma Nova Era para o Transporte de Cruzeiros” será a sessão que continuará com o seminário, que fará um balanço sobre a situação atual e as perspectivas do setor marítimo-turístico. A tarde prosseguirá com um painel dedicado à discussão do “Financiamento Inteligente para o Crescimento Estratégico”, que dará a conhecer as opções de financiamento e investimento para os atores envolvidos. Após isso, a conferência “Soluções para a Indústria Portuária” reunirá fornecedores estratégicos e continuará a aprofundar os assuntos do setor.

E pelo segundo ano, o toque final do evento será o prêmio à Excelência na Indústria Portuária, que é concedido em aliança estratégica entre a CIP/OEA e a AAPA, para reconhecer os portos que contribuem para a prosperidade econômica e social das comunidades onde atuam.

Em suma, serão três dias intensos de networking, rodadas de negócios, diálogos entre os setores público e privado, visitas técnicas ao complexo portuário mais importante da região e um programa de palestras dedicadas a rever os temas que vão mover o futuro da indústria portuária.

**Fonte: PR PORTS**

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/08/2022*



**MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM**

**Este conteúdo também está no LinkedIn.com-[www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2](https://www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2)**

*Fonte : InforMS*

*Data: 09/08/2022*