

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 100/2022  
Data: 11/08/2022



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
EXPLOÇÃO DO COMÉRCIO ON-LINE IMPACTA MERCADO DE CONTÊINERES NO SETOR PORTUÁRIO .....	4
NAVIO COM CASOS SUSPEITOS DE VARÍOLA DOS MACACOS É LIBERADO PARA OPERAR NO PORTO DE SANTOS .....	5
PORTO DE SANTOS TEM NAVEGAÇÃO PARALISADA DEVIDO À FORTE VENTANIA REGISTRADA NA REGIÃO .....	6
GOVERNO DEBATE PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS INSTALADAS NO PORTO DE SANTOS EM DESESTATIZAÇÃO.....	6
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>7</b>
GOVERNO FEDERAL ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES .....	7
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....</b>	<b>8</b>
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL POSSIBILITA O FINANCIAMENTO DO DÉFICIT ORÇAMENTÁRIO.....	8
MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DA ABERTURA DO 34º CONGRESSO NACIONAL ABRASEL .....	9
PRISMA FISCAL PASSA A MONITORAR PIB, INFLAÇÃO E DESEMPREGO .....	10
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>11</b>
DIÁLOGO SINCERO ENTRE ATORES DO PORTO DE SANTOS E REGIÃO .....	11
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>12</b>
EDITORIAL – O EXEMPLO DE RIO GRANDE.....	12
NACIONAL - HUB – BR DO MAR.....	13
Logtechs 1.....	13
Logtechs 2.....	13
Logtechs 3.....	13
Condutores 1.....	13
Condutores 2.....	13
NACIONAL - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS GERA 42,9 MIL VAGAS NO 1º SEMESTRE .....	13
NACIONAL - ANTAQ ANALISA PROPOSTAS DE ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS DE TERMINAIS .....	14
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA DESACELERAM PELO SEGUNDO MÊS CONSECUTIVO .....	15
NACIONAL - PORTOS DO SUL E SUDESTE SUSPENDEM OPERAÇÕES POR MAU TEMPO .....	16
REGIÃO SUL - INDÚSTRIAS VÃO INJETAR RS 9 BILHÕES NO PORTO DE RIO GRANDE .....	17
REGIÃO NORDESTE - NAVIO DE PORTUGAL DESEMBARCA NO CEARÁ COM CARGA PARA TORRES EÓLICAS .....	18
REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT 2023 É OFICIALMENTE LANÇADO EM MANAUS .....	18
REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT VAI CONTRIBUIR COM SOLUÇÕES LOGÍSTICAS, DIZ SUFRAMA .....	20
REGIÃO SUDESTE - EXAME DESCARTA VARÍOLA DOS MACACOS EM TRIPULANTES DE NAVIO .....	21
REGIÃO SUDESTE - OGMOS SANTOS ABRE 70 VAGAS PARA CONSERTADORES.....	22
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>23</b>
ADVOGADOS DO SETOR PORTUÁRIO: CONHEÇA ALGUMAS HISTÓRIAS DE NOSSAS ASSOCIADAS! .....	23
CONAB: ESTIMATIVA APONTA RECORDE PARA MILHO 2ª SAFRA COM PRODUÇÃO SUPERIOR A 87 MI DE TONELADAS .....	23
CONGRESSO NACIONAL SERÁ DECISIVO PARA BRASIL RETOMAR EXPANSÃO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS, DIZ FPBIO.....	25
CNA CRIA COMISSÃO NACIONAL DE MULHERES DO AGRO .....	26
AGOSTO LILÁS SERÁ MÊS NACIONAL DE PROTEÇÃO À MULHER, APROVA PLENÁRIO.....	27
EXPORTAÇÕES DO EGITO CRESCERAM 20% NO PRIMEIRO SEMESTRE .....	29
UNIÃO EUROPEIA PASSA A PROIBIR IMPORTAÇÃO DE CARVÃO RUSSO.....	30
JAPÃO E COREIA DO SUL AVALIAM IMPORTAR CARNE BOVINA BRASILEIRA .....	31
RECEITA DA CARGILL NO ANO FISCAL DE 2022 SALTA 23% PARA RECORDE DE US\$165 BI.....	31
CNA DEBATE CENÁRIOS ECONÔMICOS E REFLEXOS PARA O AGRO .....	32
SAIBA O QUE SIGNIFICAM AS EXPRESSÕES ATRACAÇÃO, DESATRACAÇÃO, BERÇOS E CABEÇOS .....	33
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>34</b>
PETROBRAS CORTA O PREÇO DO DIESEL PELA SEGUNDA VEZ EM UMA SEMANA.....	34
PORTA-AVIÕES: EMBAIXADAS ESTRANGEIRAS SÃO ACIONADAS EM TENTATIVA DE TRAZER NAVIO DE VOLTA AO BRASIL.....	34
PLENÁRIO DO STF DECIDIRÁ SOBRE VALIDADE DA PEC ELEITORAL, QUE LIBEROU R\$ 41,2 BI ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO.....	36
PREVISÃO DE SAFRA RECORDE É REVISADA PARA CIMA E DEVE ATINGIR 263,4 MILHÕES DE TONELADAS NESTE ANO.....	37
SERVIÇOS CRESCEM EM JUNHO, PUXADO POR TRANSPORTES, E SALTAM QUASE 9% NO 1º SEMESTRE .....	37
GOVERNADORES ARTICULAM DERRUBADA DO VETO DE BOLSONARO À COMPENSAÇÃO DE PERDAS NO ICMS .....	39
BNDES PODERÁ PAGAR ATÉ R\$ 15 BILHÕES EM DIVIDENDOS À UNIÃO ATÉ O FIM DO ANO .....	40
BRASIL LEVA PRATA EM OLIMPÍADA INTERNACIONAL DE ECONOMIA .....	43



AMAZÔNIA SERÁ CONECTADA À REDE 5G SEM QUE UMA ÚNICA ÁRVORE SEJA DERRUBADA, DIZ MINISTRO .....	44
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>45</b>
ATIVIDADE ECONÔMICA NO NORDESTE SOBE 1,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE DO ANO.....	45
SAFRA 2022 BATERÁ RECORDE E SERÁ 4% MAIOR QUE A DO ANO PASSADO, ESTIMA IBGE.....	46
ACCIONA PLANEJA INVESTIR R\$ 12 BILHÕES EM ENERGIA SOLAR E EÓLICA NO PAÍS ATÉ 2025 .....	47
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>48</b>
CRISE NA LOGÍSTICA GLOBAL DÁ TRÉGUA, MAS FRETE SEGUE ELEVADO.....	48
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO RIO TEM VANTAGEM COMPETITIVA E PRODUÇÃO DE BAIXO CARBONO COMPARADA AO CENÁRIO MUNDIAL, DIZ FIRJAN .....	49
SECA NO RENO JÁ PREJUDICA A NAVEGAÇÃO.....	51
INCÊNDIO EM TERMINAL DO PORTO DE MATANZAS AGRAVA CRISE DE ENERGIA EM CUBA .....	51
PETRÓLEO AVANÇA COM EXPECTATIVA POR MAIOR DEMANDA ANTE ESCASSEZ DE GÁS NATURAL .....	53
COM ALEMÃES, GUEDES DISCUTE INVESTIMENTOS EM ENERGIA E MELHORIA DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS .....	54
LUCRO DA SANTOS BRASIL SOBE 69,3% NO 2º TRIMESTRE .....	55
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>56</b>
VENTANIA CAUSADA POR CICLONE EXTRATROPICAL PARALISA NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS .....	56
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>57</b>
COORDENADORA DA SECRETARIA DE PORTOS DIZ QUE ESG É CAMINHO DE INOVAÇÃO NO SETOR.....	57
GPM APOSTA EM NÚMEROS DE GRANÉIS SÓLIDOS PARA VIABILIZAR PROJETO LOGÍSTICO INTEGRADO NO MARANHÃO .....	58
TRABALHADORES MARÍTIMOS DEVEM TER CIÊNCIA SOBRE ATUAIS DIREITOS À APOSENTADORIA, RECOMENDAM ADVOGADOS.....	60
FORNECEDORA GLOBAL DE EQUIPAMENTOS NAVAIS, WÄRTSILÄ PARTICIPA DA NAVALSHORE 2022.....	63
WAYPOINT BRASIL APRESENTA SUAS TECNOLOGIAS NA NAVALSHORE 2022 .....	64
COM ENTRADA DA TECMAR, LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL REGISTRA 72,6% DE CRESCIMENTO EM RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA NO 2º TRIMESTRE .....	65
TEV RECEBE MAIOR LOTE DE VEÍCULOS ELÉTRICOS DE SUA HISTÓRIA.....	65
PECÉM RECEBE 4 NOVOS GUINDASTES DE GRANDE PORTE.....	66
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>67</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM .....	67



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## EXPLOSÃO DO COMÉRCIO ON-LINE IMPACTA MERCADO DE CONTÊINERES NO SETOR PORTUÁRIO

Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo da Antaq analisou consequências da pandemia  
*Por: Anderson Firmino*



**Ampliação do e-commerce colaborou para a escassez de contêineres**  
*Foto: Matheus Tagé/AT*

O comércio marítimo mundial viveu tempos especialmente difíceis no auge da pandemia de covid-19, entre 2020 e 2021. Uma das consequências foi a falta de contêineres nesse período - problema que se repetiu em 2022 devido aos lockdowns na China - e um dos fatores que contribuíram para esse quadro foi o crescimento exponencial do e-commerce, o comércio on-line.

A indicação está no relatório elaborado pelo Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgado na última semana. Em sua explanação, a diretora do órgão regulador, Flávia Takafashi, elencou alguns impactos ocorridos.

“A falta de contêineres e a capacidade logística dos portos, acompanhados do aumento da demanda de movimentação de cargas containerizadas, impulsionadas pelo incremento do mercado e-commerce e pela concentração do mercado de transporte marítimo, ocasionaram um grande problema logístico internacional. Os prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação continuará em um horizonte de médio prazo”.

Segundo levantamento da Neotrust, empresa responsável pelo monitoramento do e-commerce brasileiro, a compra de produtos de forma on-line, de fato, justifica sua inclusão entre os fatores que colaboraram para a diminuição na oferta de contêineres nos portos brasileiros. O comércio virtual nacional, por exemplo, registrou um crescimento de 26,9% em faturamento em 2021, em relação ao ano anterior. Além disso, o número de pedidos aumentou 16,9% entre 2020 e 2021, com 353 milhões de compras.

### Explicações

“O e-commerce é um fato. Ele já existia, numa determinada dimensão, e a pandemia o fez crescer, porque lojas fecharam e todos tiveram que se voltar para ele. Sem dúvida que estimulou a utilização de contêineres. Todas as grandes empresas tiveram que fazer grandes encomendas para atender demandas internas no País”, descreve o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), almirante Murillo Barbosa.

Ele lembra que, nos primeiros meses da pandemia, houve uma redução das importações pelo Porto de Santos, afetando em especial os contêineres. Contudo, depois, tudo se normalizou. “Hoje, vivemos uma outra situação, de desequilíbrio, que aconteceu no mundo, somado a lockdowns na China. Em termos mundiais, não tenho dúvida de que o e-commerce, com o crescimento que teve, contribuiu para essa desarticulação”, ressalta.

### Fenômeno mundial

Já Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), reforça que o aumento do e-commerce é um fenômeno mundial, com ênfase nos Estados Unidos e Europa, mas que tem implicações na movimentação portuária por aqui.

“Os navios ficaram presos em congestionamento e começaram a chegar aqui de forma desordenada. Isso trouxe um impacto muito grande para os terminais aqui no Brasil, que estão sentindo questões como o cancelamento de escalas e o agrupamento de navios, pois eles ficam presos e chegam todos juntos. É uma série de fatos que, realmente, atrapalhou a logística no Brasil”.

Ele ressalta que o preço do frete já dá sinais de queda, após um período de forte alta. “Embarcadores e importadores estão dando conta de que o frete subiu. Todos reconhecem que é uma questão de oferta e demanda e que não há muito que fazer, apenas punir pelos abusos, quando eles acontecerem. Conforme a questão do congestionamento vai se normalizando, você consegue ter uma volta à eficiência”.

Morel também cita a omissão de escala, um dos problemas destacados no relatório da Antaq. “Ela acontece quando seu navio chega, vai ter que esperar muito tempo para atracar e o armador resolve pular aquela escala. Quem vai decidir se faz a omissão de escala ou não é o armador. É ele que tem todos os dados na mão para tomar aquela decisão, como um piloto de avião que decide arremeter. Obviamente, não é uma situação boa, mas ela é tomada em prol de um benefício maior”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/08/2022*

## NAVIO COM CASOS SUSPEITOS DE VARÍOLA DOS MACACOS É LIBERADO PARA OPERAR NO PORTO DE SANTOS

Segundo a Anvisa, embarcação apresentou um plano operacional que permitiu a liberação

*Por: Daniel Gois*



*Navio Captain John P volta a operar no Porto de Santos Foto: Robert Alves/MarineTraffic*

O navio Captain John P, que foi impedido de atracar no Porto de Santos devido a três tripulantes estarem com suspeita de varíola dos macacos (Monkeypox), foi liberado para operar nesta quarta-feira (10). A embarcação já havia passado por inspeção na segunda (8).

De acordo com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a embarcação apresentou um plano operacional após as suspeitas de Monkeypox. O navio veio de San Lorenzo, na Argentina, com 22 tripulantes.

Segundo a Anvisa, a inspeção feita na segunda (8) foi responsável por avaliar a situação de saúde dos tripulantes que ainda estavam a bordo, bem como as condições do navio, que ficou em uma área afastada do Porto de Santos, conhecida como fundeio.

“O protocolo vigente não prevê indicação de quarentena para embarcações com casos de Monkeypox, doença com uma dinâmica de transmissão que ocorre por meio de indivíduos sintomáticos, mediante contato próximo”, diz a Anvisa em nota.

A agência ressalta que a divulgação de resultados laboratoriais dos casos suspeitos, assim como o estado de saúde dos tripulantes, fica a cargo da Vigilância Epidemiológica local.

### Relembre o caso

O navio foi impedido de atracar no Porto de Santos pela Anvisa na quinta-feira (4), em função dos casos suspeitos. Dois deles desembarcaram na mesma data, enquanto o terceiro deixou o navio na sexta (5).

Os três foram levados para um hospital particular, não informado pela agência. Os tripulantes apresentaram erupções na pele, considerado o principal sintoma de Monkeypox.

### **Varíola dos macacos**

São 18 casos confirmados na Baixada Santista. Desses, oito estão em Santos, seis em Praia Grande, três em São Vicente e um em Itanhaém.

Além disso, há 15 casos suspeitos em Santos, dois em São Vicente e quatro em Peruíbe, conforme informado pelas prefeituras.

Em todo o Estado de São Paulo, são 1.732 casos confirmados, conforme informado pela Secretaria Estadual de Saúde. Desse total, 1.370 confirmações estão na Capital.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/08/2022*

## **PORTO DE SANTOS TEM NAVEGAÇÃO PARALISADA DEVIDO À FORTE VENTANIA REGISTRADA NA REGIÃO**

O tráfego de embarcações não está autorizado desde as 11h50 desta quarta-feira

*Por: ATribuna.com.br*



*A previsão aponta ressaca da maré, com ondas de até 3,5 metros Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT*

A navegação no Porto de Santos foi interrompida no final da manhã desta quarta-feira (10) devido ao mau tempo. Com a chegada da frente-fria e as rajadas de ventos próximas a 100 Km/h, o tráfego de embarcações não foi autorizado.

A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios! De acordo com a Praticagem de São Paulo, a paralisação do cais santista foi realizada a partir das 11h50 desta quarta(10). Por motivos de segurança, o tráfego de navegações foi interrompido.

A mudança de tempo já era prevista na região. Na última segunda-feira (8), a Marinha do Brasil emitiu um alerta da passagem de uma frente fria com previsão de ventos fortes e ressaca nas cidades da Baixada Santista, no litoral de São Paulo. As rajadas dos ventos podem chegar a 100 km/h. O ciclone deve permanecer na região até quinta-feira (11).

Ainda de acordo com a Marinha, o mar deverá ficar muito agitado em toda a faixa litorânea entre os estados do Rio Grande do Sul e de São Paulo. A previsão aponta ressaca da maré, com ondas de até 3,5 metros.

### **Travessias de balsas**

De acordo com o Departamento Hidroviária, devido à força da maré as travessias ocorrem com a capacidade reduzida devido à força da maré.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 10/08/2022*

## **GOVERNO DEBATE PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS INSTALADAS NO PORTO DE SANTOS EM DESESTATIZAÇÃO**

Para concessão da SPA, Governo avalia se as companhias poderão atuar, de forma conjunta, em até 100%

*Por: Anderson Firmino*



*De acordo com a União, a desestatização do Porto de Santos tem projeção de investimentos de R\$ 18,5 bi Foto: Alexander Ferraz/AT*

A participação de empresas instaladas no Porto de Santos no leilão de desestatização da Santos Port Authority (SPA) em até 100% de forma conjunta, porém limitada a 5% individualmente, está no rol de possibilidades analisadas pelo Governo Federal para o processo de desestatização da Autoridade Portuária. A informação foi confirmada para a Tribuna pelo secretário nacional dos Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia.

Segundo ele, essa modificação “é uma possibilidade que está sendo avaliada”. Ele descarta, no entanto, que a alteração represente um desestímulo a investidores externos, que poderiam demonstrar interesse em participar da gestão do Porto de Santos. “Há vários grupos multinacionais que operam atualmente no Porto. Portanto, a regra não inibiria necessariamente investimentos externos”, argumenta.

Povia ressalta que “não há possibilidade” de eliminação de qualquer tipo de restrição, assim como “não se vislumbra” um cenário de aumento de regras impeditivas, diante do que norteou a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), autoridade portuária dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Em 30 de março, o consórcio FIP Shelf 119 Multiestratégia foi o vencedor do leilão da Codesa, com uma outorga de R\$ 106 milhões.

Conforme publicado por a Tribuna no último dia 4, de acordo com o Ministério da Infraestrutura (Minfra), durante a fase de consulta externa sobre o projeto, o Governo Federal recebeu diversas propostas relacionadas ao tema. Houve sugestões tanto para ampliar percentuais, e mesmo eliminar a regra de limitação, quanto para aumentar a restrição, acabando com qualquer flexibilização na participação desses agentes no leilão.

### **Tribunal de Contas de União**

Ainda de acordo com a pasta, os estudos sobre o projeto de desestatização do Porto, devem ser encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda neste mês - no entanto, não foi divulgada uma data específica. A expectativa é de que o leilão ocorra em dezembro.

Segundo o Minfra, a desestatização do Porto de Santos tem projeção de investimentos na ordem de R\$ 18,5 bilhões, além de cerca de 60 mil postos de trabalho gerados direta e indiretamente. Também garantirá o aumento de 160 milhões de toneladas movimentadas ao ano para 290 milhões de toneladas anuais ao longo das próximas décadas.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 09/08/2022*

Entre os dias 10 de agosto e 8 de setembro, toda a sociedade poderá opinar na redação do manual do condutor e na regulamentação do processo de formação de condutores no país

O Governo Federal lançou nesta quarta-feira (10) uma consulta pública para apreciação de duas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran): uma normativa que regulamenta o

processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos; e outra que aprova o Manual Brasileiro de Formação do Conductor.

A primeira trata do exame de aptidão e de especialização de condutores de veículos automotores e elétricos, bem como as categorias de habilitação, cursos e exames obrigatórios, além das regras de credenciamento de entidades para prestação do serviço de formação e a atuação dos profissionais envolvidos no processo de instrução.

Já o manual traz as diretrizes pedagógicas e os conteúdos a serem aplicados aos condutores e profissionais que atuam na formação, bem como as regras dos exames a serem aplicados. Elas seguem abertas até a 8 de setembro.

### **CLIQUE AQUI PARA PARTICIPAR DAS CONSULTAS**

<https://www.gov.br/participamaisbrasil/manual-de-condutores-de-veiculos-automotores-eletricos>

Entre as principais alterações, estão o fim da obrigatoriedade de curso teórico para primeira habilitação. O candidato terá a opção de estudar sozinho, frequentar aulas presenciais ou remotas oferecidas pelos centros de formação de condutores ou na modalidade de ensino à distância.

Também há o uso de tecnologia embarcada nas aulas e exames de direção e a possibilidade de optar pela realização de aulas e exame de direção em veículo de câmbio automático, com inclusão de restrição na habilitação, limitando a condução apenas a esse tipo de veículo. Outro item a ser consultado prevê o aumento do prazo para conclusão dos processos de habilitação e previsão de reaproveitamento de exames em que o candidato já tenha sido aprovado.

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

*Data: 11/08/2022*

## **DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL POSSIBILITA O FINANCIAMENTO DO DÉFICIT ORÇAMENTÁRIO**

Gestão da DPF tem o objetivo suprir com eficiência as necessidades de financiamento do governo, ao menor custo e risco

Contraída pelo Tesouro Nacional para possibilitar o financiamento do déficit orçamentário do governo, incluindo o refinanciamento da própria dívida, a Dívida Pública Federal (DPF) em circulação no mercado nacional é paga em real e captada por meio da emissão de títulos públicos. Por essa razão é definida como Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi). Já a Dívida Pública Federal externa (DPFe) é paga em outras moedas que não o real (usualmente o dólar norte-americano), e é captada por meio da emissão de títulos e por contratos.

Quando os recursos são captados por meio da emissão de títulos públicos, a dívida daí decorrente é chamada de mobiliária. Quando a captação é feita via celebração de contratos, a dívida é classificada como contratual. Os títulos públicos federais são instrumentos financeiros de renda fixa emitidos pelo Governo Federal via oferta pública (leilão) ou diretamente ao detentor. Os contratos, por sua vez, são usualmente firmados com organismos multilaterais, como o Banco Mundial (Bird) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com agências governamentais, como o Japan Bank for International Cooperation e o KfW, e com bancos privados.

### **Gestão da dívida**

O objetivo da gestão da Dívida Pública Federal é suprir de maneira eficiente as necessidades de financiamento do governo, ao menor custo no longo prazo, respeitando-se a manutenção de níveis



prudentes de risco e, adicionalmente, buscando contribuir para o bom funcionamento do mercado brasileiro de títulos públicos. De forma a atingir esse objetivo, são respeitadas diretrizes qualitativas, que norteiam a elaboração das estratégias de financiamento da DPFe, como substituição gradual dos títulos remunerados por taxas de juros flutuantes por títulos com rentabilidade prefixada e títulos remunerados por índice de preços; suavização da estrutura de vencimentos, com especial atenção para a dívida que vence no curto prazo; aumento do prazo médio do estoque; desenvolvimento da estrutura a termo de taxas de juros; aumento da liquidez dos títulos públicos federais no mercado secundário; ampliação da base de investidores.

Os principais indicadores da DPF – como estoque, composição por indexador, prazo, custo médio distribuição e detentores, entre outros –, com estatísticas adicionais e séries históricas são apresentados pela Secretaria do Tesouro Nacional no Relatório Mensal da Dívida Pública Federal e no portal Tesouro Transparente.

### **Origem da dívida**

Quando gasta mais que arrecada, e os impostos e demais receitas não são suficientes para cobrir as despesas, o governo é financiado por seus credores – pessoas físicas, empresas e bancos, entre outros –, o que dá origem à Dívida Pública Federal.

O custo da dívida é o valor pago pelo governo para tomar recursos emprestados da sociedade. Esse montante é pago em forma de juros ou encargos da dívida. Para pagar sua dívida, o governo precisa arrecadar mais recursos do que gastar, atingindo os superávits nominais.

No Brasil, a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) é o órgão responsável por administrar as dívidas públicas mobiliária e contratual, interna e externa, de responsabilidade direta e indireta do Tesouro Nacional.

Uma das principais balizadoras do controle de gastos do governo é a Regra de Ouro. Essa norma da Constituição Federal busca evitar que o governo use dívida para financiar gastos de seu dia a dia – como salários, aposentadorias e custeio da máquina pública –, as chamadas despesas correntes.

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

*Data: 11/08/2022*

## **MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DA ABERTURA DO 34º CONGRESSO NACIONAL ABRASEL**

Evento mostrou participação do setor de bares e restaurantes na atividade econômica

O ministro da Economia, Paulo Guedes, participou da abertura do 34º Congresso Nacional da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), na noite desta terça-feira (9/8), em Brasília. No evento, ele apresentou análises sobre a situação atual e perspectivas para a economia brasileira e internacional. Falou também sobre os desafios enfrentados pelo setor durante a pandemia da Covid-19.

Ao participar da cerimônia da Abrasel, o ministro da Economia citou dados sobre o comportamento do mercado de trabalho e sobre o processo de digitalização da população brasileira. O ministro lembrou da importância do setor de alimentação fora de casa para o país, na geração de empregos e renda. Ele também fez comentários sobre a situação econômica internacional, diante da guerra na Ucrânia, e sobre o posicionamento do Brasil nesse cenário.

Com atividades até quinta-feira (11/8), o tema do 34º Congresso Abrasel é “Evolução: o amanhã já começou”. O evento está reunindo em Brasília empresários do setor de Alimentação Fora do Lar (AFL), profissionais de bares e restaurantes, líderes políticos e empresariais, entusiastas da gastronomia e do turismo.



### Participantes

Além do ministro Paulo Guedes, o evento contou com as presenças do presidente-executivo da Abrasel, Paulo Solmucci; do presidente do Conselho de Administração da Abrasel, Paulo Nonaka; da líder do Conselho Nacional da Abrasel, Rosane Oliveira; do ministro do Turismo, Carlos Brito; do Advogado-Geral da União, Bruno Bianco; do governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha; do diretor técnico nacional do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), Bruno Quick; e do presidente da União Nacional de Entidades do Comércio e Serviços (UNECS), José César da Costa.

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

*Data: 11/08/2022*

### PRISMA FISCAL PASSA A MONITORAR PIB, INFLAÇÃO E DESEMPREGO

Novos indicadores são relevantes para avaliar a política fiscal

A Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia (SPE/ME) disponibilizou, nesta quarta-feira (10/8), além do Relatório Mensal e da Distribuição de Frequência do Prisma Fiscal de agosto de 2022, Nota Especial - Incorporação de novas variáveis ao Sistema Prisma Fiscal. O documento resume o histórico do Sistema e informa sobre as ampliações ocorridas em 2021 e as que passam a constar a partir do relatório deste mês.

O Sistema Prisma Fiscal, que monitora as expectativas de mercado para as principais variáveis fiscais, passou por ampliação, buscando melhorar a qualidade das projeções para as variáveis macrofiscais e incentivar o debate qualificado sobre o tema.

De acordo com a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia – órgão responsável pelo Prisma –, foram somadas ao questionário perguntas sobre as projeções para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), variação real do Produto Interno Bruto (PIB), deflator do PIB, taxa de desemprego e população ocupada.

Os novos indicadores são relevantes para o estudo de eventos fiscais e ampliam a utilidade do Sistema Prisma, além de servir de base para pesquisas econômicas com foco macrofiscal, segundo esclareceu a SPE. O INPC e as variáveis sobre o mercado de trabalho, por exemplo, ajudam nas estimativas relacionadas a gastos previdenciários, seguro-desemprego e recolhimento de Imposto de Renda.

O Sistema Prisma foi iniciado em 2016, monitorando as seguintes variáveis: arrecadação total das receitas federais; receita líquida do Governo Central, despesa total do Governo Central; resultado primário do Governo Central e Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG) como proporção do PIB.

Em 2021, o sistema passou a monitorar as projeções de mercado do resultado nominal do Governo Central, e foi ampliado o horizonte das projeções anuais, que passou a abranger o ano corrente e os nove anos seguintes.

Entre 40 a 50 instituições como bancos, corretoras e consultorias contribuem regularmente para o sistema. As informações coletadas são sigilosas e apenas a SPE tem acesso aos dados individuais de cada instituição.

### Ranking

Desde o início, a SPE elabora um ranking do Prisma. São três modalidades diferentes envolvendo as cinco instituições com maior capacidade de acerto em suas projeções para cada variável e para diferentes horizontes de previsão.

No Podium de Curto Prazo, estão as cinco instituições com menor erro absoluto médio de previsão nos últimos seis meses. O Podium Anual de Curto Prazo retrata a média dos erros de previsão de

12 podiums mensais de curto prazo. O Podium de Longo Prazo apresenta as cinco instituições com menor erro absoluto médio de previsão ponderado considerando os últimos 18 meses.

Há penalização para a instituição em função do desvio de suas projeções em relação ao valor efetivamente ocorrido e pela falta de regularidade no envio das informações.

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

**Data: 11/08/2022**



## PORTAL PORTO GENTE

### DIÁLOGO SINCERO ENTRE ATORES DO PORTO DE SANTOS E REGIÃO

*Editor Portogente*

*No novo capitalismo, o propósito está antes do lucro.*

Prosperidade e qualidade de vida para todos são obrigações inerentes à relação Porto/Cidade, uma zona de produtividade, conflito e área altamente sensível. Buscar esses Direitos exige um debate permanente, para reconhecer os processos de construção e operação do porto, bem como do desenvolvimento da cidade. No caso de Santos, situa-se na Região Metropolitana da Baixada Santista, de sete cidades e ao menos cinco conurbadas com a atividade portuária.



**Foto: Berenice Kauffmann.**

**Leia também \* É hora da Agenda Porto Verde de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114937-e-hora-da-agenda-porto-verde-de-santos>

No sentido de atingir as condições necessárias para a boa relação Porto-Cidade, são imperativas as práticas ESG (Ambiente, Social e Governança – em português), cujos preceitos veem promovendo uma transformação planetária positiva. Portanto, irreversível, obrigatória e urgente. No caso de certos setores do Porto de Santos, como o Distrito Industrial e Portuário da Alemoa, os órgãos fiscalizadores devem ser eficazes, para garantir tranquilidade à sociedade e preservar o planeta.

**Leia também \* Distrito industrial e portuário da Alemoa carece de práticas ESG**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114930-distrito-industrial-e-portuario-da-alemoa-carece-de-praticas-esg>

Trata-se de uma agenda ampla, na qual são abordados aspectos urbanos, ambiental, saneamento, transporte, habitação e energia. Considerando que tais variáveis são submetidas às variações quantitativas e qualitativas, conforme a mudança da história, impactadas pelas novas tecnologias, como adverte a engenheira química Ana Luiza Mayumi, consultora em integração ESG, para quem: “Só se faz isso reunindo todos os atores sociais envolvidos para um grande e sincero diálogo.”

**Leia também \* Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>



A adoção dessa pauta pela Santos Port Authority (SPA) poderá se traduzir em uma ampla inovação na abordagem da ESG pelas cidades e pelo porto com seus atores. Programa em curso, há muito anos, em portos do Hemisfério Norte. E convém abranger a discussão de ineficiências promovidas no processo de decisão, por estar hoje, excessivamente concentrado na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

### **Leia também \* Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos>

Ao pensar a modernização do porto logisticamente, avulta a operação de navios de maior porte e fluxos de carga mais intensos. Na visão ESG, faltam projetos robustos para aprimorar a relação Porto/Cidade. Trata-se de unificar diferentes visões sobre um problema que afeta a todos, com o objetivo comum de fomentar qualidade ao Porto de Santos e às cidades.

### **Leia também \* Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 11/08/2022



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### **EDITORIAL – O EXEMPLO DE RIO GRANDE**

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

Um dos principais complexos marítimos do Sul do Brasil, Rio Grande prevê um aporte de R\$ 9 bilhões em seu distrito industrial e na própria área portuária nos próximos anos. O capital virá, principalmente, da implantação de linhas de produção e beneficiamento nessa retroárea, o que impulsionará a movimentação de cargas na região. A projeção foi anunciada pelo presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, durante apresentação realizada ontem a conselheiros do Sul Export, um dos fóruns regionais do Brasil Export. A Portos RS é a estatal do governo estadual responsável pela exploração das hidrovias e das instalações portuárias do Rio Grande do Sul.

Segundo Klinger, para impulsionar esse crescimento industrial, a Portos RS firmou um convênio com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo do Rio Grande do Sul. Com isso, obteve incentivos financeiros a esses empreendimentos. Como destaca reportagem do BE News publicada nesta edição, esses benefícios poderão ser aproveitados por 17 empresas.

Na apresentação de ontem, Klinger ainda afirmou que “nós temos esse papel, como Autoridade Portuária, de fazer essa promoção e o alinhamento da política de desenvolvimento do distrito industrial com a nossa poligonal e com a política de zoneamento do porto, para facilitar a logística e a movimentação”.

A iniciava de Rio Grande mostra, de forma clara e direta, a importância de um complexo portuário para o desenvolvimento de uma região, de um estado e, dependendo de sua área de influência e de seus usuários, até do próprio País. Fica evidente que os ganhos advindos da operação de um porto ultrapassam a própria movimentação de cargas e as riquezas e empregos gerados com essas atividades. Eles vão além, fomentando a própria economia da zona econômica em questão (que pode englobar até vários estados) e impulsionando novas cadeias de negócios e o comércio exterior.

Mas, para obter tais resultados, é necessário saber explorar o complexo portuário, atrair empreendimentos (mesmo com a utilização de benefícios) e garantir a infraestrutura necessária



para o desenvolvimento desses novos negócios. E ainda é essencial uma relação positiva entre o porto, a comunidade e suas autoridades. Cidades e estados devem saber apoiar tais iniciativas, criando leis que desenvolvam tais projetos e preparando seus residentes para fornecer a mão de obra que será demandada. Nesta simbiose, se feita de forma harmônica e com ações concretas, os ganhos podem ser gerais. Basta querer e, efetivamente, trabalhar para isso.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/08/2022*

### **NACIONAL - HUB – BR DO MAR**

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

#### **LOGTECHS 1**

Maior fabricante de aço do Brasil, a Gerdau prepara mais uma edição de seu programa de aceleração de startups, que pela primeira vez será destinado a pequenas empresas das áreas de supply chain e logística, as logtechs, com propostas de negócios que agreguem valor ao segmento. Serão selecionadas até seis participantes, com projetos em gerenciamento de estoques e armazéns, fidelização, gestão de frotas e last mile e logística reversa.

#### **LOGTECHS 2**

A nova edição - a terceira - do programa de aceleração foi anunciada pela Gerdau na última terça-feira. Ele é conduzido pela Gerdau Next Ventures, empresa voltada à aceleração e corporate venture capital da Gerdau Next, divisão de novos negócios da companhia. Mais de 300 pequenas empresas já participaram desta iniciativa. A primeira edição, em 2020, foi destinada às contrutechs (setor de construção) e a segunda, no ano passado, a firmas ligadas à sustentabilidade e digitalização industrial.

#### **LOGTECHS 3**

Organizado como um programa de mentoria de longo prazo, com duração de 16 semanas, o projeto aceita inscrições até 4 de setembro, pelo site [hps://gerdaunextventures.li ga.ventures/](https://gerdaunextventures.li.ga.ventures/).

#### **CONDUTORES 1**

O Ministério da Infraestrutura lançou uma consulta pública para ouvir a sociedade sobre duas novas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A primeira traz novos regulamentos para o processo de formação de condutores de carros e demais veículos automotores, inclusive elétricos. A segunda aprova o Manual Brasileiro de Formação do Conductor.

#### **CONDUTORES 2**

Entre as novidades dessas duas regulamentações, está o fim da obrigatoriedade do curso teórico para primeira habilitação - o interessado poderá estudar sozinho ou frequentar aulas presenciais ou na modalidade de Ensino à Distância (EAD). Outro ponto é a possibilidade de optar pela realização de aulas e do exame de direção em veículo de câmbio automático - nesse caso, a habilitação será restrita a esse tipo de veículo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/08/2022*

### **NACIONAL - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS GERA 42,9 MIL VAGAS NO 1º SEMESTRE**

Dados constam no Painel do Emprego no Transporte, da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

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



**ENTRE JANEIRO E JUNHO, O TRANSPORTE  
RODOVIÁRIO DE CARGAS REGISTROU 338.188  
ADMISSÕES FRENTE AOS 295.232 DESLIGAMENTOS  
NO PAÍS**

*A região Sudeste foi a que apresentou maior saldo positivo entre admissões e desligamentos no setor de transporte rodoviário de carga, com 23.550 vagas*

As contratações superaram os desligamentos no setor de transporte rodoviário de cargas no primeiro semestre deste ano. Entre janeiro e junho, houve 338.188 admissões frente aos 295.232

desligamentos no País, um saldo de 42.956 vagas de emprego no período. Os dados são do Painel de Emprego no Transporte, da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Segundo o levantamento, nos seis primeiros meses do ano, a região Sudeste foi a que apresentou maior saldo entre admissões e desligamentos, com 23.550. O Sul vem em seguida, com 9.301 vagas. O Centro-Oeste criou 6.858; o Norte, 1.996, e o Nordeste, 1.220. Não foi possível identificar as regiões que geraram outras 31 vagas.

A apuração por estados revelou que 21 unidades federativas e o Distrito Federal registraram saldos positivos nas contratações de profissionais. No entanto, as demissões superaram as admissões nos estados do Acre, Pará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba.

### **Transporte de passageiros**

O estudo de mercado constatou ainda que o transporte rodoviário de passageiros urbanos, diretamente impactado durante a pandemia de Covid-19, contratou mais do que demitiu no semestre. Conforme o painel, 3.913 novos postos de trabalho foram abertos no período, resultado das 46.408 admissões frente aos 42.495 desligamentos.

Balanço De acordo com a CNT, “considerando todos os segmentos, o transporte brasileiro chegou ao final de junho de 2022 registrando crescimento no mercado de trabalho”.

O levantamento do Painel de Emprego no Transporte é baseado nos dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério da Economia. No balanço geral do setor de transportes, a diferença entre admissões (442.800) e desligamentos (386.239), de janeiro a junho deste ano, resultou em um saldo positivo de 56.561 novos postos de trabalho.

No primeiro semestre, o transporte empregou 18.420 trabalhadores a mais que no mesmo período de 2021, e praticamente todos os segmentos do setor acompanharam essa evolução. As informações estão detalhadas no Radar CNT do Transporte – Caged junho de 2022, lançado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/08/2022**

## **NACIONAL - ANTAQ ANALISA PROPOSTAS DE ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS DE TERMINAIS**

Equipamentos estão localizados nos portos organizados de Porto Alegre (RS) e Vila do Conde (PA)  
Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) analisará processos para arrendamentos simplificados nos portos organizados de Porto Alegre (RS) e de Vila do Conde (PA). As análises acontecem na reunião ordinária do colegiado prevista para hoje.

Os arrendamentos simplificados são modalidades de leilão aprovadas pela agência. A ideia é fazer com que terminais menores e que estão em desuso possam ter uma tramitação nos órgãos de competência de maneira mais célere, sem a necessidade de consulta pública. Mas, mesmo com a aprovação, os editais ainda devem passar pela aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Os requisitos para a realização de um arrendamento simplificado são: contratos de até R\$ 330 milhões (Somatória da Receita Operacional Bruta - ROB), tamanho da área e prazo determinado de até dez anos.

De acordo com a pauta publicada na última terça-feira, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, irá relatar a abertura de processo licitatório para o Terminal VDC04, localizado no porto organizado de Vila do Conde. O local, abrangendo 32.357 m<sup>2</sup>, é dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais.

Nery relatará também um segundo processo de arrendamento simplificado. Trata-se do terminal POA02, localizado no porto organizado de Porto Alegre, dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos.

Já o diretor José Fialho trata da aprovação do processo de arrendamento do Terminal POA11, também localizado no porto organizado de Porto Alegre, abrangendo 3.380m<sup>2</sup>, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais ou minerais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/08/2022**

## NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA DESACELERAM PELO SEGUNDO MÊS CONSECUTIVO

Já no acumulado dos sete primeiros meses do ano, as vendas externas subiram 20,65% em comparação a igual período de 2021

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



**NO PERÍODO DE JANEIRO A JULHO DESTA ANO, 1.293.071 TONELADAS DE CARNE BOVINA FORAM EXPORTADAS FRENTE A 1.071.772 TONELADAS NO MESMO PERÍODO EM 2021, COM ELEVAÇÃO DE 20,65%**

**Em julho deste ano, 203.742 toneladas de carne bovina foram exportadas, 6,25% a mais em comparação com julho do ano passado (191.765 toneladas)**

As exportações de carne bovina, in natura e processada, desaceleraram pelo segundo mês consecutivo. Em julho foram movimentadas 203.742 toneladas, 6,25% a mais em comparação a julho de 2021 (191.765 toneladas).

Os dados foram divulgados pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), com base nas informações da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

De acordo com a associação, a desaceleração ocorre em meio a uma movimentação acima de 20% no acumulado dos primeiros sete meses do ano, com pico de crescimento de 46% em fevereiro.

“As receitas com o produto, que acompanham as altas das commodities no exterior, proporcionaram divisas de US\$1,231 bilhão em julho de 2022, um aumento de 21,8% em comparação com julho de 2021, que foi de US\$ 1,010 bilhão”, informou em nota a Abrafrigo.

No período de janeiro a julho deste ano, 1.293.071 toneladas de carne bovina foram exportadas frente a 1.071.772 toneladas no ano passado, no mesmo período, com elevação de 20,65%. As



vendas somaram US\$ 7,471 bilhões, alta de 46,65% em comparação a 2021 (US\$ 5,095 bilhões), acompanhando os preços internacionais.

### Compradores externos

Em 2021, 493.686 toneladas de carne foram exportadas, gerando uma receita de US\$2,5 bilhões ao Brasil.

A China é a principal consumidora da carne bovina brasileira, entre os 20 maiores compradores. As importações do país asiático subiram para 665.014 toneladas e a receita para US\$ 4,64 bilhões. Com isso, a participação da China nos embarques totais dos primeiros sete meses do ano subiu de 46,1% em 2021 para 50,7% em 2022.

Na segunda posição entre os principais importadores, os Estados Unidos aumentaram suas compras em 118,9% até julho: elas passaram de 52.935 toneladas em 2021 para 115.899 toneladas em 2022. A receita subiu 61,9%, de US\$394 milhões para US\$ 638 milhões. Dessa forma, a participação norte-americana nas exportações totais subiu de 4,9% para 9%.

Em terceiro lugar está o Egito que, em 2021, comprou 32.200 toneladas e, neste ano, já alcançou 78.583 toneladas (+144%), com a receita subindo de US\$ 119,5 milhões para US\$ 301,2 milhões (+ 152%); na quarta posição veio Hong Kong, que está diminuindo gradativamente suas importações. Em 2021, elas foram de 136.866 toneladas e, em 2022, já caíram para 59.090 toneladas (-56,8%). A receita saiu de US\$ 518 milhões para US\$205,4 milhões (- 60,4%).

Ao todo, 108 países elevaram suas importações de carne bovina brasileira enquanto outros 46 diminuíram suas compras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/08/2022

## NACIONAL - PORTOS DO SUL E SUDESTE SUSPENDEM OPERAÇÕES POR MAU TEMPO

Ventos fortes e ressaca associados a um ciclone extratropical obrigaram os complexos de Itajaí, Navegantes e Santos a fecharem seus canais de navegação

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

**A MARINHA DO BRASIL INFORMOU QUE, EM CONSEQUÊNCIA DA PASSAGEM DE UMA FRENTE FRIA, VENTOS FORTES COM INTENSIDADE DE ATÉ 100 KM/H PODERIAM ATINGIR A COSTA DESDE O RIO GRANDE DO SUL ATÉ O ESPÍRITO SANTO ENTRE OS DIAS 9 E 12**

Os portos de Santos (SP), Itajaí (SC) e Navegantes (SC) suspenderam as operações de entradas e saídas de navios devido aos fortes ventos decorrentes de uma frente fria associada a um ciclone extratropical.

Em Santa Catarina, os canais de navegação dos portos de Itajaí e Navegantes foram fechados às 19 horas de terça-feira, sem previsão de retorno da movimentação de navios. Segundo a Autoridade Portuária do Porto de Itajaí, ontem três navios permaneceram atracados e um na barra.

No Porto de Santos (SP), a navegação foi suspensa por determinação da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, mas as operações em terra seguiram “dentro da normalidade”, segundo informou a Santos Port Authority (SPA).

“Não chegamos a sentir os efeitos informados pela meteorologia, bem como não houve paralisação das atividades nos portos públicos gaúchos”, informou a Portos RS, Autoridade Portuária dos complexos do Rio Grande do Sul.

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) informou, também, que a frente fria ainda não havia atingido Vitória e as operações no canal de navegação do principal porto do estado prosseguiram normalmente.

Em bolem, a Marinha do Brasil informou que, em consequência da passagem de uma frente fria, ventos fortes com intensidade de até 100km/h poderiam atingir a costa desde o Rio Grande do Sul até o Espírito Santo entre os dias 9 e 12.

De acordo com a Marinha, há previsão de ressaca, com ondas de direção Sudeste a Leste e altura de até 4 metros, de Mostardas (RS) até Itapoá (SC), do dia 9 até a manhã do dia 12; com ondas de direção Sudoeste a Sudeste e altura de até 4 metros, de Itapoá (SC) até Arraial do Cabo (RJ), da manhã do dia 10 até a noite do dia 12; e com ondas de direção Sudoeste a Sudeste e altura de até 3 metros, de Arraial do Cabo (RJ) até Linhares (ES), da madrugada do dia 11 até a noite do dia 12.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/08/2022**

## REGIÃO SUL - INDÚSTRIAS VÃO INJETAR RS 9 BILHÕES NO PORTO DE RIO GRANDE

Segundo o presidente da Portos RS, fomento do distrito industrial terá impacto na economia regional e na movimentação de novas cargas

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



**Cristiano Klinger antecipou durante a live que o edital de dragagem de manutenção do canal de acesso do Porto de Rio Grande será lançado na próxima semana**

O distrito industrial do Porto de Rio Grande (RS) deverá receber uma injeção de R\$ 9 bilhões em investimentos da iniciativa privada, o que impactará diretamente no incremento da infraestrutura do complexo e na atração de novos tipos de carga, além de aquecer a economia da região.

As projeções são do presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, que falou sobre o fomento do porto-indústria em entrevista ao Conselho do Sul Export, em live transmitida online, na tarde de ontem, no canal do Brasil Export no Youtube. A apresentação foi conduzida pelo presidente do conselho regional e presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva.

Para o fomento industrial no Porto de Rio Grande, foi firmado um convênio entre a Portos RS e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo do Rio Grande do Sul, que criou o Projeto Rio Grande Porto-Indústria. O programa foi estruturado dentro do Programa Estadual de Desenvolvimento Industrial (Proedi), que prevê incentivos financeiros a projetos de investimentos de empresas no Estado.

Segundo Klinger, o fomento industrial engloba 17 empresas e 434 lotes no distrito industrial do complexo portuário. “São investimentos em conclusão, em andamento e iniciando que somam em torno de RS 9 bilhões e serão aplicados tanto na área do distrito industrial quanto nas áreas vinculadas à poligonal portuária. Isso, conseqüentemente, trará a ampliação de novas cargas para os terminais vinculados à nossa atividade”, disse o presidente da Portos RS.

“Nós temos esse papel, como Autoridade Portuária, de fazer essa promoção e o alinhamento da política de desenvolvimento do distrito industrial com a nossa poligonal e com a política de zoneamento do porto, para facilitar a logística e a movimentação”, complementou.

### Dragagem

O presidente da Portos RS antecipou que o edital de dragagem de manutenção do canal de acesso do Porto de Rio Grande será lançado na próxima semana. “Nós estamos fazendo um contrato de dragagem de manutenção continuado para garantir que o canal permaneça nas características conforme está homologado”, afirmou Cristiano Klinger, acrescentando que os trabalhos terão início ainda neste ano.



Ainda sobre a dragagem, Klinger disse que o edital de licitação da batimetria já foi publicado.

**Segundo o presidente da Portos RS, o fomento industrial engloba 17 empresas e 434 lotes no distrito industrial do complexo portuário**  
**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/08/2022

## REGIÃO NORDESTE - NAVIO DE PORTUGAL DESEMBARCA NO CEARÁ COM CARGA PARA TORRES EÓLICAS

Embarcação Lady Hannah chegou ao Porto de Pecém carregado com 148 mil toneladas de equipamentos

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

O Porto de Pecém (CE) recebeu na última terça-feira o navio Lady Hannah, que veio de Portugal carregado com 148 mil toneladas de equipamentos que serão usados na substituição de acessórios que compõem torres eólicas onshores.

Carlos Alberto Nunes, gerente comercial da Tecer Ter minais, empresa que atua como prestadora de serviço operacional no Porto de Pecém, destacou 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”, disse 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/08/2022

## REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT 2023 É OFICIALMENTE LANÇADO EM MANAUS

Fórum reunirá lideranças e especialistas do setor de logística e infraestrutura portuária para discutir cenários e soluções para a região

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



**O FÓRUM NORTE EXPORT DESTA ANO SERÁ REALIZADO NOS DIAS 12 E 13 DE SETEMBRO, EM PORTO VELHO (RO). A PARTICIPAÇÃO PRESENCIAL SERÁ PERMITIDA APENAS AOS CONVIDADOS, MAS TODA A PROGRAMAÇÃO SERÁ TRANSMITIDA ONLINE PELO PORTAL BE NEWS**

**O faturamento da Zona Franca de Manaus foi superior a R\$ 158 bilhões, 32% acima do obtido no ano anterior, o que dá uma ideia de sua relevância para a região Norte**

A sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), em Manaus, foi palco, ontem, do lançamento da edição 2023 do Norte Export - Fórum



Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, que reunirá as principais lideranças e especialistas desses setores para discutir soluções que visam melhorar os gargalos enfrentados pelos segmentos na região.

O evento contou com a presença do superintendente da Suframa, Algacir Antonio Polsin; do diretor geral do SuperTerminais, Marcelo Di Gregorio; do deputado estadual Ricardo Nicolau (Solidariedade); do desembargador do Tribunal de Justiça do Amazonas, João Simões; do vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), Nelson Azevedo; e do presidente da OAB Amazonas, Jean Cleuter Mendonça, além do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Em sua fala de abertura, o general Algacir Polsin declarou total apoio da Suframa ao Brasil Export, que há duas décadas promove fóruns nacionais regionais sobre portos, logística e transportes, e destacou a importância de levar este tipo de evento para a região Norte, apontando a relevância econômica da Zona Franca de Manaus para o País.

“São mais de 500 indústrias instaladas e mais de 100 mil empregos diretos. Em 2021, o faturamento da Zona Franca foi superior a R\$ 158 bilhões, 32% acima do obtido no ano anterior. E neste ano, nos cinco primeiros meses, o faturamento já é superior em 11% em comparação com o mesmo período do ano passado. Isso mostra que o polo continua crescendo e precisa ser discutido”, explicou o superintendente da Suframa.

Em seguida, Fabrício Julião reforçou os principais objetivos dos encontros regionais: “discutir soluções e mostrar para o Brasil todo o potencial que cada região possui. Além disso, os debates mostram a importância do diálogo entre portos que, até então, se viam como competidores e agora se enxergam como complementares, em busca de soluções logísticas que precisam ser trabalhadas de forma conjunta”, declarou Julião.

Sérgio Aquino, presidente do conselho do Norte Export, disse que a organização está se esforçando para levar representantes de todas as regiões do País ao fórum do ano que vem. “Por isso é crucial a antecedência desse lançamento, porque temos desafios para a programação e ainda há quem se surpreenda com a movimentação do Arco Norte e a relevância das operações realizadas pelo norte brasileiro”, pontuou.

Marcelo Di Gregorio, diretor do SuperTerminais, que opera no Polo Industrial de Manaus, falou sobre a expectativa de ver a capital amazonense como anfitriã. “O Norte Export foi criado para desenvolver soluções logísticas para a nossa região, e Manaus, como a principal cidade, merecia e muito receber este fórum”.

### **Em busca de soluções**

O deputado Ricardo Nicolau parabenizou a iniciativa e citou alguns problemas enfrentados na logística do estado. Segundo ele, nos últimos anos não foram feitas intervenções públicas importantes que vissem como objetivo melhorar o segmento, o que prejudica a competitividade do Norte e da ZFM.

“O Amazonas tem grande potencial econômico, mas ainda somos um estado pobre. Precisamos também discutir melhorias na segurança do transporte feito pelos rios, que ainda sofre com a ação de piratas saqueadores, e acredito que o fórum vai levantar essas questões e indicar soluções”, explicou Nicolau.

O desembargador João Simões afirmou que é também papel do Poder Judiciário incentivar a modernização e os investimentos no setor logístico da região, “especialmente para o nosso estado porque estamos praticamente isolados. Nós temos apenas uma estrada de Manaus para Porto Velho (RO). Então fico feliz em saber que este tipo de iniciativa existe”, referindo-se ao evento que será realizado no ano que vem.



O vice-presidente da Fieam, Nelson Azevedo, exemplificou outros problemas enfrentados por quem opera na região, como a seca que acomete o Rio Madeira no verão e reflete no aumento do preço do frete. “Precisamos de pessoas com conhecimento técnico para palpitar no desenvolvimento característico amazônico e que proponham soluções para um novo balizamento do rio. É preciso ainda discutir a falta de estradas e a energia elétrica deficitária”, elencou Nelson.

Jean Cleuter (OAB-AM) fez uma crítica ao citar que “não há um porto público que preste serviço adequado ao estado do Amazonas, ou seja, todos os recursos que mantêm a logística da ZFM são de origem privada. Também não temos nenhuma ligação terrestre com o resto do País. Por isso, iniciavas que debatem a logística são sempre bem vindas”.

### Norte Export 2022

Já o fórum Norte Export deste ano está com data marcada. Será nos dias 12 e 13 de setembro, em Porto Velho (RO). A participação presencial será permitida apenas aos convidados, mas toda a programação será transmitida online pelo portal BE News.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/08/2022**

## REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT VAI CONTRIBUIR COM SOLUÇÕES LOGÍSTICAS, DIZ SUFRAMA

Para o superintendente do órgão, fórum será importante para discutir melhorias na exportação do modelo Zona Franca de Manaus

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

Com sede em Manaus (AM), a edição 2023 do Norte Export será importante para discutir a redução de compensações fiscais e incentivar a logística de transportes na Amazônia. Foi o que afirmou o superintendente da Zona Franca de Manaus (Suframa), general Algacir Polsin.

O superintendente esteve presente no evento de lançamento do Norte Export, realizado ontem na sede da Suframa, na capital amazonense. Para ele, o fórum regional de Logística e Infraestrutura Portuária promovido pelo Brasil Export trará importantes agentes do setor para debater soluções logísticas na região Norte.

“Esse fórum será um importante local para discussão de melhorias na exportação do modelo Zona Franca de Manaus, que tem como o principal vetor econômico o polo industrial de Manaus. Vivemos de compensações fiscais para equilibrar as dificuldades logísticas, o Custo Amazônia e a falta de infraestrutura logística existente. Acredito que essa iniciava ajudará na redução desses custos”, disse.

Segundo ele, um dos temas que devem ser debatidos é a busca de uma infraestrutura integrada capaz de aumentar as exportações. Uma solução para esse gargalo ajudará a Zona Franca a diminuir sua dependência do mercado e dos benefícios fiscais do Governo Federal.

“Um ponto de discussão muito importante será a melhoria da logística de transportes. 95% da nossa produção vai para o mercado nacional. Queremos ampliar as nossas exportações para reduzir essa dependência dos benefícios fiscais e da volatilidade do mercado nacional. A ajuda da iniciava privada é muito interessante nesse sentido”, falou.

### União entre os agentes

Quem também demonstrou otimismo com o lançamento do Norte Export foi o diretor do SuperTerminais, Marcello Di Gregorio. Segundo o empresário, o fórum será um importante encontro de entidades do governo, da Marinha, indústria e empresas privadas para a discussão de pautas voltadas ao desenvolvimento logístico e produtivo da região.



“São inúmeros os benefícios que o fórum poderá trazer para nós. Mas acredito que o principal será a possibilidade de unir todo o setor em um só lugar. Hoje há a necessidade de um maior diálogo entre Antaq, Capitania dos Portos, Marinha do Brasil, Praticagem, Cabotagem e as indústrias. Essa integração possibilitará a análise dos gargalos da região visando as melhores soluções para os problemas que hoje enfrentamos”, comentou.

Segundo Di Gregorio, o fórum também possibilitará expor a necessidade de discussões para melhorias de gargalos da região, como a travessia do Rio Madeira, que é uma das mais importantes vias de transporte localizadas no chamado Corredor Logístico Norte.

“Acredito que, no fórum, deveremos debater pontos muito importantes para a logística da região. Precisamos observar a exportação que sai de Manaus vindo de Porto Velho (RO) pelo Rio Madeira. Para se ter uma ideia, 80% da exportação de Manaus sai da SuperTerminais. Posso afirmar que a melhoria dessa logística afetará diretamente a nossa capacidade de produção e escoamento”, argumentou.

Segundo o general Polsin, o Norte Export contribuirá para a busca de uma infraestrutura integrada capaz de aumentar as exportações na Zona Franca

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/08/2022

## REGIÃO SUDESTE - EXAME DESCARTA VARÍOLA DOS MACACOS EM TRIPULANTES DE NAVIO

Embarcação que trouxe os três profissionais foi liberado para atracar no Porto de Santos

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

**A SECRETARIA ESTADUAL DE SAÚDE INFORMA QUE OS TRÊS TRIPULANTES DO NAVIO QUE CHEGOU À SANTOS, TODOS COM SUSPEITA DE MONKEYPOX, FORAM AVALIADOS PELA EQUIPE MÉDICA E TIVERAM SEUS CASOS DESCARTADOS PELA PASTA” SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE**

Os três tripulantes do navio MV Captain John P., sob suspeita de terem contraído monkeypox — varíola dos macacos — não estão com a doença. A confirmação é da Secretaria Estadual de Saúde. O graneleiro chegou ao Porto de Santos na semana passada e, na tarde de ontem, foi liberado pela Anvisa para atracar, após apresentar plano operacional.

“A Secretaria Estadual de Saúde informa que os três tripulantes do navio que chegou a Santos, todos com suspeita de monkeypox, foram avaliados pela equipe médica e tiveram seus casos descartados pela pasta”, informou o Estado em nota.

Ainda ontem, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) informou também que a embarcação já apresentou o plano operacional exigido e foi liberada para operar no porto. O graneleiro atracará no complexo santista para embarcar açúcar a granel.

### Entenda o caso

O navio MVCaptain John P, de bandeira do Chipre, procedente de San Lorenzo, na Argentina, chegou ao Porto de Santos na última quinta-feira, e não foi autorizado a atracar devido à suspeita de que dois tripulantes estariam com monkeypox. Os dois desembarcaram e foram internados em um hospital da rede particular de Santos. Um terceiro tripulante com suspeita da mesma doença desembarcou na sexta e recebeu os mesmos atendimentos. Os pacientes apresentavam “apenas erupções cutâneas”, informou a Anvisa na ocasião.

Na segunda-feira, a Anvisa e a vigilância epidemiológica local inspecionaram a embarcação e avaliaram a situação de saúde dos demais 19 tripulantes que se encontravam a bordo.

No dia seguinte, a Santos Port Authority (SPA) autorizou o navio MV Captain John P, que se encontrava na área de fundeio, a atracar para procedimento de limpeza e desinfecção. A

embarcação atracou no berço do Armazém 34. Após o término do procedimento, retornou à área de fundeio sob orientação da Anvisa, que exigiu a apresentação de um plano operacional para liberar a embarcação para operar no Porto de Santos. Conforme mencionado acima, ontem o navio apresentou o plano operacional à Anvisa e foi liberado para as operações no cais santista.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/08/2022**

## REGIÃO SUDESTE - OGMOSANTOS ABRE 70 VAGAS PARA CONSERTADORES

Será o primeiro processo seletivo organizado pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra na história recente do Porto de Santos

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



*Atualmente, o Porto de Santos conta com 31 consertadores em atividade, filiados ao sindicato da categoria e com uma idade média com mais de 60 anos*

O Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário (Ogmo) do Porto de Santos abriu 70 vagas para consertadores. Para preenchê-las, realizará um concurso público destinado a toda comunidade, tanto para homens como para mulheres e sem limite de idade. Será a primeira vez, na história recente do cais santista, que o próprio Ogmo fará um processo seletivo para trabalhador portuário avulso.

De acordo com o edital publicado ontem, serão 50 vagas para preenchimento imediato e 20 para a formação de uma lista de espera, com chamadas conforme a demanda de profissionais. Atualmente, o Porto de Santos conta com 31 consertadores em atividade, filiados ao sindicato da categoria e com uma idade média com mais de 60 anos. O ganho médio desses profissionais não foi revelado pelo Ogmo.

O processo seletivo é organizado pelo Instituto de Desenvolvimento e Capacitação (IDCAP), que, recentemente, realizou um concurso público para trabalhadores portuários avulsos a pedido do Ogmo do Espírito Santo. As inscrições poderão ser feitas a partir do próximo dia 17 e até 12 de setembro, no site [www.idcap.org.br](http://www.idcap.org.br). Para participar, o candidato deve ter Ensino Médio completo, atender a todas as exigências contidas na Convenção Coletiva de Trabalho firmada entre o Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado de São Paulo e Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e no edital do processo.

A seleção dos candidatos ocorrerá em seis etapas. A primeira delas será uma prova objetiva, que deve ser realizada em 9 de outubro deste ano. Haverá questões de Português, Matemática, Noções Básicas de Língua Inglesa, Informática Básica, Noções Básicas de Legislação Portuária e Conhecimentos Específicos. O conteúdo programático está descrito no edital do processo seletivo.

Os aprovados nessa fase vão fazer um teste de avaliação física (previsto para 23 de outubro). Depois, vão passar por testes psicológicos (provavelmente em 6 de novembro), haverá a análise de documentos e um exame médico. Os selecionados ainda terão de passar pelo curso de formação profissional. Será a partir desta etapa que serão selecionados os 70 futuros consertadores.

A iniciativa de realizar o concurso surgiu a partir do aumento da demanda por trabalhadores portuários avulsos dessa categoria no último ano, destacou o diretor-executivo do Ogmo Santos, Evandro Pause. “Nos últimos 12 meses, praticamente triplicou o serviço para este tipo de profissional, um aumento impulsionado principalmente pelo crescimento das operações com celulose no Porto de Santos”, explicou.

O complexo santista é um dos principais pontos de exportação da celulose brasileira, contando com cinco terminais destinados a esse tipo de carga e dois em construção. No ano passado, embarcou

4,3 milhões de toneladas, o que representa uma alta de 65% em relação às operações registradas há cinco anos, em 2017.

No carregamento de celulose, o consertador atua tanto no reparo da carga, no caso do rompimento da estrutura de amarração do fardo, como na escoação das mercadorias no porão dos navios, por exemplo.

A realização do concurso foi acordada entre o Sindicato dos Consertadores e o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), constando de sua convenção coletiva. “Todas as regras para esse processo seletivo foram definidas entre os sindicatos, em um processo negociado e transparente”, destacou Evandro Pause.

O executivo afirma estar otimista em relação à procura que haverá pelo concurso, lembrando que, no primeiro trimestre do ano, o Ogmo do Espírito Santo realizou um processo semelhante, mas com 150 vagas para multifuncionalidade (os aprovados podem atender o pedido de serviço destinado a qualquer trabalhador portuário avulso, de um estivador a um conferente, vigia ou consertador), e teve mais de 22 mil inscritos. Pause afirma que não se surpreenderá se ver mais de 100 mil inscrições.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/08/2022



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

### ADVOGADOS DO SETOR PORTUÁRIO: CONHEÇA ALGUMAS HISTÓRIAS DE NOSSAS ASSOCIADAS!



<https://youtu.be/EWrolyKuZJQ>

*Hoje homenageamos os profissionais que contribuem para garantir a igualdade, a liberdade e o direito de todos os cidadãos e organizações.*

Para quem não sabe, a advocacia também pode contribuir para o desenvolvimento dos setores marítimo, portuário e aduaneiro, como nas questões ambientais, nas relações de trabalho, logística, importação e exportação, e operações portuárias.

O SOPESP conta com um Comitê Jurídico composto por representantes dos segmentos de contêiner, granel sólido e celulose, que através de reuniões periódicas tratam de assuntos comuns, relevantes para o setor.

Com isso, convidamos vocês a conhecer um pouco sobre a trajetória e o trabalho exercido pelos advogados de nossas associadas – Vivian Carvalho, gerente jurídico e compliance da Brasil Terminal Portuário e Leandro Fernandes, gerente jurídico do Terminal 12A. Pelo SOPESP, nossa Relações Institucionais, Marcelli Mello e nossa Assessora Jurídica, Gislaine Heredia.

Parabéns a todos os advogados que, com sua atuação dedicada e ética, são fundamentais para a promoção da cidadania e a manutenção da justiça.

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

Data: 11/08/2022

## CONAB: ESTIMATIVA APONTA RECORDE PARA MILHO 2ª SAFRA COM PRODUÇÃO SUPERIOR A 87 MI DE TONELADAS

Informações: *Notícias agrícolas (11 de agosto de 2022)*



Os produtores de milho deverão colher na segunda safra do cereal 87,4 milhões de toneladas na temporada 2021/22, como aponta o 11º Levantamento da Safra de Grãos divulgado nesta quinta-feira (11) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Com o bom desempenho das lavouras, a atual estimativa da Companhia para a produção total de grãos para esta temporada está em 271,4 milhões de toneladas, acréscimo de 6,2% ao colhido em 2020/21, ou seja, 15,9 milhões de toneladas.

A colheita do milho segunda safra segue avançando e ultrapassa 79% da área plantada, como indica o Progresso de Safra publicado pela estatal nesta semana. Se confirmado, o volume estimado para a segunda safra de milho este valor representa a maior produção registrada na série histórica. O número já considera a redução de produtividade, quando comparado com o levantamento anterior, devido ao impacto da falta de chuva e ataques de pragas em importantes regiões produtoras, como o Paraná. Em relação ao ciclo anterior, o aumento na produção chega a 44%.

Outra cultura de destaque é o algodão. A colheita da fibra está em andamento sob condições climáticas favoráveis, com os trabalhos realizados em mais de 67% da área cultivada e a finalização estimada para setembro. Se por um lado o clima afetou a produtividade em algumas lavouras devido ao estresse hídrico, por outro, o tempo seco observado na maioria das regiões produtoras influenciou de maneira positiva a qualidade do produto final. De acordo com o levantamento da Conab, a expectativa é de uma colheita de 2,74 milhões de toneladas da pluma do algodão, 16% superior à safra passada.

Para o feijão, a segunda safra está praticamente finalizada restando apenas alguns talhões que devem ser colhidos ainda na primeira quinzena de agosto. Mesmo com as oscilações climáticas registradas durante o ciclo, a produção deve alcançar em torno de 1,36 milhão de toneladas, representando um incremento de 19,5% em relação à temporada anterior. Sobre a terceira safra da leguminosa, os técnicos da Companhia verificaram que as lavouras já foram implantadas, seguindo em plena evolução do ciclo. Houve redução na área plantada em comparação a 2020/21, especialmente em razão da grande concorrência com o cultivo de milho e trigo, cereais que expandiram suas áreas de abrangência neste ciclo. Ainda assim, a produção total do grão ficará próximo a 3 milhões de toneladas.

Dentre os produtos de inverno, a semeadura das culturas foi finalizada em julho. Para o trigo, principal produto semeado, estima-se uma produção recorde de 9,2 milhões de toneladas. Esse aumento esperado na produção de 19,3% é reflexo de uma maior área plantada, com crescimento expressivo no Rio Grande do Sul – chegando a 18% no estado gaúcho se comparado com a safra passada –, aliado a uma expectativa de aumento na produtividade.

Produtos de 1ª safra, as lavouras de soja e arroz têm produção estimada em 124 milhões de toneladas e 10,8 milhões de toneladas, respectivamente. O resultado da oleaginosa é reflexo da severa estiagem ocorrida no final de 2021 no Sul do país e em parte de Mato Grosso do Sul. O clima também influenciou a produtividade do arroz, que, aliado a uma menor área plantada, teve a colheita reduzida em 8,4% em relação à safra passada. No caso do milho 1ª safra, a produção se manteve praticamente estável, em volume próximo a 25 milhões de toneladas.

Mercado – Neste levantamento, destaque para o trigo que teve a safra 2021/2022 (ano comercial de agosto de 2021 a julho de 2022) encerrada com os estoques finais totalizados em 722,6 mil toneladas. Outros ajustes foram realizados nos dados de exportação e importação encerrados no último mês, sendo estimados em cerca de 6 milhões de toneladas e 3 milhões de toneladas, respectivamente. Para a safra que se inicia, a expectativa é que o estoque finalize em 1,6 milhão de toneladas.

A Conab também alterou o quadro de suprimento da soja. Os estoques finais da oleaginosa foram ajustados para 7,66 milhões de toneladas, conforme indica a pesquisa de estoques divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Esse aumento dos estoques finais da safra



2020/21 também acarretou expectativa de um maior estoque de passagem na safra 2021/22, saindo de 4,65 milhões de toneladas para 5,98 milhões de toneladas. Também foi estimada uma elevação nas exportações de óleo de soja para 2,1 milhões de toneladas, em decorrência das fortes vendas para o mercado externo entre janeiro e julho deste ano, dos elevados preços internacionais e das margens de esmagamentos positivas.

Para o milho, houve um pequeno ajuste no consumo interno em relação ao último levantamento divulgado. Outro destaque refere-se ao incremento de 80,2% das exportações do grão, com estimativa de que 37,5 milhões de toneladas devem sair do país via portos. Os estoques finais também tendem a aumentar em 25,3% na comparação com a safra anterior, o que indica a recomposição da disponibilidade interna do cereal ao fim do ano safra em curso.

Com baixa disponibilidade de estoques do produto, as exportações de algodão apresentaram um ritmo lento em julho deste ano, quando foram embarcadas 19,68 mil toneladas do produto brasileiro, volume 68,63% menor que o mês de junho e 66,2% menor que o mesmo período do ano passado. A situação só deve mudar em outubro, quando a nova safra estará disponível para comercialização. Já para o arroz e feijão, os números no quadro de suprimentos não apresentaram alterações significativas neste levantamento.

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

*Data: 11/08/2022*

## **CONGRESSO NACIONAL SERÁ DECISIVO PARA BRASIL RETOMAR EXPANSÃO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS, DIZ FPBIO**

*Informações: Notícias agrícolas (11 de agosto de 2022)*

No Dia Internacional do Biodiesel, celebrado em 10 de agosto, a produção deste biocombustível enfrenta obstáculos para retomar a constante expansão, como ocorria até 2021. A esperança do setor está no Congresso Nacional. A partir das eleições, as bases parlamentares tanto do governo quanto da oposição serão recompostas e a retomada do apoio federal à expansão dos biocombustíveis – etanol, biodiesel, entre outros – será incluído na pauta de negociações entre o Legislativo e o Executivo. É o que pretende a Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio), que reúne senadores e deputados federais de vários partidos.

A FPBio entende que os biocombustíveis geram diversos benefícios diretos e indiretos em larga escala. Mas, para tornar os biocombustíveis mais competitivos – inclusive, em termos de preço ao consumidor e logística de distribuição – o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel e outras políticas públicas precisam ser modernizadas.

Propostas nesse sentido estão em discussão na FPBio. Em razão das eleições, logo após o anúncio dos(as) parlamentares eleitos(as), a diretoria da frente parlamentar irá dar os próximos passos, ou seja, transformar as ideias em propostas legislativas.

Todas, ressalta o diretor da FPBio, João Henrique Hummel, serão debatidas com o poder Executivo. E a intenção do setor de biodiesel é atrair para este debate representantes dos demais biocombustíveis. Um caminho é promover articulações com outras frentes parlamentares, já que boa parte delas compartilha a participação de deputados e senadores em seus quadros.

O dirigente da FPBio informa que as conversações com o Executivo independem das eleições e já acontecem há muitos meses para que os ministros avaliem providências no sentido de intensificar a produção e o uso do biodiesel, de modo a torná-lo mais competitivo em relação aos combustíveis fósseis, e que seja possível retomar o cronograma de aumento sequencial desse biocombustível ao diesel. Os ministros discutem e tomam decisões sobre o tema nos encontros do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Para convencer os novos parlamentares e o futuro governo, a FPBio recorre a estudos técnicos e projeções setoriais. Os dados estão sendo abertos aos ministérios para que validem os números e

apresentam contribuições para criar indicadores públicos de acompanhamento dos reflexos positivos do biodiesel em termos ambientais, sociais e econômicos para o país, afirma a FPBio. A sinalização dos ministérios da Agricultura (MAPA), Meio Ambiente (MMA), Minas e Energia (MME), Casa Civil tem sido positiva para o Brasil retomar as atenções à expansão do biodiesel e de outros biocombustíveis.

Sobre o biodiesel, por exemplo, as organizações empresariais do setor mapearam e transformaram em valor financeiro os impactos positivos da expansão da produção e do uso de biodiesel no Brasil. O destaque desses estudos é que cada 1 ponto percentual de biodiesel adicionado ao diesel gera movimentação econômica de R\$ 30 bilhões anuais.

Este valor é estimado levando-se em conta uma série de externalidades geradas pelo biodiesel: evita emissão de toneladas de poluentes no ar e, com isso, menos pessoas são internadas ou morrem de doenças respiratórias; provoca efeitos que podem reduzir custo da produção de proteína animal (suínos, peixes, frangos e ovos); agrega valor à soja; dá destinação econômica para resíduos animais e vegetais; substitui parcela de importação de diesel pelo país e, assim, internaliza geração de emprego e renda; entre outros pontos.

### Ociosidade é preocupante

Até 2021, o teor da mistura de biodiesel ao diesel mineral vinha sendo aumentado periodicamente. E deveria chegar a 14% a partir de 2022. No entanto, antes disso, o CNPE decidiu limitar o teor em apenas 10% ao longo de todo o ano de 2022.

Apesar dessa decisão e como os investimentos no setor são de longo prazo, cada vez mais usinas têm sido autorizadas pela ANP – agência reguladora dos combustíveis – a entrar neste mercado de produção de biodiesel. Já são 57 instaladas em 15 estados, um investimento de mais de R\$ 10 bilhões. Com a restrição a 10%, essas empresas atuam com ociosidade acima dos 50%

Não são apenas as usinas a verem os investimentos se transformarem em prejuízos por acreditarem na manutenção do cronograma de adição crescente de biodiesel ao diesel. Cerca de 74 mil famílias de agricultores familiares fornecem matérias-primas para as usinas – como resíduos animais e vegetais – e, com a ociosidade em alta na produção, essas pessoas, cerca de 300 mil, e também cooperativas por elas integradas, veem a perspectiva de renda cair.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 11/08/2022**

## CNA CRIA COMISSÃO NACIONAL DE MULHERES DO AGRO

**Informações: Forbes (11 de agosto de 2022 )**



**Mulheres que atuam no campo estão na lida e também na gestão do negócio. Imagem: Forbes**

associações do setor.

A CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil) apresentou hoje (10) a sua Comissão Nacional de Mulheres do Agro. O objetivo é ampliar a participação feminina no sistema sindical, que ainda é bastante tímida. O lançamento ocorreu no Encontro Nacional do Agro, em Brasília, evento que reuniu produtores, lideranças rurais, representantes das Federações estaduais, sindicatos e

De acordo com a coordenadora do Grupo de Trabalho das Mulheres do Agro da CNA, Cecília Naves, a ideia de criar a comissão surgiu da necessidade de realizar ações específicas para esse público e também para desenvolver a liderança de mulheres no setor agropecuário. Em março do ano passado, a plataforma de comunicação DBO, especializada em pecuária de corte e destinada a produtores de gado, realizou um levantamento inédito sobre mulheres sindicalistas, com base nos

dados da CNA. O trabalho da DBO identificou apenas 89 mulheres presidentes de sindicatos rurais, ou seja, 4,85% do total de 1.941 sindicatos com titulares listadas na CNA, entidade criada em 1951. Entre as 27 federações – organismos estaduais que agregam os sindicatos – também não há nenhuma presidida por mulher.

O ambiente sindical reflete o campo. Embora a presença das mulheres tenha crescido na última década, ela ainda é pequena como liderança com poder de decisão. O dado mais recente sobre a presença das mulheres no campo é o do Censo Agropecuário de 2017, do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). No levantamento, em um universo de 5,07 milhões de estabelecimentos rurais, 4,11 milhões (81,3%) eram geridos apenas por homens. A presença de mulheres com alguma função de gestão do negócio foi verificada em apenas 946 mil propriedades, equivalente a somente 18,7% do total.

É esse cenário que a comissão de mulheres quer mudar. Atualmente, a CNA possui 18 comissões temáticas, entre elas de flores, hortaliças, grãos, pecuária, café, cana-de-açúcar, empreendedorismo, entre outras. Assim como as outras comissões, a de mulheres terá uma presidente, e até duas vice-presidentes e a composição será feita com integrantes das Federações de Agricultura e Pecuária dos Estados, de entidades civis e de assessoras técnicas.

A comissão também terá um conselho consultivo formado por cinco mulheres de áreas de conhecimento distintas. As principais ações previstas são: realizar diagnósticos, apoiar e auxiliar a implantação de comissões estaduais, realizar um encontro nacional de mulheres, criar um programa de fortalecimento de lideranças femininas e representar o sistema em fóruns e eventos.

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

*Data: 11/08/2022*

## AGOSTO LILÁS SERÁ MÊS NACIONAL DE PROTEÇÃO À MULHER, APROVA PLENÁRIO

*Informações: Senado Notícias (11 de agosto de 2022)*



**Relatora, Nilda Gondim defendeu em Plenário a aprovação do projeto, que segue para sanção**

**Imagem: Agência Senado/Jefferson Rudy**

O Plenário do Senado aprovou nesta quarta-feira (10) um projeto de lei que institui o Agosto Lilás como mês de proteção à mulher (PL 3.855/2020). O projeto, relatado pela senadora Nilda Gondim (MDB-PB), estabelece que durante o mês de agosto, em todo o país, a União, os estados e os municípios deverão promover ações de conscientização e esclarecimento sobre as diferentes formas de violência contra a mulher. De iniciativa da deputada Carla Dickson (União-RN), o texto foi aprovado pela Câmara dos Deputados no início de julho e segue agora para sanção presidencial.

— O Agosto Lilás reúne dois símbolos importantes para a luta pela igualdade de gênero. A cor lilás é alusão ao movimento pelo voto feminino, que adotou como símbolo há mais de cem anos. O mês de agosto remete à sanção da Lei Maria da Penha, que ocorreu em 7 de agosto de 2006 — declarou Nilda Gondim, ao apresentar seu relatório com apenas uma emenda de redação.

Para a relatora, os atos de violência contra a mulher violam também o direito à igualdade, reforçando a ideia de que as mulheres seriam cidadãs de segunda classe, que deveriam suportar as agressões e a sujeição aos homens. Dessa forma, segundo a senadora, além de ferir a consciência humanitária, esse tipo de violência “ataca pilares importantíssimos do estado democrático de direito”.

— Por essas razões, seja sob a perspectiva das relações privadas, seja por questões de natureza pública, não podemos tolerar a misoginia — afirmou Nilda Gondim, ao defender mais educação e conscientização no combate à violência de gênero.

### União

A senadora Eliziane Gama (Cidadania-MA) foi quem presidiu a sessão. Ela agradeceu ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, pela decisão de fazer “uma pauta eminentemente feminina” nesta quarta. Eliziane disse entender que o combate à violência contra a mulher deve ser “uma premissa de todos nós e uma ação transversal não apenas de um órgão, não apenas de uma secretaria, não apenas de um Poder, mas de todos os Poderes, no sentido de trazer a proteção às nossas mulheres”.

— Com a aprovação desse projeto de lei, vamos oficializar o Agosto Lilás como uma campanha de alcance nacional e uma campanha permanente — comemorou Eliziane.

Na visão da senadora Zenaide Maia (Pros-RN), nada empodera mais o povo do que o conhecimento. Ela disse que o projeto é importante no sentido de levar à população campanhas de conscientização sobre a violência de gênero e informações sobre canais de denúncia. A senadora cobrou mais presença de mulheres em cargos importantes da República e pediu a união de todos contra a violência.

— Todos têm que se dar as mãos. Nada justifica uma mulher ser assassinada neste país a cada sete horas — registrou Zenaide.

### Ações

Além de estimular a conscientização da sociedade para a prevenção e o enfrentamento da violência contra a mulher, por meio da iluminação de prédios públicos com luz de cor lilás, o objetivo da proposta é orientar e difundir as medidas que podem ser adotadas, judicial e administrativamente, bem como informar sobre órgãos e entidades envolvidos, redes de suporte disponíveis e canais de comunicação existentes. O projeto também estipula a promoção de debates e outros eventos sobre as políticas públicas de atenção integral à mulher em situação de violência. Os entes federados poderão apoiar, ainda que tecnicamente, as atividades organizadas pela sociedade com o intuito de prevenir, combater e enfrentar os diferentes tipos de violência contra a mulher.

Outro objetivo do projeto é veicular campanhas de mídia e disponibilizar informações à população por meio de banners, folders e outros materiais ilustrativos e exemplificativos sobre as diferentes formas de violência contra a mulher e sobre os mecanismos de prevenção, canais disponíveis para denúncia de casos de violência e instrumentos de proteção às vítimas. Por fim, devem ser adotadas outras medidas com o propósito de esclarecer, sensibilizar a sociedade e estimular ações preventivas e campanhas educativas, inclusive para orientar como cada um pode contribuir para o fim da violência contra a mulher.

A autora da proposta destacou no texto que, em ações pontuais, promovidas por determinados estados e municípios, já se reconhece o mês de agosto como Agosto Lilás. Segundo a deputada Carla Dickson, “a violência contra a mulher deve ser considerada em relação a qualquer conduta (ação ou omissão) de discriminação, agressão ou coerção, que seja feita pelo simples fato de a vítima ser mulher e que cause danos, morte (feminicídio), constrangimento, limitação, sofrimento físico, sexual, moral, psicológico, social, político ou econômico ou perda patrimonial”.

### Números

Os dados da violência contra a mulher no Brasil são alarmantes. Os registros mais recentes apontam que 30 mulheres sofrem agressão física por hora. Uma menina ou mulher é estuprada a cada 10 minutos no país. A cada dia, três mulheres são vítimas de feminicídio. A cada dois dias, uma travesti ou mulher trans é assassinada.

Os dados constam na plataforma Violência contra as Mulheres em Dados, site que reúne pesquisas, fontes e sínteses sobre o problema no Brasil. Segundo Nilda Gondim, informações divulgadas pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública mostram que, no ano passado, os registros de estupro de mulheres e meninas chegaram a 56.098 casos no país.

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

**Data: 11/08/2022**

## EXPORTAÇÕES DO EGITO CRESCERAM 20% NO PRIMEIRO SEMESTRE

**Informações: Anba (11 de agosto de 2022)**



**Imagem: Anba**

Cairo – As exportações não petrolíferas egípcias aumentaram 20% durante o primeiro semestre deste ano, registrando US\$ 19,353 bilhões ante US\$ 16,164 bilhões no mesmo período de 2021, segundo relatório da Organização Geral para Controle de Exportações e Importações (Goeic) obtido pela ANBA.

O documento revela que as indústrias químicas e de fertilizantes responderam por 22% do total, no valor de US\$ 4,336 bilhões ante US\$ 3,217 bilhões no primeiro semestre do ano passado, com 35% de crescimento. Já materiais de construção ficaram com 19% do total exportado pelo país em produtos não petrolíferos, no valor de US\$ 3,693 bilhões ante US\$ 3,080 bilhões, com aumento de 20%.

O relatório mostra que a indústria alimentícia respondeu por 11% do exportado, com US\$ 2,147 bilhões ante US\$ 2,068 bilhões, taxa de crescimento de 4%. A indústria de engenharia ficou com 10% do total, com US\$ 1,887 bilhão perante o US\$ 1,483 bilhão anterior, um avanço de 27%.

O valor das exportações de produtos agrícolas subiu 10%, chegando a US\$ 1,868 bilhão nos primeiros seis meses do ano 2022, ante US\$ 1,693 bilhão no mesmo período de 2021, respondendo por 10% do total das exportações não petrolíferas do Egito. As vendas internacionais de confecções prontas tiveram crescimento de 42%, chegando a US\$ 1,287 bilhão perante US\$ 904 milhões, totalizando 7% do total.

O relatório aponta que as exportações de impressões, embalagens, papéis, livros e trabalhos técnicos aumentaram 37%, chegando a US\$ 615 milhões perante US\$ 445 milhões, representando 3% do total. As vendas internacionais das indústrias médicas aumentaram 36%, atingindo US\$ 471 milhões perante US\$ 347 milhões, representando 2% das exportações.

O relatório citou que o percentual de aumento das exportações egípcias do setor de fiação e têxteis foi de 30% no mesmo comparativo, com US\$ 555 milhões perante os US\$ 427 milhões anteriores, com 3% do total. Móveis ficaram com 2% do todo, com crescimento de 6% para US\$ 325 milhões. As exportações de couro, calçados e produtos de couro aumentaram 24%, para US\$ 52 milhões, com 0,3% do total.

Alguns segmentos tiveram queda nos embarques. Entre eles estiveram o artesanato, cujas exportações caíram 11%, ficando em US\$ 124 milhões de janeiro a junho de 2022 em comparação com US\$ 138 milhões no mesmo período de 2022. O setor respondeu por 1% das exportações não petrolíferas egípcias.

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

**Data: 11/08/2022**



### UNIÃO EUROPEIA PASSA A PROIBIR IMPORTAÇÃO DE CARVÃO RUSSO

*Informações: Terra (11 de agosto de 2022)*

As importações de carvão da Rússia pelos países-membros da União Europeia (UE) estão proibidas a partir desta quarta-feira (10/08). A medida integra o quinto pacote de sanções imposto pelo bloco devido à invasão russa da Ucrânia, anunciado ainda em abril.

A proibição faz parte de uma série de ações da UE que visam enfraquecer o setor energético da Rússia. Em abril, a Comissão Europeia disse que o embargo ao carvão poderia custar a Moscou cerca de 8 bilhões de euros por ano.

À época do anúncio, ficou estipulado que as nações do bloco teriam 120 dias para buscar carvão em outros países ou encontrar alternativas para a geração de energia.

A União Europeia depende fortemente de carvão mineral para a geração de energia: por ano, o bloco importava em torno de 20% do total do carvão produzido na Rússia – o que representa, por outro lado, cerca de metade de todo o carvão importado pela UE, que agora precisará ser substituído.

Os maiores compradores dentro do bloco são usinas e indústrias da Alemanha, Polônia, Itália, Holanda, Espanha e França.

Brian Ricketts, secretário-geral da Associação Europeia de Carvão e Lignito (Eurocoal), acredita que a UE passará a importar ainda mais carvão do que antes para substituir as centrais a gás.

“Acreditamos que isso [o aumento da importação de carvão a partir de outros mercados] vai acontecer porque até 120 terawatts-hora de produção de eletricidade a partir do gás devem ser substituídos por carvão e lignito. Isso economizaria cerca de 22 bilhões de metros cúbicos de gás por ano, muito mais do que qualquer outra medida”, afirmou Ricketts.

#### **Importação de outros países**

A UE já tem intensificado o abastecimento de carvão a partir de outros países, como Colômbia, Austrália e Estados Unidos, segundo dados da Braemar, empresa especializada em transporte marítimo e gerenciamento de risco.

Em junho, países europeus adquiriram 7,9 milhões de toneladas de carvão mineral, mais do que o dobro do mesmo período do ano passado.

Ricketts também aponta que países como “Polônia, Austrália, Indonésia, EUA, Colômbia e África do Sul aumentaram a produção de lignito” em pelo menos nove Estados-membros da UE.

As importações a partir da Colômbia chegaram a 1,2 milhão de toneladas em junho, contra apenas 287 mil toneladas no mesmo período no ano passado.

Também em junho, a UE importou cerca de 1,1 milhão de toneladas da Austrália, a taxa mais alta já registrada.

Já as importações de carvão proveniente dos Estados Unidos aumentaram quase 28% em junho deste ano em relação ao mesmo mês de 2021.

#### **Outros embargos a caminho**

Além do carvão, a UE também já estipulou datas para o início de embargos a outros produtos, incluindo um embargo parcial ao petróleo russo, que será proibido de ser adquirido por via marítima a partir de 5 de dezembro deste ano.

A sanção parcial ocorre porque as importações de petróleo através de oleodutos ainda serão permitidas, principalmente a países muito dependentes do produto, como Hungria e Eslováquia.

Já o embargo a produtos derivados do petróleo passará a valer a partir de 5 de fevereiro de 2023.

Se o embargo ao carvão russo será de fato respeitado, Ricketts presume que isso só será possível afirmar quando os portos e alfândegas apresentarem estatísticas sobre o tema: “A alfândega está muito atrasada com seus números”, disse o secretário da Eurocoal.

Além disso, há a responsabilidade direta dos Estados-membros da UE em cumprir o que foi acordado. “É claro que se espera que os países implementem o que eles próprios decidiram. Acompanharemos a situação, mas não temos dúvidas de que o embargo será implementado”, opinou Eric Mamer, porta-voz da Comissão Europeia, na sexta-feira passada.

Nesta semana, também entrou em vigor o plano de contingência em relação ao fornecimento de gás para o inverno. Por isso, apesar do crescimento nas importações de carvão, a Agência Internacional de Energia pede que a Europa aumente a eficiência na geração de energia por meio de outras fontes, inclusive a nuclear, para arcar com uma possível crise energética.

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

*Data: 11/08/2022*

## JAPÃO E COREIA DO SUL AVALIAM IMPORTAR CARNE BOVINA BRASILEIRA

*Informações: BrasilAgro (11 de agosto de 2022 )*



*Japão e Coreia do Sul avaliam importar carne bovina brasileira*

Atendidos especialmente pela Austrália quando precisam de carne bovina, Japão e Coreia do Sul procuraram o Brasil recentemente para avançar nas tratativas para comprar o produto também do País.

Em entrevista exclusiva ao Broadcast Agro, a diretora do Departamento de Inspeção de

Produtos de Origem Animal (Dipoa) do Ministério da Agricultura, Ana Lucia Viana, atribui o interesse ao surto de casos de febre aftosa na Indonésia, país vizinho da Austrália.

“Estamos trabalhando muito com esses dois países, que são grandes consumidores de carne bovina e suína, para ocupar essa possível parcela do mercado. A gente espera que o espaço que a Austrália efetivamente deixar nós consigamos ocupar”, disse nos bastidores do Salão Internacional de Avicultura e Suinocultura (Siavs), promovido pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

A Austrália não tem nenhum registro de febre aftosa em seu território hoje. Ana Lucia revelou que o Ministério da Agricultura encaminhou toda documentação solicitada. “Respondemos tudo o que eles estão pedindo. E quando pedem informação adicional, nós já mandamos”, pontuou (Broadcast, 10/8/22).

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

*Data: 11/08/2022*

## RECEITA DA CARGILL NO ANO FISCAL DE 2022 SALTA 23% PARA RECORDE DE US\$165 BI

*Informações: Forbes (11 de agosto de 2022 )*

A trading global de commodities Cargill informou hoje (10) que a receita do ano fiscal de 2022 saltou 23% em relação ao ano anterior, para um recorde de US\$ 165 bilhões.



O forte resultado foi o mais recente para uma trading global de commodities agrícolas, depois que as rivais Archer-Daniels-Midland e Bunge reportaram lucros sólidos no mês passado em meio aos altos preços dos produtos agrícolas e à forte demanda global. Ambas as empresas rivais também projetaram fortes ganhos até o final de 2022.

A Cargill, de capital fechado, interrompeu a divulgação pública da maioria de seus dados financeiros trimestrais e anuais em 2020, mas relata suas vendas anuais em um relatório.

A invasão russa de um dos principais exportadores de milho e trigo, a Ucrânia, aumentou a demanda por produtos que intermediários da cadeia de suprimentos, como a Cargill, enviam para todo o mundo. As remessas estão sendo reiniciadas, mas os volumes até agora foram mínimos.

A demanda por ração, alimentos e biocombustíveis também aumentou à medida que as economias se recuperam após interrupções relacionadas à pandemia.

A Cargill é uma das maiores processadoras de carne bovina dos EUA e no mês passado fechou um acordo para comprar o terceiro produtor de frango do país, a Sanderson Farms, com a Continental Grain em um acordo no valor de cerca de US\$ 4,53 bilhões.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 11/08/2022*

## **CNA DEBATE CENÁRIOS ECONÔMICOS E REFLEXOS PARA O AGRO**

*Informações: Agência Porto (11 de agosto de 2022)*

A geopolítica, sobretudo no pós-pandemia e pós-guerra da Ucrânia, sinaliza um novo desenho de globalização e representa um caminho diferenciado para o agro brasileiro. A análise foi feita pelos debatedores que participaram do painel “Cenários econômicos e seus reflexos no agro” no encontro nacional de lideranças rurais organizado pela CNA, Federações estaduais e sindicatos em Brasília.

O painel reuniu o sócio consultor da MB-Agro, Alexandre Mendonça de Barros, e o ex-ministro da Agricultura Roberto Rodrigues, coordenador do Centro de Agronegócios da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

“Com a pandemia, foram aparecendo peculiaridades, tivemos a maior safra de grãos da história, mas chegamos ao fim do ano e vimos os estoques mundiais caindo em relação ao consumo. Em fevereiro começou a guerra e o mundo tomou mais um susto, uma vez que a Ucrânia é um importantíssimo produtor de alimentos para o mundo”, destacou Mendonça de Barros.

Segundo ele, o mundo passa por um novo desenho da geopolítica, que abre um caminho diferenciado para o agro brasileiro. “Temos que aproveitar a oportunidade que o mundo está nos dando, com inteligência e competência, e temos que construir uma inteligência rápida porque não temos certeza de como esses novos blocos que estão se formando vão funcionar”, disse.

Para Rodrigues, a segurança alimentar é a única garantia que um país tem de ter estabilidade social e política. “A segurança alimentar significa paz. O Brasil pode ser o campeão da paz. Para isso temos que ter estrutura logística, poder comercial por meio de acordos com grandes países compradores, política de renda para o campo, que o Ministério da Agricultura já está desenvolvendo, sustentabilidade e tecnologia”, disse.

De acordo com análise feita por Roberto Rodrigues, a agricultura vai se desenvolver no mundo no cinturão tropical do planeta. “Temos a América Latina, toda a África e boa parte da Ásia. É nessa área do mundo que ainda tem terra para crescer a área plantada e tem tecnologia. E o Brasil é o líder desse cinturão tropical. É o Brasil que desenvolveu tecnologia tropical sustentável, que tem produtor rural que sabe fazer isso, e é o Brasil que sabe ensinar os outros a produzirem.”, destacou Roberto Rodrigues.

Mendonça de Barros destacou que o documento que a CNA apresentou hoje na abertura do encontro traz uma série de leituras alinhadas com o momento agrícola atual. “Precisamos ampliar nosso relacionamento internacional, o alcance do seguro rural, o avanço tecnológico, a sustentabilidade, a infraestrutura e a armazenagem”, destacou.

Os especialistas lembram que o desafio para o Brasil é grande. Projeções do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) apontam para um crescimento médio de 20% no consumo mundial nos próximos 10 anos. “Mas ao analisarmos esses números, chegamos a estimativa de que o agro brasileiro deve ter um crescimento médio de 40% para suprir a necessidade mundial. Isso pode alavancar a nossa economia e podemos contribuir para que não falte comida para ninguém e haja paz no mundo”, afirmou Rodrigues.

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

*Data: 11/08/2022*

## SAIBA O QUE SIGNIFICAM AS EXPRESSÕES ATRACAÇÃO, DESATRACAÇÃO, BERÇOS E CABEÇOS

*Informações: Portos RS (11 de agosto de 2022)*



*Imagem: Portos RS*

Atracação, desatracação, berços e cabeços são algumas palavras extremamente populares no vocabulário portuário. Das dezenas de embarcações que entram e saem do Porto do Rio Grande, todas elas realizam esses procedimentos e utilizam essa estrutura para a garantia da segurança das operações.

Como os próprios nomes indicam, atracação e desatracação podem ser perfeitamente compreendidos, mas vamos explicá-los um por um a partir de agora. Atracação nada mais é do

que o ato de “estacionar” o navio junto ao cais para que as atividades de carregamento e descarregamento possam ser realizadas.

Desatracação é justamente o contrário, ou seja, é o ato de retirar a embarcação do cais para que possa seguir viagem. Tanto a atracação como a desatracação são realizadas com o apoio de rebocadores e também com o auxílio do prático, são eles que irão garantir que os procedimentos aconteçam de forma segura e tranquila.

Os cabeços são estruturas de ferro ou aço, geralmente pintadas na cor amarela, que são instaladas ao longo do cais para permitir uma amarração segura das embarcações. Eles também são responsáveis por delimitar as áreas dos berços, que nada mais são do que vagas de estacionamento existentes no cais.

Atualmente, o Porto do Rio Grande conta com seis berços de atracação e ao longo dos mais de 1,5 km de cais acostável é possível encontrar um cabeço a cada 25 metros. O Cais Público rio-grandino costuma receber embarcações de pouco mais de 200 metros de comprimento, fazendo com que seja ocupada uma “vaga” de aproximadamente dez cabeços.

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

*Data: 11/08/2022*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### PETROBRAS CORTA O PREÇO DO DIESEL PELA SEGUNDA VEZ EM UMA SEMANA

Redução de 4% começa a valer a partir de amanhã. Petróleo sobe nesta quinta, com previsão de aumento da demanda

A Petrobras anunciou que a partir de amanhã, sexta-feira, o preço médio de venda de diesel A para as distribuidoras passará de R\$ 5,41 para R\$ 5,19 por litro, uma queda de 4%. É uma redução de R\$ 0,22 por litro. Na semana passada, a estatal já havia reduzido o preço do diesel de R\$ 5,61 para R\$ 5,41.

"Considerando a mistura obrigatória de 90% de diesel A e 10% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor passará de R\$ 4,87, em média, para R\$ 4,67 a cada litro vendido na bomba", informou a estatal.

Em nota, a Petrobras disse que essa redução "acompanha a evolução dos preços de referência, que se estabilizaram em patamar inferior para o diesel, e é coerente com a prática de preços da Petrobras, que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado global, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio".

Caça à gasolina barata: Consulte aqui o preço nos postos da sua cidade mais perto de você  
Nesta quinta-feira, o petróleo do tipo Brent sobe com força e beira US\$ 100, após a Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) elevar sua previsão de crescimento da demanda para este ano.

A expectativa da IEA é que o consumo de petróleo aumente porque os altos preços do gás natural levaram alguns consumidores a trocar o gás pela commodity.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/08/2022*

#### PORTA-AVIÕES: EMBAIXADAS ESTRANGEIRAS SÃO ACIONADAS EM TENTATIVA DE TRAZER NAVIO DE VOLTA AO BRASIL

Na Turquia, grupos de ambientalistas fizeram protestos contra a chegada de navio São Paulo que segue para desmanche por causa da alta quantidade de amianto na embarcação

*Por Lucas Altino*



*Antigo porta-aviões NAe (Navio Aeródromo) São Paulo da Marinha do Brasil deixou o cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) na última quinta-feira — Foto: Divulgação Marinha*

Com a confirmação de que o porta aviões São Paulo já está fora do território brasileiro, mesmo após a liminar que ordenava o seu retorno à Baía de Guanabara, onde ficava ancorado, as partes interessadas acionaram autoridades internacionais na esperança de que o navio volte ao Brasil. Enquanto isso,

grupos ambientalistas do exterior se manifestaram contra a ida da embarcação à Turquia, por causa da alta quantidade de amianto, substância tóxica e cancerígena, que está presente no seu interior.

No ano passado, a empresa turca Sok Denizcilik pagou R\$10,5 milhões em leilão pelo porta-aviões São Paulo, o maior que o Brasil já teve, e iniciou o transporte do navio na última sexta, como mostrou O GLOBO. Na semana passada, cinco grupos que defendem causas ambientais realizaram um protesto na porta da embaixada brasileira na Turquia, e repudiaram a importação do porta-aviões, por causa da quantidade de amianto e do risco de radioatividade, já que o navio, construído na década de 60 na França, participou de testes nucleares.

Os manifestantes disseram que a chegada do embarcação violaria tratados internacionais, como a Convenção de Basileia, que tratou de regras para exportações de amianto, a Convenção de Barcelona, que versou sobre poluição no Mar Mediterrâneo, e o Protocolo Izmir, sobre lixo nuclear. Em resposta, o ministro do Meio Ambiente da Turquia, Murat Kurum, contestou os dados sobre quantidade de amianto que estariam presentes no navio, e disse que o número seria de 9.6 toneladas, enquanto manifestantes citavam 900 toneladas.

### **Embaixadas acionadas**

Na última sexta (5), um dia após o início do transporte do porta-aviões, o Instituto São Paulo/Foch, criador de um projeto de museu marítimo para o navio, conseguiu uma liminar judicial que ordenava o retorno da embarcação. Desde o final do ano passado, o instituto briga na justiça pela anulação do leilão de 2021, com argumento de irregularidades no edital.

No entanto, a ordem não foi cumprida e o porta-aviões deixou o território brasileiro na própria sexta. De acordo com monitoramentos por GPS e AIS (sistema por satélite mais preciso) disponíveis na internet, o porta-aviões ainda está beirando a costa brasileira em direção ao norte, mas já ultrapassou o limite da fronteira. Segundo Alex Christo Bahoz, advogado da Cormack Agência Marítima, empresa que está em litígio com a Sok, a Capitania dos Portos se manifestou no processo, na segunda (9) informando que o navio já estava fora dos limites territoriais, o que impediria maiores ações. Procurada, a Marinha não se manifestou.

Há dúvidas sobre o posicionamento exato do porta-aviões pois, em vários momentos, sua localização não ficou disponível, o que levantou suspeitas sobre possível desligamento do sistema de rastreamento. Desde segunda, os representantes do Instituto São Paulo/Foch e da Cormack vem acionando autoridades, brasileiras e internacionais. Além de parlamentares, foram enviados comunicados, sobre a situação legal, às embaixadas da Turquia, da Holanda e das Ilhas Marshall. Os dois últimos porque a rebocadora que está realizando o transporte é de uma empresa holandesa, mas está registrada nas Ilhas Marshall.

A Interpol também foi comunicada, na esperança de haja alguma atuação quando o porta-aviões passar por algum porto.

-- O porta-aviões saiu na calada da noite. A situação salta aos olhos para quem está acostumado com operações de navio, foi totalmente atípico. Isso tem que ser investigado -- afirmou Bahoz, que diz que as maiores chances de retorno do navio estão nas autoridades internacionais. -- Infelizmente, a movimentação fora do Brasil é mais intensa do que internamente.

Inicialmente contratada para fazer o agenciamento marítimo da Sok na operação do São Paulo, já que a empresa turca não possui sede no Brasil, a Cormack foi a arrematante do porta-aviões, no leilão, e depois transferiu a posse para os turcos.

Mas a parceria não terminou bem. No ano passado, a Sok rompeu o contrato entre as partes unilateralmente, o que iniciou o litígio. As divergências começaram por causa da forma que a empresa turca lidou com o amianto presente na embarcação. Para exportação, é necessário, dentre outros fatores, que o amianto - substância banida no Brasil - seja descartado.

Após o rompimento, a empresa Ocean Prime firmou parceria com a Sok. Procurada, a Ocean Prime não se manifestou.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 11/08/2022

### PLENÁRIO DO STF DECIDIRÁ SOBRE VALIDADE DA PEC ELEITORAL, QUE LIBEROU R\$ 41,2 BI ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO

Ministro André Mendonça, relator do caso, também solicitou informações da Câmara, Senado, AGU e PGR sobre o assunto  
*Por André de Souza — Brasília*



*Em julho, Bolsonaro foi ao Congresso para participar da promulgação da PEC Eleitoral com Lira e Pacheco Cristiano Mariz*

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu levar para julgamento no plenário da Corte duas ações questionando a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) Eleitoral, que liberou uma série de gastos sociais às vésperas das eleições. Críticos afirmam que o projeto, que liberou gastos de R\$ 41,2 bilhões, driblou leis eleitorais, regras fiscais e a própria Constituição, ao desequilibrar a disputa

presidencial.

Na prática, isso significa que o relator não vai tomar sozinho uma decisão sobre o assunto. As ações foram apresentadas pelo partido Novo e pela Associação Brasileira de Imprensa (ABI). O Novo pediu a derrubada da emenda constitucional. Já a ABI disse reconhecer o aumento da miséria e da fome e fez outro pedido: que os benefícios sociais previstos na emenda sejam concedidos apenas se a Justiça Eleitoral reconhecer a "configuração de grave e urgente necessidade pública", e que o governo federal seja proibido de explorar a medida eleitoralmente.

Promulgada em julho, a PEC Eleitoral instituiu um estado de emergência no Brasil para autorizar a ampliação de programas sociais no período pré-eleitoral — como a elevação do Auxílio Brasil de R\$ 400 para R\$ 6600, a criação do Auxílio Caminhoneiro e do Auxílio Taxista, ambos de R\$ 1.000 mensais —, o que é vedado por lei, e permitir gastos acima do teto, ferido a âncora fiscal que limite as despesas públicas ao valor do ano anterior corrigido pela inflação.

A decisão de Mendonça não significa necessariamente que o julgamento está perto de ocorrer. Primeiramente, há um prazo para que algumas autoridades prestem informações sobre o tema. Depois disso, quando o ministro tiver recebido as respostas e liberar de fato para julgamento no plenário, é preciso ainda que o presidente da Corte marque uma data. Atualmente, o presidente do STF é o ministro Luiz Fux, que está de saída do cargo. Ele será substituído em setembro pela ministra Rosa Weber.

André Mendonça aplicou nas ações o chamado "rito abreviado". Isso é possível "em face da relevância da matéria e de seu especial significado para a ordem social e a segurança jurídica". Nesse caso, o relator pede primeiramente informações às autoridades, para depois liberar o julgamento no plenário.

Assim, Mendonça deu dez dias para que os presidentes da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), prestem informações. No Congresso, a proposta teve amplo apoio dos parlamentares, com algumas exceções. Depois disso, no prazo de cinco dias, será a vez de a Advocacia da União (AGU) se manifestar. Por fim, haverá mais cinco dias para a Procuradoria-Geral da República (PGR).

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 11/08/2022

### **PREVISÃO DE SAFRA RECORDE É REVISADA PARA CIMA E DEVE ATINGIR 263,4 MILHÕES DE TONELADAS NESTE ANO**

Produtores ampliam área plantada, com preços internacionais em alta, devido à guerra na Ucrânia

A safra brasileira de cereais, leguminosas e oleaginosas deve alcançar o recorde de 263,4 milhões de toneladas de acordo com estimativas divulgadas nesta quinta-feira pelo IBGE. O volume é 4% maior que o do ano passado e 0,8% superior à estimativa de junho.

Segundo o gerente do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), Carlos Barradas, a safra cresceu 0,8%, ou 2 milhões de toneladas em relação ao mês anterior, e 4% em relação ao produzido em 2021, com 10,2 milhões de toneladas a mais.

"Esse crescimento se deve ao aumento do plantio e dos investimentos dos produtores que estão ampliando a área de cultivo de grãos em 6,4% para 73 milhões de hectares, ou mais 4,4 milhões de hectares em relação da 2021 (68,6 milhões de hectares). Os produtores plantaram mais porque os preços internacionais estão muito elevados, sobretudo o do trigo, por conta da guerra da Rússia e a Ucrânia, grandes produtores e exportadores de trigo", destaca.

O arroz, o milho e a soja são os três principais produtos da pesquisa. Somados, eles representam 91,4% da estimativa da produção e respondem por 87,1% da área a ser colhida.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 11/08/2022*

### **SERVIÇOS CRESCEM EM JUNHO, PUXADO POR TRANSPORTES, E SALTAM QUASE 9% NO 1º SEMESTRE**

Setor, que foi o mais afetado pela pandemia, avançou 0,7% no mês. Retomada dos eventos presenciais também puxam desempenho

*Por Carolina Nalin — Rio*



**Setor de transportes teve alta de 0,6% e foi o que mais influenciou o resultado dos serviços em junho Edison Dantas/Agência O Globo**

Puxado pelo segmento de transportes, o setor de serviços fechou o primeiro semestre com alta de 8,8%. Na passagem de maio para junho, avançou 0,7%. É o que apontam os dados da Pesquisa Mensal de Serviços divulgados pelo IBGE nesta quinta-feira. Com o resultado, o setor se encontra 7,5% acima do patamar

pré-pandemia.

A atividade responde por cerca de 70% do Produto Interno Bruto (PIB), sendo o principal empregador no país. Das três grandes áreas pela ótica da oferta do indicador, o setor de serviços foi o único que continuou a crescer em junho. A indústria caiu 0,4% no mês e fechou o primeiro semestre no vermelho, enquanto o varejo caiu 1,4%, embora tenha encerrado os primeiros seis meses do ano com alta de 1,4%.

O resultado de junho chamou a atenção dos analistas, que esperavam alta de 0,4% segundo a Bloomberg. Por outro lado, o IBGE revisou a alta de 0,9% do mês de maio para 0,4%, o que para alguns economistas acaba favorecendo a surpresa altista na margem.

Apesar disso, a avaliação geral é de que o primeiro semestre do ano foi positivo. Na avaliação de Rafael Pacheco, economista da Guide Investimentos, o mercado estava subestimando a força do efeito reabertura sobre a atividade e o quanto duraria esse efeito.

— Tem sinais de que já não é tão forte, mas durou mais do que o esperado [no setor de serviços] — avalia.

O ciclo favorável de commodities, cujos preços subiram no primeiro semestre em função do aumento da demanda no mercado internacional, também surpreendeu nos últimos meses.

O resultado mais positivo no primeiro semestre levou o Itaú Unibanco a revisar a estimativa de crescimento do PIB no segundo trimestre de 0,8% para 1%. A mudança fez a projeção para o PIB deste ano subir de 2% para 2,2%, mas o banco mantém a visão de estabilidade da economia no segundo semestre.

Pacheco, da Guide Investimentos, avalia que a comparação entre o resultado de junho 2022 ante junho de 2021 aponta desaceleração para todas as categorias do setor de serviços:

— A política monetária, embora com defasagem, já surte efeito. Esse consumo de comércio e serviços não deve se sustentar tanto assim visto que temos esse cenário mais adverso. A atividade econômica está desacelerando — avalia ele, ao ponderar que o aumento do valor do Auxílio Brasil no segundo semestre é, em parte, compensado pelos juros altos.

### **Serviços às empresas puxam alta**

Rodrigo Lobo, gerente da pesquisa, explica que o setor de serviços vem traçando trajetória de crescimento em duas vertentes. De um lado, os serviços de caráter presencial voltados às famílias que foram os mais afetados pela pandemia se recuperam paulatinamente dos impactos da crise sanitária com a retomada da mobilidade, mas lidam com a menor renda disponível das famílias diante da inflação.

Do outro lado, os serviços prestados às empresas não só foram menos afetados pela pandemia como registraram aumento de demanda no período. É o caso dos serviços de tecnologia da informação e das atividades de transportes de carga - seja ele rodoviário ou dutoviário, decorrente dos fretes realizados para escoação da produção agrícola -, bem como do transporte de carga para a produção industrial e de mercadorias finais para o consumidor com o boom do comércio eletrônico.

— Os serviços voltados às empresas, diferente dos serviços voltados às famílias, tem papel preponderante para entender o patamar em que o setor de serviços se encontra hoje. O segmento de serviços tecnologia da informação é decisivo para entender o crescimento do setor de serviços, diferenciando-o da indústria e do comércio — completa Lobo.

### **Cadeia do petróleo e retomada dos eventos impulsionam atividade**

Das cinco atividades investigadas, quatro registraram crescimento em junho. O segmento de transportes - com destaque para o dutoviário, rodoviário de cargas e coletivo de passageiros -, foi o que mais influenciou o resultado em junho: a alta foi de 0,6% no período.

Segundo Lobo, a cadeia do petróleo vem impulsionando algumas atividades dentro do setor, como o transporte dutoviário e os serviços de engenharia. A prospecção de novos campos de produção impulsionou a demanda por atividades técnicas ligadas à engenharia, o que contribuiu para o avanço de 0,7% dos serviços profissionais, administrativos e complementares.

Mas não só a atividade petrolífera puxou a alta deste segmento. A retomada dos eventos presenciais como congressos, feiras e convenções também alavancaram esses serviços.

Por outro lado, o avanço da inflação trouxe reflexos negativos para o segmento de transporte aéreo de passageiros, que recuou 9,9% em junho. Isso porque os preços das passagens aéreas subiram 11,32%, segundo o IPCA.

O recuo na atividade em função da alta dos preços levou, inclusive, a uma queda do índice de atividades turísticas em junho. O indicador pesquisado pelo IBGE contraiu 1,8% frente ao mês anterior, após ter avançado por três meses seguidos. O segmento de turismo ainda não se recuperou dos impactos da pandemia: se encontra 2,8% abaixo do patamar de fevereiro de 2020.

Os serviços prestados às famílias, ainda que tenham avançado 0,6% em junho, também tem a inflação como entrave para o consumo, além dos juros altos. Lobo explica que o efeito da alta dos preços se dá de forma indireta sobre o consumo dessas atividades pelas famílias. Na prática, se há menos renda disponível para as famílias, elas deixam de consumir serviços considerados supérfluos e priorizam as despesas essenciais.

### Perspectivas

Economistas avaliam que o setor de serviços deve seguir sua trajetória de recuperação este ano, dado que foi o setor que mais sofreu ao longo da pandemia. Mas não estão no radar altas muito expressivas. Passados os efeitos mais duros da Covid-19, pesa sobre o setor o cenário macroeconômico que combina inflação, juros em alta e desemprego ainda elevado.

Depois de dar sinais de desaceleração ao final do primeiro semestre, o Índice de Confiança de Serviços (ICS) do FGV IBRE subiu 2,2 pontos em julho, para 100,9 pontos, maior nível desde setembro de 2013 (101,5 pontos).

— O período eleitoral pode aumentar os níveis de incerteza econômica, mas as medidas de estímulo adotadas pelo governo recentemente devem manter a atividade do setor aquecida e resultar em um terceiro trimestre mais positivo do que inicialmente esperado — avaliou Rodolpho Tobler, economista do FGV IBRE.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/08/2022*

## GOVERNADORES ARTICULAM DERRUBADA DO VETO DE BOLSONARO À COMPENSAÇÃO DE PERDAS NO ICMS

Comitê de secretários estaduais de Fazenda estimam que educação e saúde podem perder R\$ 17 bilhões com teto para tributo sobre combustíveis

*Por Geralda Doca — Brasília*



**Plenário da Câmara: estados articulam derrubada de veto no Congresso Jefferson Rudy/Agência Senado**

Os governadores estão se articulando para derrubar no Congresso o veto do presidente Jair Bolsonaro ao artigo que previa a compensação, por parte da União, das perdas decorrentes da redução do ICMS sobre os combustíveis para 17%, estabelecida pela lei complementar (LC) 194, de junho.

Os governos locais argumentam que, com o veto presidencial, educação e saúde podem perder R\$ 17 bilhões. A LC 194 foi costurada às pressas pelo Executivo, com apoio do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para conseguir reduzir o preço dos combustíveis a tempo de ter algum impacto na corrida eleitoral, no momento em que Bolsonaro tenta melhorar suas chances.



A legislação estabelece que combustíveis, gás de cozinha, energia, transporte e telecomunicações precisam ser tratados com bens essenciais, o que significa que o ICMS sobre estes itens não pode superar 17% (ou 18%, no caso em que este seja o piso do tributo no estado). Antes da lei, havia estados que chegavam a cobrar alíquotas de 34% para alguns destes produtos.

Havia previsão, na LC 194, da compensação para os estados pela redução do ICMS, mas esse artigo foi vetado por Bolsonaro ao sancionar a lei.

A redução do ICMS realmente derrubou os preços dos combustíveis na bomba. Segundo dados do IBGE, divulgados na terça-feira, em junho os preços da gasolina recuaram 15,48%, enquanto os do etanol caíram 11,38%. Essas quedas contribuíram para a deflação de 0,68% do IPCA.

### Reunião com Pacheco

O objetivo de lutar pela derrubada do veto, segundo o presidente do Comitê de Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz), Décio Padilha, é permitir que a União repasse aos estados R\$ 17 bilhões. Estes recursos, diz, irão diretamente para as áreas de saúde e educação.

Na quinta-feira da semana que vem, secretários estaduais de Fazenda e de Saúde vão se reunir com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), na tentativa de convencê-lo sobre a urgência e importância da derrubada desse veto.

— Significa que, se derrubar esse veto, os estados terão a compensação integral dos valores que vinham sendo aplicados em saúde e educação — afirmou Padilha.

De acordo com o presidente do Comsefaz, as perdas totais para os estados com o corte no ICMS vão atingir R\$ 46 bilhões este ano. Se o Congresso derrubar o veto, a União repassaria R\$ 17 bilhões aos estados, já carimbados para educação e saúde.

A estratégia é derrubar o veto o mais rápido possível, até novembro deste ano no máximo, disse Padilha.

Na próxima terça-feira, os secretários de Fazenda irão a Brasília para uma nova reunião no Supremo Tribunal Federal (STF), que busca um acordo com a União em relação à redução do ICMS sobre produtos essenciais. As discussões fazem parte de um processo de mediação conduzida pelo ministro do STF Gilmar Mendes.

O ministro, relator de dois processos que tratam do assunto, deu prazo até novembro para que os estados e a União cheguem a um entendimento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/08/2022*

### **BNDES PODERÁ PAGAR ATÉ R\$ 15 BILHÕES EM DIVIDENDOS À UNIÃO ATÉ O FIM DO ANO**

Segundo presidente, não há antecipação de repasses. Banco de fomento tem lucro líquido de R\$11,7 bi no segundo trimestre, alta anual de 120,7% e registra o primeiro semestre mais rentável em termos nominais

*Por Vitor da Costa*

O Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) poderá pagar até R\$ 15 bilhões em dividendos para a União como resposta ao pedido do governo federal para ampliar o repasse desses recursos neste ano.

Segundo o presidente do BNDES, Bruno Montezano, não se trata de uma antecipação dos recursos, mas sim do pagamento de dividendos intermediários.



O banco irá propor a mesma metodologia usada em 2019 e 2021. Com isso, será proposto o pagamento de até 60% do lucro líquido no primeiro semestre de R\$ 24,6 bilhões, o que equivaleria um montante próximo a R\$ 15 bilhões, cerca de R\$ 14,76 bilhões.

— Vamos propor a mesma metodologia que a gente usou em 2019 e 2021. Vou usar a palavra de dividendos intermediários e não antecipados. O que nós fizemos em 2019 e 2021, nós encerramos o balanço do primeiro semestre e fechado o balanço, submetemos à governança do banco a proposta do pagamento de dividendo estatutário com o balanço intermediário do primeiro semestre.

Após o encerramento do balanço do primeiro semestre, o banco irá enviar a proposta do pagamento desses dividendos para as instâncias internas.

A proposta terá que passar pelo comitê de risco, de auditoria e pelo conselho de administração do banco.

— Eu estou pagando o do primeiro semestre no segundo semestre após fechar o balanço. Isso está previsto nos nossos normativos e no nosso estatuto. Quando você fala em antecipação, é quando você paga dentro do próprio trimestre o lucro do mesmo trimestre sem fechar o balanço. Seria como se a gente pagasse o do terceiro trimestre dentro do terceiro trimestre.

Em 2019 e 2021, esse processo ocorreu entre o final de setembro e o início de outubro. Segundo, Montezano, não se trata de uma pedala fiscal.

— O que a gente faz aqui é totalmente aderente aos normativos e ao estatuto do banco. Fizemos isso em 2021 e 2019. Estamos fechando o balanço e estamos declarando dividendo com lucros obtidos e já incorporados pelo banco. Estamos bem confortável com toda a governança e a legalidade da proposta.

O governo pediu para empresas estatais em que possui ações, como Caixa, Banco do Brasil, Petrobras, além do próprio BNDES, que antecipassem dividendos para fazer frente ao volume de despesas previstos na PEC Eleitoral, que vai injetar R\$ 41,2 bilhões na economia, por meio do aumento do Auxílio Brasil para R\$ 600 até o fim do ano e da criação de uma série de outros benefícios temporários.

### **Pagamentos ao Tesouro**

No semestre, o montante de pagamentos ao Tesouro Nacional foi de R\$ 39,9 bilhões, o que inclui o pagamento de dividendos.

O passivo do BNDES com o Tesouro Nacional era de R\$ 103,6 bilhões no fim do segundo trimestre, uma redução de 15,4% em relação ao final do primeiro trimestre, devido a liquidação antecipada no montante de R\$ 17,3 bilhões, além de pagamentos ordinários de R\$ 3,7 bilhões.

O patrimônio líquido atingiu R\$ 129,3 bilhões no fim do segundo trimestre, queda de 9,2% em relação ao saldo ao final do primeiro.

O resultado recorrente de R\$ 9 bilhões no segundo trimestre representou avanço de 279,7% em comparação ao mesmo período do ano anterior, refletindo a maior receita com dividendos/JCP e o acréscimo do produto de intermediação financeira.

O resultado recorrente exclui operações de desinvestimento da carteira de renda variável e provisões para risco de crédito, dentre outros fatores.

### **Alta de 120,7% no lucro**



O BNDES fechou o segundo trimestre com lucro líquido de R\$ 11,7 bilhões, uma alta de 120,7% na comparação com igual período do ano passado, quando o lucro foi de R\$ 5,3 bilhões.

O desempenho foi influenciado pela receita com dividendos e juros com capital próprio (JCP), de R\$ 4,7 bilhões, com destaque para os dividendos da Petrobras. No semestre, o lucro líquido foi de R\$ 24,6 bilhões.

Com isso, o banco de fomento teve o seu primeiro semestre mais rentável em termos nominais, segundo Montezano.

— Esse foi um trimestre importante com destaque para lucro, recuperação de crédito e pagamentos ao Tesouro de 39,9 bilhões de reais — destacou o diretor de finanças do banco, Lourenço Tigre

O resultado também foi influenciado pelas alienações de ações da Eletrobras, o equivalente a R\$ 1,5 bilhão e a reversão da provisão de risco para crédito, afetada pela liquidação integral da dívida do Grupo Oi, de R\$ 4,6 bilhões.

### **Carteira de crédito tem alta de 2,3%**

A carteira de crédito expandida somou R\$ 453,4 bilhões, alta de 2,3% em relação ao fechamento do trimestre anterior. A carteira de participações societárias também ajustada totalizou R\$ 68,6 bilhões em 30 de junho de 2022, um decréscimo de 13,4% no segundo trimestre.

O resultado foi influenciado pela redução da participação em Eletrobras e uma desvalorização de duas das principais ações do portfólio do banco, casos de Petrobras e de JBS.

— O que a gente pode esperar em relação à política de desinvestimento da carteira de participações societárias é a continuidade da mesma metodologia e filosofia que temos usado. Fazer de forma disciplinada, organizada e de acordo com as janelas do mercado — disse Montezano.

Durante o segundo semestre, o BNDES vendeu parte de sua fatia na Eletrobras, durante o processo de capitalização da empresa. Outra venda foi mencionada foi a de uma companhia de capital fechada, Stara, do Rio Grande do Sul, de R\$ 200 milhões.

### **Investimento em fundos**

Durante a apresentação dos resultados, Montezano ressaltou que o banco continuará em sua estratégia de aplicar recursos em fundos de investimento.

Para o segundo semestre, há R\$ 10 bilhões comprometidos, dos quais R\$ 3,7 bilhões alocados para esse tipo de investimento.

De acordo com o presidente do BNDES, o banco de fomento quer aumentar a sua alocação em fundos de investimento de crédito, tanto para pequenas e médias empresas, quanto para crédito em infraestrutura. Além disso, estão no foco, fundos de impacto, como os de biodiversidade e empreendedorismo, e fundos de venture capital.

— A nossa estratégia na alocação de fundos de investimento é central na reciclagem de capital. Essa diversificação permite que o BNDES capilarize mais a sua atuação em participação societária.

### **Desembolsos somam R\$ 18,4 bi**

Os desembolsos do banco de fomento no período somaram R\$ 18,4 bilhões, alta de 46% frente ao mesmo trimestre do ano passado, incluindo debêntures, outros ativos de crédito, operações de mercado de capitais e não reembolsáveis.

As operações com micro, pequenas e médias empresas representaram 37,2% dos desembolsos, equivalente a R\$ 6,8 bilhões. No total, R\$ 100,4 bilhões da carteira de crédito do BNDES estão destinadas a essa parcela do mercado, correspondente a 21,7% do total.

Montezano destacou que o banco vai dar continuidade à estratégia de migração de posicionamento de desembolsos, o que deve permitir que a instituição “assuma mais riscos”.

— Os desembolsos este ano devem superar nossas expectativas, e tendem a retomar sua subida porque o banco está sendo capaz de penetrar em mais setores, originar melhor as operações e assumir mais riscos — afirmou.

No semestre, ocorreu reversão bruta de R\$ 1,8 bilhão de provisão para risco de crédito no período, impactada favoravelmente pela recuperação de créditos provisionados em exercícios anteriores, principalmente por honra do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), e pela liquidação de dívida do Grupo Oi.

O produto de intermediação financeira atingiu R\$ 9,7 bilhões, alta de 47,1% em comparação ao segundo semestre de 2021.

### **Inadimplência em patamar baixo**

A inadimplência se manteve em patamar baixo, oscilando de 0,21% no final do primeiro trimestre para 0,17% no final do segundo.

A qualidade da carteira de crédito e repasses foi mantida com 93,2% das operações classificadas nos mais baixos níveis de risco (entre AA e C) em 30 de junho de 2022.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/08/2022*

## **BRASIL LEVA PRATA EM OLIMPÍADA INTERNACIONAL DE ECONOMIA**

Delegação brasileira contou com patrocínio do BTG, que ofereceu treinamentos e palestras durante a etapa brasileira da competição

*Por Mariana Barbosa*



*Delegação brasileira da Olimpíada Internacional de Economia, na sede do BTG Pactual Divulgação*

O Brasil ficou em segundo lugar na Olimpíada Internacional de Economia (International Economics Olympiad - IEO), atrás dos EUA e à frente do Canadá. A equipe brasileira, formada por oito estudantes, concorreu contra delegações de 41 países e teve o melhor desempenho na prova final. O desafio: analisar as operações da gigante chinesa de e-commerce JD.com e propor ações para reduzir a pegada de carbono da área de logística da companhia.

A IEO foi fundada há cinco anos e em todas as edições o Brasil conquistou um lugar no pódio. A delegação brasileira foi patrocinada pelo BTG Pactual, que também ofereceu, em conjunto com a Bain & Company, treinamentos e capacitações para os estudantes, com atividades de resolução de problemas e análise de cenário internacional e do mercado de capitais.

— O resultado reforça o poder transformador da educação, e a importância de apoiar e incentivar o desenvolvimento de jovens talentos brasileiros. Vamos continuar apoiando iniciativas como essa da Olimpíada de Economia, que tem como foco mudar o país por meio da educação — disse em nota Roberto Sallouti, CEO do BTG Pactual.

Pela primeira vez, a delegação brasileira contou com a participação de uma mulher, a estudante Mirella Wunderlich.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/08/2022

## AMAZÔNIA SERÁ CONECTADA À REDE 5G SEM QUE UMA ÚNICA ÁRVORE SEJA DERRUBADA, DIZ MINISTRO

Fabio Faria afirmou que a meta do governo é encerrar os chamados 'desertos digitais' no país



*O ministro das Comunicações, Fábio Faria disse que amazônia será conectada à rede 5G sem derrubar árvores*  
Cristiano Mariz/O Globo

O ministro das Comunicações, Fabio Faria, disse que o país deverá conectar na rede 5G pelo menos 10 milhões de pessoas na Amazônia sem derrubar uma única árvore. O ministro afirmou que isso será feito através da instalação de uma rede de fibra ótica, e a região passará a ter a rede 5G dentro do

programa Norte Conectado.

Faria lembrou que mais de 40 milhões de brasileiros ainda não têm redes de conexão atualmente e a meta do governo é encerrar os chamados "desertos digitais" no país, sem especificar prazos. Ele disse que serão investidos pelo menos R\$ 10 bilhões para conectar todas as vilas e aldeias do país.

- Vamos conectar 10 milhões de pessoas na Amazônia, com fibra ótica, sem cortar uma única árvore  
- disse Faria, lembrando que serão investidos outros R\$ 3,1 bilhões para cobrir escolas públicas com a rede.

O ministro falou durante o Seminário 5G.BR, organizado pela sua pasta. Ele disse que a implantação dessa tecnologia trará um ciclo longo de investimentos no país e que haverá transformações importantes em diferentes setores, como agricultura, finanças e indústria.

E depois, afirmou, o país deverá investir em capital humano. O ministro mediou o painel sobre como a tecnologia poderá contribuir para que as metas de desenvolvimento sustentável sejam atingidas no país.

### **Como funciona o 5G?**

#### **Velocidade**

A velocidade do 5G ultrapassa 1 GB/segundo. É 100 X maior que o 4G

#### **Nova frequência**

O 5G puro é chamado ainda de standalone (SA)

#### **Como ficam os celulares**

Para ter acesso a nova tecnologia, é preciso trocar o telefone celular. A Anatel já liberou 71 modelos.

#### **Troca de chip**

Na Claro e na Vivo, é preciso também trocar o chip. Na TIM, o chip tem que ser trocado se o aparelho for iPhone.

#### **Estreia nas cidades**

Até 31 de agosto, todas as capitais do Brasil terão a nova rede 5G, exceto Manaus e Belém



A rede 5G pura deverá chegar a pelo menos 25 capitais do país até o final de agosto, estimou o ministro. Manaus e Belém ainda enfrentam dificuldades na limpeza da faixa e deverão ativar sua rede 5G em 60 dias.

O cronograma da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) indica que todas as capitais devem ter a faixa do 5G liberada até o fim do mês, mas as empresas de telecomunicações só serão obrigadas a ativarem o sinal até o final de setembro, quando a Anatel começará a fiscalizar o sinal da rede. O ministro afirmou que as teles estão ativando o sinal imediatamente após a faixa ser liberada.

- O que temos no radar é que até o final deste mês pelo menos 25 capitais estarão funcionando o 5G - disse o ministro.

O sinal já está funcionando em Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, São Paulo e João Pessoa. Na próxima semana, Curitiba, Salvador e Goiânia começam a usar a rede. Depois, a rede 5G chegará ao Rio de Janeiro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/08/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ATIVIDADE ECONÔMICA NO NORDESTE SOBE 1,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE DO ANO

Documento do Banco Central destaca desempenhos das regiões Sudeste e Nordeste, influenciados pela evolução da indústria e dos serviços

*Por Thais Barcellos*

BRASÍLIA - O Banco Central divulgou nesta quinta-feira, 11, o Boletim Regional com dados sobre a evolução da atividade econômica em cada região do País no primeiro trimestre de 2022, em comparação com os últimos três meses de 2021. No período, o PIB do País avançou 1% na margem, com ajuste sazonal.

O Boletim Regional do primeiro trimestre deveria ter sido divulgado em maio, mas foi postergado devido à greve dos servidores do BC, que foi encerrada no início de julho.

Em relação ao Índice de Atividade Econômica Regional (IBCR), o crescimento foi puxado pelo Nordeste, que avançou 1,8% no primeiro trimestre, acelerando em relação à alta de 1,5% no quarto trimestre de 2021. O bom desempenho foi seguido pelo Sudeste, que cresceu 1,7% entre janeiro e março, após 0,6% nos três meses anteriores. O IBCR Centro-Oeste também subiu no período, 0,7%, mas arrefeceu ante o quarto trimestre de 2021 (1,7%).

Por outro lado, a atividade econômica no Sul do País recuou 2,8% no primeiro trimestre de 2022, após crescimento de 1% no trimestre imediatamente anterior. Da mesma forma, houve retração de 0,2% no Norte, contra aumento de 0,2% no último trimestre de 2021.

No documento, o BC destaca que os desempenhos do Sudeste e do Nordeste, influenciados pela evolução positiva da indústria e dos serviços. "Houve desaceleração da economia do Centro-Oeste e retrações no Norte e, principalmente, no Sul, impactado por forte estiagem e calor intenso, que comprometeram o desenvolvimento e a produtividade das lavouras", explicou, no documento.

#### Regiões

De acordo com a autarquia, no Nordeste, houve destaque positivo na indústria de transformação e nas atividades de serviços. Em doze meses até março, o IBCR-NE expandiu 4,6%. “As condições do mercado de trabalho seguem melhorando, em ambiente de queda na taxa de desocupação.”

No Sudeste, o BC ressaltou o crescimento mais intenso dos serviços, embora o comércio e a indústria também tenham avançado. Dentre os Estados, as maiores contribuições vieram de São Paulo (+1,9%) e Minas Gerais (+1,8%), sobressaindo também o crescimento da economia capixaba (3,4%), puxado pelo desempenho da indústria. No acumulado em doze meses encerrados em março, a economia do Sudeste registrou expansão de 4,9%, ajudado pela base de comparação fraca.

Em relação ao Centro-Oeste, a autarquia afirmou se sobressaíram as atividades da agricultura, indústria de transformação, comércio e administração pública. Em 12 meses, o crescimento da região é de 4,9%.

Segundo o BC, no Sul, o recuo foi puxado pela redução da produção agrícola, enquanto houve desaceleração da indústria. Por outro lado, houve bons resultados de comércio e serviços. Em 12 meses, a expansão foi de 4,2%, ainda favorecido pela base deprimida de comparação.

“As quebras nas colheitas de soja, arroz e primeira safra de milho, que são apropriadas no início do ano, consistiram nas causas fundamentais do recuo de 2,8% do IBCR-S no primeiro trimestre.”

O órgão destacou que a redução do indicador foi liderada pelo Rio Grande do Sul, primordialmente pela queda nas safras de verão.

No Norte do País, o BC explicou que recuo de 0,2% foi influenciado pela retração da indústria mineral paraense no período. O IBCR do Pará recuou 2,2% na mesma base de comparação, enquanto no Amazonas a atividade teve expansão de 2,1%, impulsionado pelo aumento do consumo de serviços. Em doze meses, o IBCR do Nordeste acumulou crescimento de 3,8%.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 11/08/2022*

## SAFRA 2022 BATERÁ RECORDE E SERÁ 4% MAIOR QUE A DO ANO PASSADO, ESTIMA IBGE

Levantamento aponta produção de 263,4 milhões de toneladas na safra atual, 10,2 milhões de toneladas a mais do que em 2021

*Por Daniela Amorim e Vinicius Neder*



RIO – A safra agrícola de 2022 deverá totalizar 263,4 milhões de toneladas, alta de 4% em relação ao resultado de 2021, o equivalente a 10,2 milhões de toneladas a mais, conforme o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) de julho, divulgado nesta quinta-feira, 11, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

**Safra agrícola de 2022 deverá totalizar 263,4 milhões de toneladas; em relação a 2021, resultado representa alta de 4%. Foto: João Paulo Santos/Estadão**

Se confirmada, será uma safra recorde. Em relação ao LSPA de junho, a projeção para a produção agrícola de grãos em 2022 foi ajustada para cima, com alta de 0,8%.

Além disso, os produtores brasileiros deverão colher 73 milhões de hectares na safra agrícola de 2022, alta de 6,4% em relação à área colhida em 2021, o equivalente a 4,4 milhões de hectares a mais.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

Data: 11/08/2022

## ACCIONA PLANEJA INVESTIR R\$ 12 BILHÕES EM ENERGIA SOLAR E EÓLICA NO PAÍS ATÉ 2025

Grupo espanhol hoje tem dois parques eólicos na Bahia, comprados da Casa dos Ventos, mas está buscando no mercado oportunidades de ampliar consideravelmente sua capacidade

*Por William Miron*

O grupo espanhol Acciona planeja investir R\$ 12 bilhões na aquisição de usinas solares e eólicas no Brasil até 2025 e alcançar 2 gigawatts (GW) em capacidade de geração no País. Hoje, a empresa tem dois parques eólicos na Bahia, que foram comprados da Casa dos Ventos no ano passado e totalizam 850 megawatts (MW) em geração.

Segundo uma fonte próxima à empresa, e que aceitou falar com o Broadcast Energia sem ter o nome revelado, a companhia enxerga a aquisição de ativos operacionais ou pré-operacionais como uma avenida para crescer mais rápido no País.



*Empresa já atua em energia eólica no País, mas está de olho também na solar Foto: Enel Green Power*

Num segundo momento, a empresa deve partir para o desenvolvimento de projetos novos. Estuda a construção de uma usina solar contígua aos empreendimentos eólicos que já possui, agregando 200 megawatts (MW) de capacidade ao empreendimento.

Segundo a fonte, a empresa chega ao Brasil depois que se capitalizou, com a abertura de capital na Bolsa de Madri, e “enxerga o País como uma plataforma para um desenvolvimento bastante agressivo”.

### **Olho no mercado livre de energia**

Outro passo que a empresa pretende dar entre o fim deste ano e o início de 2023 é a constituição de uma comercializadora para vender a produção das usinas que serão incorporadas no mercado livre de energia.

Durante a divulgação de resultados corporativos do segundo trimestre, a controladora da Acciona na Espanha disse que a aquisição de ativos na Bahia serviu para entender melhor a dinâmica do mercado brasileiro. A empresa afirmou também que as operações no País se mostraram particularmente fortes, contribuindo para o crescimento das receitas do grupo.

### **Leia também : Brasil é 4.º país que mais cresceu na fonte solar em 2021**

<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-crescimento-energia-solar-2021,70004046608>

No Brasil, a Acciona atua também no segmento de infraestrutura, e tem demonstrado interesse em participar nos leilões de saneamento e concessões de rodovias, além de outros projetos. Além disso, a empresa é atualmente a responsável pela construção da Linha 6 do metrô de São Paulo.

Procurada, a Acciona disse que não comenta rumores de mercado.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/08/2022*

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### CRISE NA LOGÍSTICA GLOBAL DÁ TRÉGUA, MAS FRETE SEGUE ELEVADO

Problemas com falta de contêineres e atrasos de navios se atenuam no Brasil

Por Taís Hirata — De São Paulo



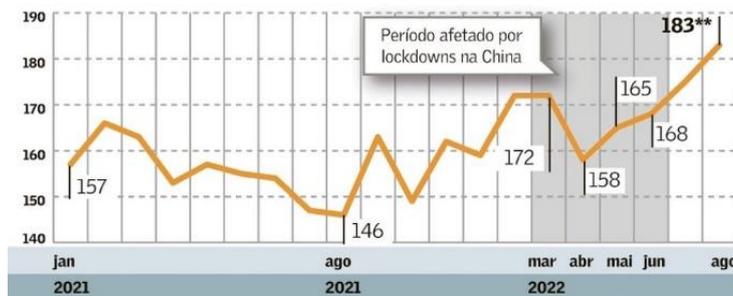
**Problemas como a falta de contêineres e atrasos nas escalas dos navios se atenuaram nas últimas semanas na costa brasileira, mesmo no momento de pico — Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná/Divulgação**

O caos logístico desencadeado pela pandemia não terminou, porém, a situação tem dado sinais de melhora, segundo analistas e empresas. Embora os fretes sigam em um patamar elevado, problemas como a falta de contêineres e atrasos nas escalas dos navios se atenuaram nas últimas semanas na costa brasileira - mesmo em meio à temporada de pico do comércio global.

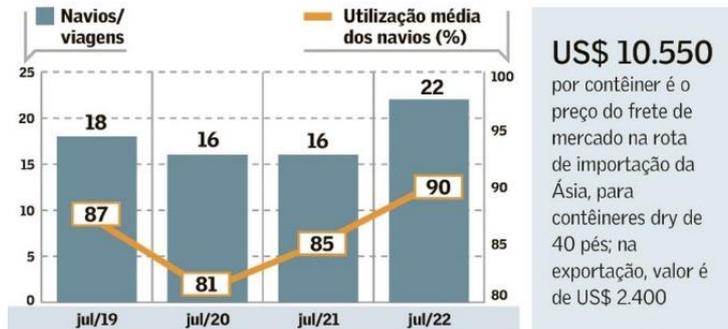
## Rota Ásia-Brasil

Evolução da capacidade de importação e exportação entre Ásia e Brasil

### ■ Evolução da capacidade nominal na rota, em milhares de TEUs\*



### ■ Evolução da capacidade na importação da Ásia para Brasil



**US\$ 10.550**

por contêiner é o preço do frete de mercado na rota de importação da Ásia, para contêineres dry de 40 pés; na exportação, valor é de US\$ 2.400

Fonte: Solve Shipping \*soma total das viagens do mês (excluindo blank sailings e incluindo extraloaders)  
 \*\*previsão para o mês

acaba ampliando a capacidade (de navios e contêineres) na costa brasileira, explica Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da empresa de navegação Hapag Lloyd. “Em 2020 e 2021, muito da capacidade estava sendo destinada a outras rotas globais”, afirma o executivo.

Na rota entre Brasil e Ásia, a capacidade nominal do comércio marítimo - que soma as viagens de importação e exportação - deverá chegar, em agosto, a seu maior nível desde o início de 2021, segundo dados da consultoria Solve Shipping.

“A logística começa a voltar à normalidade. Os ‘blank sailings’ [cancelamento de viagens] caíram muito, temos visto vários ‘extraloaders’ [navios adicionais], e as rotas estão voltando à programação regular. O estranho é que isto esteja acontecendo na temporada de pico”, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria.

No auge da crise logística global, para além da disparada nos fretes, importadores e exportadores brasileiros sofreram com a falta de espaço nas embarcações e de contêineres, o que muitas vezes impossibilitou ou atrasou o escoamento e a vinda de cargas.

Hoje, um fator que tem reduzido a pressão é a desaceleração das economias na Europa e nos Estados Unidos, o que



Na Maersk, a projeção é que a demanda global de contêineres fique estável em 2022, na comparação anual. Porém, a empresa de navegação já aponta uma maior possibilidade de queda dos volumes, diante da inflação global e dos riscos de recessão, afirmou a empresa, em relatório trimestral.

Essa redução de demanda interna ainda não é percebida no Brasil, segundo Rafael Dantas, diretor da importadora Asia Shipping. “Entre março e maio, houve retração, mas em junho e julho voltou a subir. Hoje, as importações estão aquecidas”, afirma.

Mesmo com a demanda em alta, ele destaca que hoje a falta de capacidade não tem sido um problema. Porém, o valor dos fretes para contêineres segue em patamar muito elevado - um cenário que, na sua visão, não vai mudar tão cedo. “É uma nova realidade de preços que veio para ficar.”

Em julho de 2022, o frete de importação da Ásia ficou, em média, em US\$ 10.550 por contêiner de 40 pés. Para contêineres refrigerados, o preço na mesma rota chegou a US\$ 8.000. Para se ter uma dimensão do salto: em janeiro de 2020, os valores eram de US\$ 2.050 e US\$ 3.100, respectivamente, apontam dados da Solve Shipping, divulgados pela CNI.

Na exportação, os fretes mais elevados hoje estão nas rotas para os Estados Unidos. Em julho, os preços médios para a Costa Leste chegaram a US\$ 10.600 por contêiner de 40 pés. Além disso, o mercado de contêineres refrigerados segue pressionado. Na rota para a Ásia, o valor está em US\$ 6.600 e, para o Mediterrâneo e Oriente Médio, em US\$ 6.800.

Na visão da Maersk, há uma expectativa de normalização no segundo semestre, embora ainda haja incertezas quanto à previsão. Porém, a companhia destaca que “a normalização não significa voltar a níveis de frete pré-covid”, disse, em nota. A empresa destaca a alta significativa dos preços de combustíveis e das taxas de afretamento de navios por tempo, nos últimos dois anos.

Analistas avaliam que é cedo para dizer que a crise está perto do fim. A percepção é que aumentos de demanda ou gargalos logísticos podem voltar a gerar problemas. Por exemplo, em breve terá início a safra de frutas no Nordeste do país, o que tende a ampliar bastante a procura por contêineres refrigerados, destaca Ferrini, da Hapag Lloyd.

O executivo também afirma que, com a guerra na Ucrânia e a crescente demanda por alimentos, as exportações brasileiras tendem a ser impulsionadas. Portanto, se no auge da pandemia a rota da Ásia para o Brasil foi muito exigida, agora há uma tendência de que a pressão se inverta.

Além disso, Ferrini diz que os congestionamentos em portos europeus e americanos persistem, muitos provocados por greves de trabalhadores do setor.

Outro ponto de atenção é a tensão entre China e Taiwan, aponta Barreto. “Está cada vez mais claro que qualquer evento extraordinário gera um impacto. Toda a infraestrutura logística está operando no limite, então a tolerância a intercorrências é zero.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/08/2022**

## **PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO RIO TEM VANTAGEM COMPETITIVA E PRODUÇÃO DE BAIXO CARBONO COMPARADA AO CENÁRIO MUNDIAL, DIZ FIRJAN**

Para entidade, extração marítima é vocação e oportunidade para o Estado

**Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio**

A experiência do Rio em fornecer bens, serviços e equipamentos para a indústria marítima de petróleo e a pegada mais baixa de carbono na produção industrial fluminense, em comparação com o restante do mundo, colocam o Estado numa posição de vantagem competitiva no fornecimento global de insumos para a indústria de energia na transição energética. A conclusão é do

coordenador de conteúdo de petróleo, gás e naval da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Fernando Montera.



**Foto : Geraldo Falcão/Agência Petrobras**

“O fornecedor brasileiro tem uma emissão de carbono seis vezes menor do que a chinês na produção de um bem e 4,6 vezes menor do que a média global. Isso é um grande diferencial”, afirma.

Montera diz que o Estado do Rio já se posiciona como um fornecedor para a indústria terrestre de petróleo do Nordeste, que tem se aquecido com a venda de campos maduros da Petrobras.

A Firjan lança hoje a edição de 2022 do anuário de petróleo, que reúne análises sobre a indústria de petróleo global. Este ano, pela primeira vez, a publicação conta com um caderno especial sobre transição energética. Na visão do vice-presidente da federação, Raul Sanson, será necessário vontade política e esforços de comunicação para o Rio conseguir aproveitar as oportunidades que surgirão com a transição energética: “Precisamos mostrar ao mundo que estamos preparados para tirar vantagens desse cenário. Falta uma política de Estado, que não seja de governo, para isso”, afirma.

Dados da Firjan mostram que mais de 50% da mão-de-obra empregada exclusivamente no mercado de petróleo no Brasil está localizada no Rio. O Estado se beneficia do fato de abrigar as duas maiores bacias produtoras do país: Campos e Santos.

Com uma produção de quase 2 milhões de barris por dia de petróleo, o Rio representa cerca de 80% da extração nacional. Se fosse um país, o Estado seria o 10º maior produtor do mundo, aponta a Firjan. De acordo com estimativas da Agência Nacional do Petróleo (ANP) apresentadas no anuário, o Estado deve receber R\$ 380,71 bilhões em investimentos em produção de petróleo entre 2022 e 2026.

Esse montante representa 89% dos R\$ 427 bilhões previstos para todo o Brasil e inclui atividades como perfuração de poços, novas unidades de produção e revitalizações de plataformas. O valor teve um aumento de 32% em comparação com as estimativas para o período anterior. “O Brasil está conseguindo seguir um calendário efetivo de leilões de concessões de áreas e é por isso que teremos nos próximos anos um aumento na exploração e na produção”, diz a gerente da Firjan, Karine Fragoso.

Ela destaca que o aumento da produção de petróleo fluminense ocorre num momento de preços altos. A guerra na Ucrânia e a retomada do consumo global depois do período mais crítico da pandemia têm mantido o barril de petróleo próximo aos US\$ 100 no mercado internacional. Com isso, este ano, o preço do barril de petróleo, em reais, equivale a cerca de R\$ 600, mais alto do que no período de superciclo das commodities, entre 2010 e 2015 quando ficou próximo a R\$ 200. A diferença se explica pela desvalorização da moeda brasileira atualmente. “Precisamos transformar isso em benesses para o Rio, em mais empregos e renda”, diz Fragoso.

Segundo a Firjan, com a retomada do setor, ocorreu um aumento de 146% nas vagas de trabalho abertas no mercado de petróleo no Rio. A gerente aponta que mudanças na indústria também vão transformar o perfil das contratações de trabalhadores: “A diversidade e complementariedade das fontes de energia têm aumentado e isso vai se refletir no profissional que essa indústria vai contratar. Os funcionários terão que ser “multifunções” e saber falar da indústria de energia como um todo, por exemplo”, diz Fragoso.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/08/2022**

### SECA NO RENO JÁ PREJUDICA A NAVEGAÇÃO

Baixo volume de água tem inviabilizado transporte fluvial de embarcações comerciais para países como Alemanha, Suíça e Holanda e prejuízo é estimado em US\$ 80 bilhões

*Por Agências Internacionais*



— Foto: AP Photo/Martin Meissner

A seca no rio Reno, causada pela onda de calor na Europa, pode causar um prejuízo de US\$ 80 bilhões, segundo estimativas da “Bloomberg”. O Reno é uma importante via fluvial para países como Alemanha, Suíça e Holanda, mas o baixo volume de água tem inviabilizado a navegação para embarcações comerciais. Em toda a Europa, governos pressionam a população para reduzir o consumo de energia, num momento em que a Rússia reduz o envio de gás aos países do bloco.

Seca no rio Reno ameaça US\$ 80 bi em comércio Novos limites às temperaturas de ar-condicionado na Espanha entram em vigor nesta semana. Autoridades de Berlim e da Holanda pedem aos habitantes banhos mais curtos. “Cada quilowatt-hora que pouparmos agora será guardado para o inverno”, diz Belit Onay, prefeito de Hanover, na Alemanha.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/08/2022*

### INCÊNDIO EM TERMINAL DO PORTO DE MATANZAS AGRAVA CRISE DE ENERGIA EM CUBA

Terminal é o principal centro logístico de Cuba para importação, armazenagem e distribuição de combustíveis, além de ser o único equipado para receber os superpetroleiros que abastecem a ilha

*Por Anthony Harrup e Santiago Pérez, Dow Jones*



Foto : Ismael Francisco/AP

Cuba controlou um grande incêndio que durou cinco dias em sua principal instalação de armazenamento de petróleo e consumiu quatro dos oito tanques, prejudicando seriamente a capacidade do país de importar e armazenar combustível para o seu já precário sistema elétrico.

O desastre, que segundo o governo foi provocado por um raio em 5 de agosto, destruiu metade da capacidade de armazenagem de petróleo do porto industrial de Matanzas, a 80 km da capital Havana. O terminal de Matanzas, com capacidade para 2,4 milhões de barris, é o principal centro logístico de Cuba para importação, armazenagem e distribuição de combustíveis, além de ser o único equipado para receber os superpetroleiros que abastecem a ilha.

O incêndio deixou pelo menos duas pessoas mortas e 14 bombeiros desaparecidos, ferindo cerca de 130 pessoas. Vinte e três pessoas continuavam hospitalizadas nesta quinta-feira (11), quatro delas em condições críticas. Perto de cinco mil moradores foram evacuados da área. “As chamas

baixaram, mas deixaram uma marca devastadora”, disse o ministro do Exterior de Cuba, Bruno Rodríguez.

Os danos deixam Cuba com um problema para obter petróleo para refino e as usinas geradoras de energia, no momento em que o país sofre com apagões em razão do envelhecimento de suas usinas geradoras e do escasso suprimento de combustíveis.

***“Esta pode ser uma grave crise humanitária”, disse Daniel Whittle, do Environmental Defense Fund, um grupo ativista dos EUA que vem trabalhando com as autoridades cubanas em questões ambientais e de energias renováveis. “Estou realmente preocupado; este é o auge o verão, um dos períodos mais quentes do ano. É a estação dos furacões.”***

O incêndio foi controlado na quarta-feira com a ajuda do México e da Venezuela. Bombeiros trabalhavam hoje para extinguir os últimos focos, enquanto as autoridades iniciavam a avaliação dos danos.

“É uma ruptura significativa da oferta de energia em Cuba. Eles dependiam disso para gerar eletricidade, para o transporte veicular. Esse era o superporto deles”, disse Lee Hunt, sócio-geral da Hunt Petty, uma firma de consultoria especializada em políticas energéticas.



***Primeiras horas do incêndio que destruiu parcialmente o porto de Matanza, em Cuba — Foto: Ismael Francisco/AP***

O governo, sem dinheiro, não só perdeu uma quantidade significativa de combustíveis como também agora enfrenta o problema de como receber petróleo importado.

Cerca de 90% da geração de eletricidade de Cuba depende do petróleo, segundo estimativas do Environmental Defense Fund. Os preços da eletricidade são pesadamente subsidiados pelo

governo comunista e Cuba gasta mais dinheiro com energia, enquanto porcentagem do PIB, do que a maioria das nações, segundo estima o fundo.

Além da falta de combustível, Cuba enfrenta problemas com suas usinas geradoras. “Eles tiveram apagões nos últimos seis meses porque algumas dessas usinas têm mais de 45 anos”, diz Jorge Piñon, especialista em Cuba e seu setor de energia na Universidade do Texas em Austin.

A companhia elétrica estatal de Cuba disse nesta quinta-feira que, com várias usinas de energia fora de operação, incluindo uma grande em Matanzas, e outras em manutenção, agora espera um déficit de cerca de cerca de um terço do pico de demanda de três mil megawatts de Cuba.

A crise energética e uma contração econômica profunda estão alimentando distúrbios sociais um ano depois que manifestações em massa varreram o país. Neste verão, os apagões estão se estendendo por até 12 horas em partes da ilha. Em grandes cidades com Havana, foram implementados cortes de energia de uma hora.

Os cortes de energia significam que os cubanos não podem usar aparelhos de ar-condicionado no verão escaldante, não podem usar fornos elétricos ou mesmo conservar alimentos. Nos últimos dias, os apagões em algumas partes de Havana duraram seis horas, atrapalhando a vida de moradores incapazes de realizar transações bancárias ou fazer compras em lojas.

***“Isso significa que as pessoas passam constantemente por uma crise após a outra; há sempre um problema”, disse Angel Rodríguez, um contador de Havana que não está***

**conseguindo recarregar sua motocicleta elétrica. “Você pode ter o azar de ter seu cartão de débito preso em um caixa automático se houver um apagão na hora errada”, acrescenta ele.**

Incêndios causados por raios são incomuns em instalações de petróleo no Golfo do México, que possuem tecnologia avançada para evitar raios, mas o embargo dos EUA a Cuba torna quase impossível para a ilha comunista adquirir essa tecnologia, afirma Hunt.

“Em todas as áreas relacionadas ao setor de energia de Cuba, o embargo prejudica a capacidade deles de operar e atuar de maneira equivalente à dos EUA ou seus pares regionais”, acrescenta Hunt.

As autoridades cubanas enfrentam opções caras e logisticamente desafiadoras para importar combustíveis. Com Matanzas fora de operação, grandes navios petroleiros terão que ancorar no mar e descarregar os combustíveis em navios menores para a distribuição. Isso envolve riscos de vazamentos no mar e poderá aumentar os custos para Cuba atender suas necessidades de combustíveis.

O custo de reconstrução do terminal poderá ficar na casa de dezenas de milhões de dólares e levar muito tempo devido aos desafios globais nas cadeias de suprimentos, diz Ramanan Krishnamoorti, especialista em engenharia de petróleo e diretor de energia da Universidade de Houston. “O tempo é um problema maior do que o custo”, afirma ele.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 11/08/2022*

## **PETRÓLEO AVANÇA COM EXPECTATIVA POR MAIOR DEMANDA ANTE ESCASSEZ DE GÁS NATURAL**

Os preços dos contratos do Brent para outubro terminaram em alta de 2,26%, a US\$ 99,60 o barril, enquanto os preços dos contratos do WTI para setembro subiram 2,62%, a US\$ 94,34 o barril  
*Por Arthur Cagliari, Valor — São Paulo*



— Foto: Divulgação

O petróleo fechou a sessão com ganhos nesta quinta-feira (11), dia em que foram divulgados relatórios da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) e da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep). Enquanto a primeira revisou para cima sua expectativa de demanda neste ano, uma vez que o petróleo deverá assumir o espaço do gás natural, a segunda derrubou sua projeção.

Permaneceu entre os investidores a desconfiança sobre o discurso da Opep de que demanda e oferta se ajustam e caminham para um equilíbrio.

No fim das negociações, os preços dos contratos do Brent, a referência global, para outubro terminaram em alta de 2,26%, a US\$ 99,60 o barril, na ICE, em Londres, enquanto os preços dos contratos do WTI, a referência americana, para setembro subiram 2,62%, a US\$ 94,34 o barril, na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex).

Em relatório divulgado nesta quinta-feira (11), a Agência Internacional de Energia relatou que, na Europa, “o uso crescente de petróleo para geração de energia e a troca de gás para óleo estão aumentando a demanda”. Por causa disso, a agência elevou suas estimativas para o crescimento da demanda global em 2022 em 380 mil barris por dia, para 2,1 milhões de barris por dia.

Já a Opep, em seu relatório mensal, disse esperar uma menor procura pela commodity, já que há um esfriamento das atividades, o que deve equilibrar demanda e oferta. Assim, a Opep reduziu sua

estimativa para o crescimento da demanda, que mesmo assim ficou acima da IEA, em 3,2 milhões de barris por dia.

No noticiário sobre o petróleo também hoje, um grande incêndio que durou cinco dias foi controlado em Cuba. O incêndio atingiu a principal instalação de armazenamento de petróleo, consumindo quatro dos oito tanques e prejudicando seriamente a capacidade do país de importar e armazenar combustível para seu sistema elétrico em dificuldades.

O desastre, que o governo disse ter sido provocado por um raio em 5 de agosto, destruiu metade da capacidade de armazenamento de petróleo no porto industrial de Matanzas, cerca de 80 quilômetros a leste da capital Havana. O terminal de Matanzas, de 2,4 milhões de barris, é o principal centro logístico de Cuba para importação, armazenamento e distribuição de combustíveis, e o único porto equipado para receber os superpetroleiros utilizados para o transporte de petróleo.

Também nesta quinta, a Shell informou que fechou três plataformas de petróleo oceânico no Golfo do México devido a vazamentos no oleoduto que liga as plataformas ao continente.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 11/08/2022*

## COM ALEMÃES, GUEDES DISCUTE INVESTIMENTOS EM ENERGIA E MELHORIA DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Ministro tem repetido que o Brasil oferece ao mundo segurança no fornecimento de energia e alimentos

*Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília*



*Guedes — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil*

Dois dias após usar um palavrão ao relatar uma conversa com um integrante do governo francês, o ministro da Economia, Paulo Guedes, saiu aplaudido de um encontro com cerca de 30 executivos da Câmara Brasil-Alemanha em São Paulo no fim da manhã desta quinta-feira, segundo relatou ao Valor um dos presentes. O diálogo teve como principais pontos os investimentos em energia e a melhoria do ambiente de negócios no Brasil.

Como mostrou o Valor no dia 25 de julho, a Unigel vai montar uma fábrica de hidrogênio e amônia verdes em Camaçari (BA), com tecnologia e sistema industrial da alemã Thyssenkrup Nucera. Esse é um exemplo de empreendimento de interesse do país europeu no Brasil.

Guedes tem repetido que o Brasil oferece ao mundo segurança no fornecimento de energia e alimentos, num momento em que esses dois itens estão com os preços em alta por causa da guerra entre Rússia e Ucrânia.

Ele vê oportunidade na produção de hidrogênio verde, uma fonte de energia que pode ser transportada. Sua produção exige grande quantidade de energia barata, o que pode ser oferecido pelo Brasil, por meio de suas usinas eólicas, por exemplo. O ministro costuma ressaltar que os ventos no Nordeste brasileiro são constantes e unidirecionais, enquanto os do mar do Norte oscilam.

O Brasil é também local ideal para receber investimentos na produção de semicondutores, disse Guedes, segundo relatou um participante. A pandemia e a guerra levaram as empresas a reverem suas cadeias de produção e buscar fornecedores mais próximos (nearshoring) e localizados em países com menor risco geopolítico (friendshoring).

Aos executivos alemães, o ministro frisou que o Brasil está dessincronizado do movimento de queda da economia global. Afirmou que, enquanto as estimativas de crescimento de Europa e Estados Unidos têm sido revistas para baixo, aqui as revisões são para cima.

O ministro reafirmou que o país está “condenado a crescer”, pois possui uma carteira de mais de R\$ 800 bilhões em investimentos já contratados para os próximos dez anos. São principalmente expansões de portos, aeroportos, redes de saneamento e outros, cuja execução está determinada em contratos de concessão e parcerias público-privadas assinadas entre governos e empresas.

Além disso, repetiu Guedes, o mercado de trabalho brasileiro está aquecido. A taxa de desemprego, que atingiu 14,9% em 2015, está agora em 9,2% e deve cair ainda mais.

A melhoria do ambiente de negócios, um dos pilares do programa econômico do atual governo, também foi lembrada na fala do ministro. Ele comentou que, se o ranking Doing Business do Banco Mundial ainda fosse calculado, mostraria avanço do Brasil, contou o participante.

Guedes provocou polêmica ao contar, em jantar da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel) na noite da última terça-feira, um diálogo seu com um ministro francês ocorrido há alguns meses.

Disse que reagiu quando o europeu acusou o Brasil de queimar suas florestas. “E vocês queimaram a Notre-Dame”, teria rebatido. E, diante do espanto do interlocutor, acrescentou: “que acusação idiota, pô. Você não está queimando a Notre-Dame, né? Mas é um quarteirão e você não conseguiu impedir. Pegou fogo. Agora: nós temos uma área que é maior do que a Europa e vocês ficam criticando a gente.”

Em seguida, o ministro brasileiro teria dito que o comércio do Brasil com a França passou de US\$ 2 bilhões no início deste século para US\$ 7 bilhões, enquanto no mesmo período as transações com a China passaram dos mesmos US\$ 2 bilhões para US\$ 120 bilhões. “Vocês estão ficando irrelevantes para nós. É melhor vocês nos tratem bem, porque se não nós vamos ligar o foda-se para vocês. E vamos embora para o outro lado.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/08/2022**

## LUCRO DA SANTOS BRASIL SOBE 69,3% NO 2º TRIMESTRE

A companhia reportou lucro líquido de R\$ 102,4 milhões e receita de R\$ 500,9 milhões no período  
**Por Taís Hirata, Valor — São Paulo**



**Santos Brasil — Foto: Reprodução**

A Santos Brasil registrou lucro líquido de R\$ 102,4 milhões no segundo trimestre deste ano, um aumento de 69,3% na comparação com o mesmo período de 2021.

A receita líquida da companhia anotou alta de 32%, para R\$ 500,9 milhões, e o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) subiu 44,3% no trimestre, na comparação anual.

A melhora nos resultados é fruto, principalmente, do aumento no ticket-médio nas unidades de negócio, principalmente no Tecon Santos, principal operação do grupo. Essa alta reflete as renegociações contratuais com clientes.

A movimentação de contêineres no cais dos terminais portuários ficou em linha com o segundo trimestre do ano passado. O fluxo teve alta de 0,6%. O resultado reflete a forte base de comparação, já que o segundo trimestre de 2021 apresentou recorde de contêineres movimentados, em meio à retomada da atividade industrial e do consumo após a fase mais aguda da pandemia.

Além disso, o segundo trimestre de 2022 foi impactado negativamente pelo lockdown em Xangai, na China, iniciado no final de março de 2022, que reduziu os volumes recebidos, principalmente no terminal de Santos. O Tecon Santos teve uma alta de 1,5% em sua movimentação no período, chegando a 300,6 mil contêineres.

Os custos operacionais da Santos Brasil tiveram alta de 22,4% no trimestre, chegando a R\$ 272,1 milhões. As despesas operacionais subiram 35,7%, para R\$ 75,6 milhões.

O endividamento total do grupo caiu de R\$ 410,8 milhões, em junho de 2021, para R\$ 338,8 milhões, em junho deste ano. O caixa, reforçado por uma oferta subsequente de ações realizada em setembro de 2020, encerrou o período em R\$ 1,02 bilhão, queda de 7,4%.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 11/08/2022



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### VENTANIA CAUSADA POR CICLONE EXTRATROPICAL PARALISA NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Tráfego de embarcações foi paralisado às 11h50 por determinação da Capitania dos Portos.  
Por g1 Santos



**Ventania paralisou tráfego de embarcações no Porto de Santos nesta quarta-feira (10) — Foto: Divulgação/Santos Port Authority**

O tráfego de embarcações no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, foi suspenso na manhã desta quarta-feira (10) por causa da forte ventania que atinge a região. Segundo a Santos Port Authority (SPA), as operações em terra seguem dentro da normalidade.

A Marinha do Brasil havia alertado sobre a passagem de uma frente fria com previsão de ressaca e ventos fortes, com rajadas de até 100 km/h. O ciclone deve permanecer na região até quinta-feira (11).

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) determinou a paralisação da navegação às 11h50, em virtude da piora das condições climáticas, com rajadas de ventos de 68 km/h. Até o momento, não há previsão para que o tráfego das embarcações seja normalizado.

#### Travessia de balsas

O Departamento Hidroviário (DH), a capacidade da travessia está reduzida devido a força da maré. Com cinco embarcações em operação, o tempo de espera na travessia entre Santos e Guarujá é de 15 minutos.

Em nota, o DH afirmou que há expectativa de que a região costeira tenha ventos intensos, maré elevada e instabilidades, que poderá impactar nos sistemas de travessias litorâneas, causando lentidão ou interrupção dos serviços.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 11/08/2022

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### COORDENADORA DA SECRETARIA DE PORTOS DIZ QUE ESG É CAMINHO DE INOVAÇÃO NO SETOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Agosto 2022



*Flavia Nico destaca importância de fortalecimento da relação entre porto e cidade*

A coordenadora de Delegações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flavia Nico Vasconcelos, disse nesta quinta-feira (11) que sustentabilidade e inovação são essenciais para melhorias na conexão entre o porto e a cidade e oportunidades de negócio do setor. “O caminho da sustentabilidade é um caminho de oportunidades”, afirmou, durante evento virtual da Associação de

Terminais Portuários Privados (ATP).

“A gente tem que começar pela inovação social”, destaca a diretora executiva da ATP, Luciana Guerise, que mediou o encontro virtual. A live também contou com a participação do professor e pesquisador na Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e doutor em Engenharia Naval e Oceânica pela Universidade de São Paulo (USP), Sérgio Cutrim.

Apesar de gestores portuários normalmente pensarem novas oportunidades a partir de inovação tecnológica, de acordo com a coordenadora existem outros caminhos possíveis para a sustentabilidade do setor. “Podemos trabalhar com inovação tecnológica, mas também inovação social”, diz. “Como fazer inovação dentro dos portos?”, questiona.

Entre os caminhos da inovação, segundo Flavia, estão ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança corporativa) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) diante da urgência que se impõe com o impacto das mudanças climáticas.

Além disso, acrescenta a coordenadora, é imprescindível “repensar a relação cidade e porto” e “compreender que essa relação está no mais profundo ponto central para agir de forma sustentável”. “Entender que o relatório de sustentabilidade é consequência de mudança de comportamento que faz com que a gente perceba o porto de forma diferente e que essa relação cidade e porto é essencial para o negócio portuário”, afirma.

#### Foco no social

Flavia explica que “fazer sustentabilidade portuária é focar no social”, o que, segundo ela, “envolve o reconhecimento de riscos, a identificação dos impactos negativos e positivos e pressupõe ações de engajamento e de comunicação com os diferentes stakeholders”. “O território vira uma oportunidade para o negócio portuário”, assevera.



### **Flavia Nico**

Com essas estratégias, segundo a coordenadora, é possível diminuir problemas históricos do setor. Ela observa que, no caso de porto dentro da cidade, há conflitos geralmente antigos em relação ao uso de espaços. “Porto espremido pela cidade, cidade espremida pelo porto”, diz. O porto fora da cidade, por sua vez, tem que lidar com a questão de bairros marginalizados que se levantaram pela falta de planejamento dele no território.

É exatamente por isso que, de acordo com Flávia, reposicionar o porto no território significa gerar valor compartilhado. “Competitividade com progresso social”, destaca. Assim, ele passará a atrair oportunidades para a região onde está instalado e colaborar para o desenvolvimento socioeconômico.

### **Comunicação com comunidade**

“O porto precisa encontrar novas formas de comunicação com a comunidade. Quando fala de inovação, aquela comunidade que atrapalhava passa a ser parceira de um porto com propósito, que se importa com aquele lugar onde está e com aquela comunidade”, afirmou.

Doutor em Engenharia Naval e Oceânica pela USP e professor e pesquisador na UFMA, Sérgio Cutrim, que também discutiu inovação social nos portos durante o encontro virtual, observa que debater o assunto é analisar um retrato da sociedade brasileira.

“Temos diferentes realidades da sociedade brasileira e contextos de evolução e indicadores sociais e econômicos. O mesmo ocorre na relação porto e cidade. Tem portos com dificuldade para conseguir agendar visita técnica e tem portos e terminais privados que considero que estão no estado da arte, envolvidos em projeto de inovação aberta, fazendo parceria para efetiva participação da sociedade civil”, afirma.

Os dois pesquisadores também aprofundam suas análises no livro Manifesto ESG Portuário. A obra foi publicada recentemente pela Editora da Universidade Federal do Maranhão e concebida pelo Grupo de Pesquisa LabPortos. Para baixar basta clicar no link (<https://rebrand.ly/manifestoessgportuario>).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/08/2022*

## **GPM APOSTA EM NÚMEROS DE GRANÉIS SÓLIDOS PARA VIABILIZAR PROJETO LOGÍSTICO INTEGRADO NO MARANHÃO**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2022*



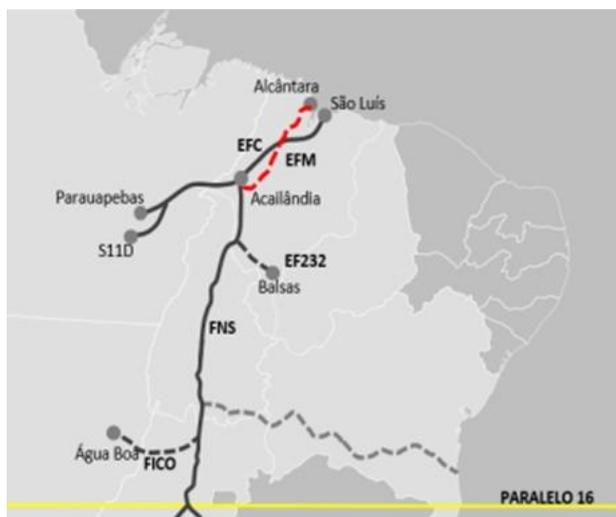
### **Arquivo/Divulgação**

Grão-Pará Multimodal espera obter licença de instalação no segundo semestre de 2023 e iniciar operações de TUP na Baía de São Marcos e tramo norte de ferrovia em 2027

A Grão-Pará Multimodal (GPM) projeta obter a licença de instalação do Terminal Portuário de Alcântara (TPA) no segundo semestre de 2023. O empreendimento engloba uma ferrovia e um terminal de uso privado (TUP) na Baía de São

Marcos, no Maranhão. A expectativa do grupo é que as obras tenham início em 2024, com as operações do porto e do tramo norte da Estrada de Ferro Maranhão (EF-317) a partir de 2027, consolidando-se em 2030 com as operações do tramo sul. O contrato da EF-317 foi assinado em

dezembro de 2021, com prazo de 99 anos. Já o contrato de adesão do TUP foi celebrado três anos antes, com prazo renovável de 25 anos.



### ***tracado-projeto-efc-317-divulgacao-graopara-multimodal.jpeg***

Uma das apostas do projeto é que a EF-317 viabilize o escoamento do crescimento previsto do agronegócio e mineração. O escopo da ferrovia prevê 520 quilômetros de extensão, com bitola larga, ligando o TPA a Açailândia (MA), onde chega a Ferrovia Norte-Sul (FNS). O tramo norte compreende o trecho entre Alcântara a Alto Alegre do Pindaré – entroncamento com a Estrada de Ferro Carajás (215 Km). Já o tramo sul abrange o trecho entre Alto Alegre do Pindaré a Açailândia/São Francisco do Brejão – entroncamento com a Norte-Sul (305 Km).

O projeto do TUP prevê 1.200 hectares e oito píeres, com até 405 metros de cais e profundidade mínima de 25 metros, permitindo navios de até 400.000 toneladas. Os empreendedores acreditam que o porto de águas profundas garante a atracação de navios de maior porte para embarque de cargas do agronegócio com segurança, o que se reflete na economia no frete marítimo e em ganhos ambientais gerados a partir da mudança da frota marítima para exportação de soja brasileira para a China.220810-projeto-terminal-alcantara.jpg

O diretor-executivo da GPM, Paulo Salvador, disse à Portos e Navios que hoje o maior volume de exportação de soja no Brasil ocorre por navios Panamax (60.000 toneladas a 85.000 toneladas) e navios de portes maiores geram economia de escala a partir da diluição do custo fixo do navio para transporte de longas distâncias. O entendimento é que, caso todos os principais portos do país comportassem um capesize (120.000 toneladas a 200.000 toneladas), o Brasil ganharia em competitividade de 12,5% no custo total de exportação para a China e reduziria as emissões de CO2 em aproximadamente 30%.

As projeções dão conta de um gap anual de 160 milhões de toneladas entre a atual capacidade portuária e ferroviária e a previsão de demanda para 2030. A GPM trabalha com o cenário de crescimento acelerado previsto para o agronegócio brasileiro nesse período, que inclui crescimento das exportações e da importação de fertilizantes no contra-fluxo. Na mineração, a GPM enxerga um mercado potencial que pode até duplicar em 10 anos. "Vamos [setor logístico] ser obrigados a dar uma resposta maior do que isso", analisou Salvador.

O executivo explicou que o empreendimento funcionará como um 'condomínio portuário privado', onde a GPM investe na infraestrutura básica do porto e na manutenção da infra e superestruturas básicas comuns e que os operadores aportam recursos na construção de suas estruturas próprias de estocagem e manuseio de produtos, pagando as devidas tarifas portuárias. O modelo de negócios prevê ainda que a GPM invista na construção e realize a manutenção da infraestrutura da ferrovia. Os operadores, por sua vez, deverão trafegar com suas próprias composições e pagar pelo direito de passagem e/ou tarifas.

Outra frente vislumbrada pela GPM, para o médio e longo prazo, é formar um hub de amônia e hidrogênio verde para fertilizantes e exportação. "O Maranhão tem um potencial de insolação e eólico grande e a viabilidade de criar um hub de hidrogênio verde — não de forma tão imediata. O agro e o minério são necessidades prementes", avaliou Salvador.

A GPM prevê um investimento total da ordem de US\$ 2,1 bilhões, com 30% de equity e 70% de dívida, a ser paga pelos contratos a serem firmados e pelas outorgas que o condomínio receberá.

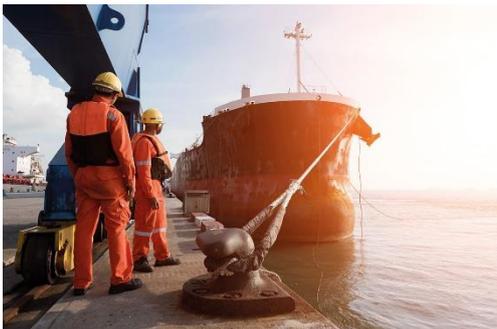
Os valores foram quantificados com base nos números previstos pelos mercados de minério de ferro e de grãos (soja e milho), bem como das expectativas de importação de fertilizantes. “No momento, nosso foco está em obter as licenças ambientais e puxar os primeiros contratos. Temos acordo com as comunidades do entorno do porto e participamos das primeiras audiências com Ibama”, relatou Salvador.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2022

## TRABALHADORES MARÍTIMOS DEVEM TER CIÊNCIA SOBRE ATUAIS DIREITOS À APOSENTADORIA, RECOMENDAM ADVOGADOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2022



### Arquivo/Divulgação

“Ano marítimo”, que possui 255 dias, só pode ser aproveitado até o dia 16 de dezembro de 1998, data em que a Emenda Constitucional entrou em vigor para fins previdenciários

A idade chega para todos e com ela o tempo de pensar e depois organizar os trâmites para requisição da aposentadoria que, atualmente, exige do contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) – seja via Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), autônomos ou de outros regimes de contratação – a ciência sobre seus direitos, principalmente após a Reforma da Previdência de 2019, que mudou as regras para grande parte dos trabalhadores. Em relação aos “trabalhadores do mar”, cada caso pode ser diferente do outro.

De acordo com a advogada previdenciarista Renata Brandão Canella, professora e especialista em Direito do Trabalho, o 'ano marítimo' – que conta com 255 dias – para fins previdenciários pode ser aproveitado somente até 16 de dezembro de 1998, quando a Emenda Constitucional 20/1998 entrou em vigor.

“Após esse período, a contagem passou a ser feita de forma comum. Mas pela comprovação de embarque e desembarque da carteira marítima, por exemplo, os pescadores industriais, pescadores embarcados ou marinheiros têm direitos assegurados em relação à contagem diferenciada do ano marítimo. Isso significa um acréscimo de 41% do tempo para sua aposentadoria”, explicou à Portos e Navios.

Conforme a advogada, sócia do escritório Brandão Canella Advogados, essa contagem tem um conceito diferente em relação ao tempo especial do profissional dessa área, por serem de naturezas distintas, principalmente em torno dos acréscimos desse tempo. Isso porque um decorre da atividade em si e o outro das condições especiais dela decorrente.

“Por se tratarem de acréscimos diferenciados e independentes, é possível obter sua cumulação para períodos concomitantes, respeitando os requisitos típicos de cada um. O emprego dessas duas metodologias de conversão de tempo, para efeitos da aposentadoria, pode adiantá-la e muito para aqueles segurados que tenham trabalhado embarcados ou em offshore (plataformas)”, salientou Renata.

O especialista em trabalho portuário da Advocacia Ruy de Mello Miller, Lucas Rênio, destacou que, até a Emenda Constitucional 20/1998, a contagem de tempo de serviço do marítimo era baseada em um 'ano fictício' de 255 dias. “Essa fórmula se lastreou em outras normas – como o Decreto 2.172/1997, que previa: ‘no caso de segurado marítimo, cada 255 dias de embarque em navios nacionais, contados da data do embarque à do desembarque, equivale a um ano de atividade em terra’. Esse formato de contagem visava compensar esses trabalhadores do confinamento e das demais condições peculiares da atividade”, comentou.

De acordo com Rênio, há um entendimento jurisprudencial que admite essa contagem para efeito de concessão da aposentadoria especial: “Vale reforçar que, a partir da Emenda Constitucional para o tempo de serviço posterior à sua publicação, a contagem entrou em xeque por causa da previsão de que a lei não poderá estabelecer qualquer forma de contagem de tempo de contribuição fictício”, ponderou.

### **Contribuintes avulsos ou obrigatórios**

Rênio ressaltou que os trabalhadores portuários – sejam eles contribuintes obrigatórios ou avulsos (aqueles que não têm carteira assinada e são convocados ao trabalho por demanda) – são 'filiados' ao INSS e, portanto, possuem direito à aposentadoria especial ou à conversão do tempo especial em comum (até novembro de 2019), decorrente da exposição a agentes nocivos à saúde e/ou à integridade física, em níveis acima dos permitidos legalmente.

A advogada Renata Brandão Canella mencionou que os trabalhadores avulsos portuários (TPAs) também têm direito à aposentadoria por idade, por incapacidade permanente ou temporária (antigo auxílio-doença), ao auxílio-acidente de trabalho, auxílio-acidente de qualquer natureza, aposentadoria por tempo ou por idade do deficiente e pensão por morte.

“É importante mencionar que, em diversas modalidades de benefícios previdenciários, não há a exigência de idade mínima, ou seja, os avulsos conseguem converter o tempo especial em comum e adiantar a aposentadoria. Para isso, os TPAs não precisam chegar à determinada idade, visto que conseguem se aposentar com as regras anteriores à Reforma da Previdência ou com a aplicação de regras de transição mais benéficas. Existe a real possibilidade da aposentadoria ocorrer entre os 47 e 51 anos de idade, por exemplo”, disse a especialista.

Dra. Renata acrescentou que o fato de serem trabalhadores avulsos não afasta a obrigatoriedade do recolhimento previdenciário: “Dessa maneira, os avulsos portuários possuem os mesmos direitos previdenciários de qualquer outro trabalhador com carteira de trabalho assinada, podendo pleitear tanto a aposentadoria especial como a aposentadoria por idade, invalidez, aposentadoria por tempo de contribuição com a conversão do tempo especial em comum, entre outras”.

Para organizar a requisição da aposentadoria junto ao INSS, ela citou alguns documentos que podem comprovar o trabalho especial do TPA: Perfil Profissiográfico Previdenciário (PPP), emitido pelo sindicato da categoria ou superintendência dos portos ou pelo órgão gestor de mão de obra (Ogmo), que é a instituição sem fins lucrativos atuante na regulamentação desses trabalhadores marítimos; e um Laudo Técnico de Condições Ambientais de Trabalho (LTCAT).

Também servem para efeitos de comprovação: o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), que pode ser usado, assim como uma declaração de colegas ou ex-colegas de trabalho, descrevendo o ambiente e as funções desse trabalhador.

### **Aposentadoria especial**

Ao avaliar o cenário da aposentadoria para os trabalhadores avulsos portuários, que são convocados pelos portos e terminais portuários para trabalharem por demandas/tarefas, sem o amparo da CLT, Renata garantiu que a aposentadoria especial pode ser requerida por esses profissionais, mesmo que continuem ou não a trabalharem normalmente, desde que tenham cumprido os requisitos para a aposentadoria até a Reforma da Previdência, promulgada em novembro de 2019.

“Após essa data, inclusive pelo fato de a aposentadoria especial ter se tornado uma opção ruim em termos de valores para todos os trabalhadores do Brasil (60% + 2% daquilo que passar os 25 anos de tempo de contribuição), o trabalhador avulso portuário pode requerer a aposentadoria por tempo de contribuição, a partir da conversão do tempo especial em comum e continuar trabalhando normalmente”, afirmou.

Na opinião da advogada previdenciária, é necessário esclarecer que, caso o trabalhador portuário faça a conversão de tempo especial em comum – com aumento de 40% no tempo de contribuição para os homens e 20% para as mulheres – e/ou averbe o tempo rural ou urbano trabalhado informalmente, durante sua vida laboral, ele pode atingir os pontos para se aposentar, que é uma regra de transição mais benéfica, ou conseguir a aposentadoria pelas regras anteriores à reforma. “Com a utilização dessas hipóteses, o trabalhador portuário não vai precisar parar de trabalhar em sua atividade (que é vista como especial)”, reforçou.

### **Retrocesso da Lei 12.815/2013**

Para o advogado trabalhista e previdenciário Sérgio Canella, sócio do escritório Brandão Canella Advogados, no caso dos TPAs, houve um retrocesso imposto pela Lei 12.815/2013, que afastou a aposentadoria como causa de extinção da inscrição desse profissional nos Ogmos. “A lei é clara, com precedentes do TST (Tribunal Superior do Trabalho), ao determinar que a inscrição no Ogmo só possa ser extinta com o cancelamento ou morte desse trabalhador. Com isso, mantém-se a possibilidade de o trabalho, junto ao Ogmo, enfraquecer as entidades sindicais, retirando a oportunidade para novos profissionais nessa área”, alertou Canella.

O advogado Lucas Rênio concordou que essa lei de 2013 prejudicou bastante a atividade profissional dos TPAs: “O retrocesso é inegável. Essa mudança afastou a legislação brasileira daquilo que é previsto na Recomendação 145 da OIT (Organização Internacional do Trabalho), cujos termos apontam como boas práticas ‘a redução da idade de aposentadoria ou medidas destinadas a facilitar a aposentadoria voluntária antecipada’”.

Na opinião dele, além de acarretar dificuldades quanto à renovação dos quadros dos Ogmos, essa mudança trouxe prejuízos aos trabalhadores que não estão aposentados. “Isso porque, no sistema de rodízio, eles acabam tendo de dividir as oportunidades de engajamento com os aposentados, que já possuem renda garantida pelo benefício previdenciário. Mesmo estando amparados pela legislação previdenciária, os TPAs têm o direito à aposentadoria assegurada pela Constituição Federal”, reforçou.

Segundo Rênio, é importante destacar que os trabalhadores portuários avulsos com mais de 60 anos, que não preenchem os requisitos necessários à aposentadoria, têm direito – nos termos da Lei 9.719/1998 – ao recebimento de um benefício assistencial mensal de até um salário-mínimo.

### **Dificuldade em novas vagas nos Ogmos**

A diretora-executiva do Ogmo Paranaguá, que administra as atividades portuárias dos TPAs no Porto de Paranaguá (PR), a advogada Shana Carolina Colaço Bertol, lembrou que a Lei 8.630/1993 estabeleceu três causas para a extinção da inscrição do trabalhador avulso no Ogmo: em casos de morte, cancelamento ou aposentadoria. Agora, segundo ela, há uma necessidade urgente de adequar o quantitativo de profissionais necessários para o desenvolvimento das atividades nos portos, frente à modernização de seus sistemas.

“Como consequência de tudo isso, a não exclusão de trabalhadores aposentados do sistema dificulta a abertura de novas vagas para o ingresso de novos profissionais nesse mercado, que tenham a qualificação necessária para acompanhar as rápidas mudanças tecnológicas que o setor portuário impõe”, disse a diretora.

Conforme sua experiência em Paranaguá, esse cenário é preocupante, pois a maioria dos Ogmos acaba por manter, em seus quadros, trabalhadores com idade avançada, muitas vezes com limitações tecnológicas e até cognitivas. No entanto, ela garantiu que “os TPAs aposentados recebem o benefício previdenciário e, quando são escalados para trabalhar, recebem salários e todos os encargos correspondentes”.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**  
**Data: 10/08/2022**

## FORNECEDORA GLOBAL DE EQUIPAMENTOS NAVAIS, WÄRTSILÄ PARTICIPA DA NAVALSHORE 2022

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 10 Agosto 2022



*Empresa multinacional vai apresentar sua expertise em soluções voltadas para a eficiência energética e descarbonização para a indústria naval e offshore*

Fornecedora global de equipamentos para embarcações e instalações offshore, a Wärtsilä vai apresentar na Navalshore sua expertise em soluções voltadas para a eficiência energética e descarbonização, por meio de tecnologias inovadoras que visam ao aumento da potência na propulsão dos navios, manuseio de líquidos e gases e otimização de

viagens e frotas, entre outras.

Segundo Luis Grotz, gerente de vendas de projetos da Wärtsilä, a empresa já está trabalhando, para um curto prazo, em soluções de baterias para armazenamento de energia em instalações offshore, que continuam dentro das demandas de mercado de algumas internacional oil companies e de armadores. “Em médio prazo, nossos planos continuam focados em combustíveis alternativos, tanto na perspectiva de novos negócios e construções como de conversões das embarcações existentes”, informou ele.

Grotz destaca haver conversas bem avançadas com armadores e parceiros para o fornecimento de fontes alternativas ao combustível fóssil. “Queremos que nossos motores de dois e quatro tempos ‘aceitem’, com flexibilidade, os combustíveis limpos que estão disponíveis agora e as novas fontes que vão vir no futuro. Em longo prazo, nós acreditamos que novas soluções – como as células de combustíveis combinadas com baterias – podem fazer muito sentido. E a Wärtsilä já possui estudos em andamento nesse viés.”

Para o gerente de vendas de projetos, o bom momento da empresa segue a atual conjuntura da indústria naval no mundo e também no Brasil: “Verificamos um reaquecimento no âmbito local com novos projetos, sobretudo, para a navegação interior e ATBs (tipo de embarcação que também pode transportar contêineres)”.

### Tendências do mercado

Seguindo sua visão de negócios, ele disse que há, no momento, uma inclinação dos armadores hidroviários em utilizar supercomboios para o transporte de commodities. “E a Wärtsilä possui esse pioneirismo, além de um grande ‘market share’ em motores quatro tempos para a navegação hidroviária. Um ponto importante a destacar é que esses armadores também estão buscando equipamentos mais eficientes. Por isso, temos projetos de remotorização com conversas já bem avançadas”, adiantou Grotz.

De modo amplo, ele acredita que o mercado naval e de offshore já despertaram o interesse quanto ao uso de motores que possam contribuir para gerar combustíveis “fuel saving”, reduzindo as emissões de gases e efeito estufa (GEE) e apresentando um menor gasto de manutenção. “No âmbito mundial, vemos um retorno generalizado da indústria de cruzeiros e isso tem gerado um impacto positivo em nossos resultados no período pós-covid”, contou.

### Destaque na feira

Ele ainda citou que dentre as soluções da Wärtsilä que vão ser apresentadas nos três dias da Navalshore estão os sistemas de descarbonização e eficiência energética, como o “Energy Saving Devices” para propulsão e casco de navios; sistemas de propulsão híbrida com uso de baterias; motores de quatro tempos “dual fuel”; sistemas de propulsão; combustíveis do futuro; e modalidades de contrato de serviços, que contribuem para a extensão dos planos de manutenção com sensoriamento remoto dos equipamentos da multinacional.

“Nossa expectativa está bem alta, ainda mais agora que vamos poder ver, novamente e pessoalmente, nossos clientes e parceiros na feira que acreditamos ser a mais importante para o mercado naval na América do Sul. Com toda certeza, nós vamos utilizar os dias da feira para dar continuidade a conversas para negócios em andamento e, claro, aproveitar para abrir novas possibilidades que vão poder ser concretizadas no futuro”, comentou Grotz.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2022*

## WAYPOINT BRASIL APRESENTA SUAS TECNOLOGIAS NA NAVALSHORE 2022

*Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 10 Agosto 2022*



Empresa comercializa soluções para operações marítimas, equipamentos de navegação, comunicação e serviços via satélite, visando à segurança das embarcações e de seus tripulantes, além de oferecer serviços de manutenção técnica

Fundada em 2006, a Waypoint Brasil tem atuado por todo o território nacional, negociando soluções para operações marítimas, equipamentos de navegação, comunicação e serviços via satélite, visando à segurança das embarcações e de seus tripulantes. A companhia pretende apresentar suas tecnologias de ponta durante a Navalshore 2022, marcada para os dias 16, 17 e 18 de agosto, no espaço Expo Mag, na cidade do Rio de Janeiro.

“Hoje, a visão da empresa é focar não somente no fornecimento de sistemas de comunicação e de auxílio à navegação, mas também no pós-venda, oferecendo serviços de manutenção técnica de alta qualidade, superando as expectativas dos nossos clientes. Nosso foco é — e sempre foi — o cliente. A entrega de valor é algo que prezamos tanto na venda de produtos quanto na prestação de serviços. A cada ano, temos desempenhado mais ações e melhorado nossas entregas, por meio da implementação do nosso sistema de gestão da qualidade”, disse Luiz Guilherme Monteiro, diretor de operações da Waypoint Brasil, à Portos e Navios.

Ele também destacou alguns planos da empresa para os próximos anos: “Em curto prazo, nós estamos finalizando a implementação do nosso sistema de CRM (“Customer Relationship Management”, usado para gerenciamento de relacionamento com clientes) para facilitar a interface com nosso público-alvo, inclusive, para o gerenciamento das embarcações”.

### Setor de telecomunicações

Em médio prazo, Monteiro destacou que, diante do crescimento do setor de telecomunicações, “trouxemos para esse projeto o engenheiro Nelson Cabral, que já tem uma expertise nessa área, e o engenheiro David Begault, da Waypoint dos Estados Unidos”.

“Em longo prazo, esperamos trazer um novo conceito de radiocomunicação com uma referência maior de qualidade e eficiência, por intermédio de parcerias com novos fornecedores que já estão chegando”, adiantou o diretor de operações.

Mesmo diante da redução do mercado de construção de embarcações nos últimos anos, no Brasil, a empresa ainda espera um crescimento na parte de offshore e satelital. “Não estamos focando somente em projetos com os estaleiros, mas acrescentando novos segmentos e aumentando nossa prestação de serviços. Hoje, já somos referência no fornecimento de equipamentos para projetos em estaleiros, o que tem sido uma tendência natural ao buscar sermos referência na prestação de serviços”, salientou Monteiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2022*

### COM ENTRADA DA TECMAR, LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL REGISTRA 72,6% DE CRESCIMENTO EM RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA NO 2º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2022



A Log-In Logística Intermodal, empresa de soluções logísticas, movimentação portuária e navegação de cabotagem e longo curso, divulgou, nesta terça-feira (9), os resultados financeiros e operacionais referentes ao segundo trimestre de 2022. Dentre os resultados destacam-se a receita operacional líquida, que registrou recorde histórico, pelo quinto trimestre consecutivo, com crescimento de 72,6%, atingindo R\$ 609,2 milhões, contra os R\$ 352,8 milhões do mesmo período de 2021. Esses avanços foram impulsionados pela inclusão da Tecmar no relatório. Sem a inclusão da nova companhia, a receita operacional líquida da Log-In é de R\$ 452,6 milhões no trimestre, uma variação de 28,3%, comparado ao mesmo período anterior. E o EBITDA é de R\$ 129,1 milhões, o que corresponde a uma variação de 48,6% de crescimento.

A alta do ROL foi determinada, principalmente, pelos recordes históricos de receita do Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) e do segmento de navegação, bem como pela inclusão dos resultados da Tecmar no relatório, além do crescimento nos volumes movimentados na cabotagem, aumento da receita no feeder e a entrada de novos clientes e melhor mix de cargas na cabotagem e Mercosul.

Quanto ao EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização), a companhia também apresentou recorde para o período, com crescimento de 45,4%, atingindo R\$ 135,5 milhões. Neste caso, além do ROL da navegação, impactaram positivamente nos resultados a evolução do EBITDA do TVV, o aumento de receita com o fretamento internacional do navio "Log-In Discovery" e o crescimento nos volumes movimentados em navegação e carga geral também no TVV.

De abril a junho, a empresa movimentou o maior volume de contêineres para um segundo semestre, com 116,3 mil TEUs. Para o Mercosul, a companhia também apresentou o maior número de movimentações, com 13,9 mil TEUs.

Com aumento significativo de movimentação de carga geral, o desempenho do Terminal de Vila Velha no primeiro trimestre foi alavancado, principalmente, pela captação de novos projetos na área de siderurgia, com incremento da demanda no mercado de aço, especialmente de bobinas, placas e fio-máquina. De abril a junho, o terminal movimentou 190,2 mil toneladas de carga geral, além de 39,4 mil containers.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/08/2022

### TEV RECEBE MAIOR LOTE DE VEÍCULOS ELÉTRICOS DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2022



*Até o final do ano, a previsão é que 1.250 unidades passem pelo terminal da Santos Brasil*

O TEV (Terminal de Veículos) da Santos Brasil recebeu no último dia 2 de agosto o maior lote de veículos elétricos de sua história. Foram 324 unidades desembarcadas do navio "Grande Sapphire". Para o início de setembro já está previsto um novo lote com 430 veículos no navio "Taipan" e, até o final do ano, mais 500 unidades.

De acordo com Danilo Ramos, diretor Comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, a movimentação reforça o crescimento da demanda por este tipo de veículo, que é menos poluente e tem um consumo de energia mais eficiente. "Até agora, a chegada de carros elétricos se dava de modo mais esporádico, nunca em grandes lotes, mas acreditamos que esta seja a tendência daqui pra frente", diz.

Segundo relatório da Agência Internacional de Energia (AIE), em 2021 foram vendidos 6,6 milhões de carros elétricos em todo o mundo, o dobro do ano anterior, e agora representam 10% das transações de carros novos. No primeiro trimestre de 2022 foram dois milhões de unidades vendidas.

Atenta a essa movimentação, em 2020, a Santos Brasil equipou o TEV com dois carregadores para carros elétricos, deixando o terminal preparado para atender o crescimento da demanda por esse tipo de veículo. O terminal tem atualmente um carregador fixo instalado em um totem e outro móvel, para ser acoplado a um veículo da companhia para carregar automóveis que percam carga no momento do desembarque dos navios, evitando a necessidade de reboque. A empresa está pronta para aumentar o número de equipamentos caso a demanda das montadoras cresça.

Localizado no porto de Santos, o TEV é o maior terminal de veículos do Brasil, com capacidade operacional para 300 mil automóveis por ano. Responde por 90% da movimentação de veículos no porto santista e por 60% de todo o Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2022*

## PECÉM RECEBE 4 NOVOS GUINDASTES DE GRANDE PORTE

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2022*



*Gladison de Oliveira/Complexo do Pecém*

APM Terminals investiu R\$ 150 milhões para compra de 3 e-RTGs e um portêiner da fabricante chinesa ZPMC. Em 2021, foram movimentados mais de 410.000 TEUs no terminal portuário cearense, crescimento de 8,7% em relação à movimentação no ano anterior

O Porto do Pecém (CE) está concluindo o desembarque de um total de quatro novos equipamentos de grande porte que chegaram da China. O navio Zhen Hua 16, que saiu do Porto de Xangai, chegou na manhã do último sábado (06), no berço 10 do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), após 56 dias de viagem. Ao todo, chegaram três guindastes do tipo eletrificados para operação de contêineres em pátio (e-RTGs), e um superguindaste para operação de contêineres em navios (STS), todos fabricados pela ZPMC. Para a aquisição desses novos equipamentos foram investidos aproximadamente R\$ 150 milhões pela APM Terminals, uma das principais operadoras do complexo portuário.

Os e-RTGs foram os primeiros equipamentos descarregados, na manhã da última segunda-feira (8). A administração de Pecém destacou que o manuseio de contêineres em pátio, que era feito exclusivamente por empilhadeiras do tipo reachstacker, será parcialmente substituído pelos novos guindastes. A avaliação é que a operação dos e-RTGs vai melhorar o acesso aos contêineres posicionados no pátio de armazenagem do TMUT, permitindo a movimentação e o empilhamento de contêineres para embarque e desembarque. Os modelos adquiridos para Pecém são eletrificados e não utilizam diesel como combustível.

"Pecém está hoje entre os três portos do Brasil que melhor convivem com o meio ambiente. É sem dúvidas uma conquista importante nesse ano em que celebramos os 20 anos de operação do nosso terminal portuário", destacou em nota o presidente do Complexo do Pecém (CIPP S/A), Danilo



Serpa. Ele acrescentou que a chegada desses novos equipamentos reforça a preocupação constante com a eficiência operacional do Pecém, demonstrando cuidado com a sustentabilidade das operações.

Nesta quarta-feira (10), foi descarregado no terminal portuário cearense, o novo STS (ship to shore). Com a chegada do equipamento, Pecém conta agora com três STS na operação de contêineres. O portêiner é utilizado para o embarque e desembarque rápido de contêineres nos navios. O guindaste STS, que pesa 1630 toneladas e mede 89 metros de altura, o equivalente a um prédio de 29 andares, tem maior ganho na sua velocidade e segurança, por conta dos seus tipos de movimentos que geram mais estabilidade na operação.

Para a APM Terminals, o investimento nos novos equipamentos está em linha com o plano estratégico da empresa e demonstra o desenvolvimento dos negócios nos últimos anos. “Sempre acreditamos muito no potencial da região Nordeste e queremos estar prontos para acompanhar o crescimento dos próximos anos, atendendo aos nossos clientes da melhor forma”, afirmou em nota o diretor-superintendente da APM Terminals Pecém, Daniel Rose.

No primeiro semestre de 2022, Pecém movimentou 191.493 TEUs. No ano passado, foram movimentados 410.557 TEUs no terminal portuário cearense, crescimento de 8,7% em relação à movimentação em 2020, quando 377.726 TEUs passaram pelo Porto do Pecém. O embarque e desembarque de contêineres é responsável, atualmente, por aproximadamente um quarto de toda a movimentação de cargas do porto. Em 2021, 5.389.230 toneladas de cargas containerizadas foram movimentadas no terminal cearense.

Além dos quatro equipamentos que desembarcaram em Pecém, vieram no navio outros três STS, também produzidos pela ZPMC, e que serão entregues em portos do México e Panamá.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2022*



**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: 11/08/2022*