

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 114/2022
Data: 12/09/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
EM SANTOS, SUMMIT DO GRUPO TRIBUNA DEBATE 20 ANOS DE ATUAÇÃO DA ANTAQ	4
PORTO & MAR: 70 ANOS DE INFORMAÇÃO, HISTÓRIA E TRANSFORMAÇÃO EM A TRIBUNA.....	5
ACEITAÇÃO DE CONTRATOS POR AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA É TEMA DE WEBINAR DA ANTT	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
WEBINAR DA ANTAQ PROMOVE DEBATE SOBRE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA NA CABOTAGEM	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTES CHEGA A R\$ 5,2 BILHÕES EM 2022.....	9
USUÁRIOS DE TRECHO DA BR-101/PE GANHAM SEGURANÇA COM ENTREGA DE VIADUTOS E PASSAGENS INFERIORES.....	9
DECRETO DEFINE MEDIDAS DE PREVENÇÃO E COMBATE A AMEAÇAS CONTRA AEROPORTOS E AERONAVES NO PAÍS.....	10
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	11
SUBSÍDIOS DA UNIÃO CAEM PARA R\$ 329,44 BILHÕES EM 2021	11
QUASE 3 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL.....	12
TEMPO MÉDIO DE ABERTURA DE EMPRESAS CAI PARA 23 HORAS NO PAÍS	13
MINISTÉRIO DA ECONOMIA GARANTE OPERAÇÃO DE RECURSOS PARA TRANSPORTE URBANO GRATUITO A IDOSOS	13
MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM FLORIANÓPOLIS	14
PORTAL PORTO GENTE	15
SETOR DE LOGÍSTICA CRIOU 94 MIL NOVAS VAGAS EM 2022.....	15
PORTO DE SANTOS E SUAS CIDADES PORTUÁRIAS COMO RELAÇÃO COM FUTURO	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – O NORTE EXPORT E A BUSCA PELO DESENVOLVIMENTO.....	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
Paranaguá 1	17
Paranaguá 2	18
Operador ferroviário 1	18
Operador ferroviário 2	18
NACIONAL - ANTAQ PROMOVE DEBATE SOBRE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA NA CABOTAGEM	18
NACIONAL – ENTREVISTA - SÉRGIO BACCI.....	19
REGIÃO NORTE - MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS DO ARCO NORTE É DESTAQUE NO NORTE EXPORT	22
REGIÃO NORDESTE - VEREADORES APROVAM ZPA QUE PERMITE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE NATAL	25
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	26
OPINIÃO – GESTÃO - AO SABOR DO TACACÁ.....	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
GRUPO ORION INAUGURA NOVO ESCRITÓRIO DE SANTOS COM COQUETEL E CONTEÚDO.....	28
STOLTHAVEN TERMINALS SE UNE A PARCERIA PARA IMPULSIONAR A ESTRATÉGIA DE HIDROGÊNIO DA EUROPA	30
SEGURANÇA JURÍDICA NO SEGMENTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO É TEMA DE PAINEL EM CONGRESSO DA ABDM	31
DIREITO PORTUÁRIO NA ESFERA TRABALHISTA FOI DISCUTIDO EM MANAUS.....	32
ANALISTAS VEEM INFLAÇÃO MAIS BAIXA E CRESCIMENTO LIGEIRAMENTE MAIOR DO PIB EM 2022 E 2023, MOSTRA FOCUS	33
LOCALFRIO AMPLIA PORTIFÓLIO DE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS E VÊ FATURAMENTO CRESCER 50% NO SEMESTRE.....	33
MAERSK VÊ FRETE MARÍTIMO A NÍVEL RECORDE DE PREÇO EM 2022.....	34
CINGAPURA NOMEADA PORTO PRINCIPAL GLOBAL.....	35
PORTO DE HOUSTON ASSINA ACORDO DE SUSTENTABILIDADE COM A SHELL.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
PETROBRAS REDUZ PREÇO DO BOTIJÃO DE GÁS EM 4,72%	37
PREÇOS DE GASOLINA E DIESEL TÊM QUEDA NOS POSTOS, DIZ ANP	38
PRESIDENTE DA CAIXA DIZ QUE CASA VERDE E AMARELA ACELEROU EM AGOSTO.....	38
ARTIGO: OS DESAFIOS DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E DA TRANSIÇÃO JUSTA NO BRASIL	39
EMPRESAS QUEREM PAGAR CONCESSÃO DE PORTOS E AEROPORTOS COM DÍVIDAS DA UNIÃO	42
‘BRASIL É O NOSSO FOCO NA AMÉRICA LATINA’, DIZ CHEFE DA OPERAÇÃO BRASILEIRA DA TCS	43



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO PARA 2022 PELA 11ª SEMANA SEGUIDA.....	45
ULTRAGAZ COMPRA STARTUP DE ASSINATURA DE ENERGIA RENOVÁVEL PARA RESIDÊNCIAS; VEJA COMO FUNCIONA	46
CNI PEDE AO STF EXTINÇÃO DA AÇÃO QUE QUESTIONA CORTE DO IPI.....	47
JUSTIÇA SUSPENDE VENDA DIRETA DE ATIVOS DE EIKE PARA PAGAR CREDORES DE FALÊNCIA	48
ECONOMIA VERDE É OPORTUNIDADE DE CRESCIMENTO PARA O BRASIL	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
CRISE OBRIGA ALEMANHA A SE COMPROMETER COM O GNL	50
ANTAQ APROVA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	51
MINERADORA BAMIN AMPLIA PLANO DE INVESTIMENTOS NA BAHIA DE R\$ 14 BI PARA R\$ 20 BI.....	51
INDÚSTRIAS EUROPEIAS PAGAR UMA CONTA ALTA COM CORTE DO GÁS RUSSO	53
CHINA EMPRESTA MAIS DE US\$ 30 BI PARA EVITAR CALOTE DE EMERGENTES.....	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	58
CAPACIDADE DE GERAÇÃO DEMANDARÁ UPGRADES E EXPANSÃO DA FROTA DE SUPORTE A EÓLICAS	58
O GRUPO BERTOLINI, ANUNCIA SUA NOVA CONSELHEIRA DE ADMINISTRAÇÃO INDEPENDENTE MARISE COSTA ARAÚJO.....	58
ARTIGO - MUDANÇAS NAS REGRAS DE VALORAÇÃO ADUANEIRA SOB A ÓTICA DA NOVA NORMATIVA RFB 2.090	59
CRITÉRIOS PARA ENQUADRAR NAVIOS NO BR DO MAR ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO	61
MERCADO DE CONTÊINERES CONTINUARÁ INSTÁVEL EM 2022, AVALIAM ESPECIALISTAS	62
DECRETO SOBRE ACORDO PARA TRANSPORTE FLUVIAL ENTRE BRASIL E URUGUAI SE APROXIMA DOS 7 ANOS.....	63
PRIMEIRA OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE FERTILIZANTES NO FUNDEIO DE SANTARÉM: UMA NOVA ROTA DE OPORTUNIDADE	66
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EM SANTOS, SUMMIT DO GRUPO TRIBUNA DEBATE 20 ANOS DE ATUAÇÃO DA ANTAQ

Estão previstas palestras dos ministros da Infraestrutura, e do Tribunal de Contas da União (TCU)
Por: Anderson Firmino



Os desafios que estão por vir serão tema do Summit Antaq 20 anos, que será realizado no auditório do Grupo Tribuna
Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

“A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tem por finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura. (...) Foi criada para regular, supervisionar e fiscalizar as atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura”. A definição, que consta no site da autarquia federal, resume

bem o que é a agência, que chega aos 20 anos com papel importante na estruturação logística do País. Essa trajetória e os desafios que estão por vir serão tema do Summit Antaq 20 anos - A Regulação do Setor Portuário, promovido pelo Grupo Tribuna e marcado para o próximo dia 20.

Estão previstos para o evento, marcado para o auditório do Grupo Tribuna, em Santos, palestras dos ministros da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas, além da realização de dois painéis: Os Desafios das Concessões nos Portos do Brasil: Mudança de Rota e O Futuro da Regulação e a Estabilidade Jurídica Necessária.

“O Summit Antaq 20 anos celebra a história de sucesso desta agência reguladora que tem desempenhado um papel fundamental no desenvolvimento dos portos brasileiros e, em particular, no Porto de Santos. O principal papel da agência reguladora é manter o equilíbrio e o ambiente competitivo, estimulando as boas práticas e coibindo as ações nocivas ao mercado. A agência se baseia em análises técnicas e conta com um time de profissionais altamente qualificados”, afirma o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

Desafios

De acordo com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, os 20 anos são um marco para a agência, que ganhou atribuições ao longo do tempo e vem buscando dar sua contribuição para o desenvolvimento do setor portuário. “A agência tem quatro pilares: segurança jurídica, sustentabilidade, produtividade e competitividade. Tudo isso sob o prisma de uma atuação responsiva, que busca conferir segurança jurídica, atuando sobre falhas de mercado e corrigindo assimetrias. Tudo para assegurar que o investidor tenha um ambiente atrativo, para que possa confiar”.

Segundo ele, um dos grandes desafios da Antaq é mitigar os entraves burocráticos que podem espantar potenciais investidores. “É clara a necessidade de que sejamos céleres na emissão de autorizações e licenças, porque sabemos o quanto isso impacta no setor produtivo. Indicamos, inclusive, metas de desempenho, para reduzir aos poucos os nossos prazos de emissão, sem perder o rigor de uma análise técnica e acurada”.

Perspectivas

Eduardo Nery lembra que está sob responsabilidade da Antaq não só acompanhar o desenvolvimento e a regulação dos 34 portos públicos, como também mais de 205 terminais de uso privado e 44 estações de transbordo de cargas, sem contar outros serviços de navegação.

No caso dos portos, o diretor-geral da Antaq vislumbra um momento de desenvolvimento, a partir dos processos de desestatização, iniciado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e com a Santos Port Authority (SPA) no radar - o Governo quer definir até dezembro a concessão da gestão do porto santista à iniciativa privada.

“O programa de arrendamentos portuários é uma realidade. Nos últimos dois anos, foram mais de 20 áreas arrendadas, que estão fazendo investimentos e trazendo eficiência para nossos portos de maneira geral”, conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2022

PORTO & MAR: 70 ANOS DE INFORMAÇÃO, HISTÓRIA E TRANSFORMAÇÃO EM A TRIBUNA

Referência nacional no setor portuário, editoria completa sete décadas de publicação

Por: Anderson Firmino



Foto: Arte: Karina Batista

“Tanto faz falta ao nosso ancoradouro essa atenção mais especial que lhe prestará Porto & Mar, convertido no jornal diário da vida marítima e portuária, da qual a cidade extrai todo o seu movimento, todo o seu progresso e toda a sua expressão”. O compromisso de A Tribuna com o universo portuário foi selado neste texto, publicado na edição de 3 de setembro de 1952 e é renovado, a cada dia, nestes 70 anos da editoria. Em sete décadas, Porto & Mar traz avanços, progresso, desenvolvimento, notícias

impactantes e, sobretudo, o quanto o maior porto da América Latina é importante para a Baixada Santista, o Estado de São Paulo e o Brasil.

“Não existe outro veículo, no País, que fala de Porto, ininterruptamente, há 70 anos. E isso é um orgulho muito grande para A Tribuna. Pela editoria Porto & Mar, passaram grandes nomes do jornalismo brasileiro que ajudaram a construir toda essa história. O mais legal de tudo isso é que, mesmo 70 anos depois, nossa relação com o Porto está cada vez mais próxima. Nunca lançamos tantos projetos, tantas iniciativas, nunca fomentamos tantas discussões sobre o setor como nos últimos cinco anos. O Porto de Santos tem uma relação muito próxima com a população e faz parte do nosso dia a dia. Seja na parte econômica ou turística”, afirma o diretor de Conteúdo do Grupo Tribuna, Alexandre Lopes.

Tamanha autoridade para falar de Porto também gera credibilidade comercial ao Grupo Tribuna. “A editoria Porto & mar é referência no setor portuário, não só em Santos, mas em todo o Brasil, por sua história, sua credibilidade. Ela é fundamental na nossa relação comercial com o mercado, em função dos nossos eventos e todo o conteúdo de qualidade que nós publicamos”, atesta o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amonio.

Histórias



O Porto de Santos atracou de vez nas páginas de A Tribuna em 1952 e nunca mais zarpou. Um dos marcos dessa transformação é a movimentação de contêineres, autorizada em 1965. À época, o jornal noticiava a “adoção de sistema preconizado como inovação de grande utilidade nos transportes marítimos brasileiros”.

Em 1974, Porto & Mar acompanhou de perto o incêndio no cargueiro grego Ais Giorgis Foto: Arquivo/AT

Em 1974, Porto & Mar acompanhou de perto o incêndio no cargueiro grego Ais Giorgis. O navio atracou com produtos químicos diversos, entre eles nitrato de sódio. Às 21h34 de 8 de janeiro, segundo registro dos bombeiros, começou o incêndio violento e incontrolável, que assustou os santistas. As chamas atingiram quase 50 metros de altura. O incidente culminou em uma morte e o naufrágio do navio.



As chamas do incêndio no Ais Giorgis atingiram quase 50 metros de altura Foto: Arquivo/AT

Em novembro de 1980, A Tribuna acompanhou a troca na gestão do Porto, passando da antiga Companhia Docas de Santos (CDS) para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, hoje Santos Port Authority). A CDS havia sido concessionária do complexo santista desde sua criação, em 1892.

As relações com o trabalho portuário também estamparam as manchetes do jornal. Em fevereiro de 1991, por exemplo, o cais ficou parado por 21 dias. Trabalhadores acamparam dentro da Codesp, bloquearam a entrada da Cidade e tomaram a Praça Mauá. Tudo para reverter as mais de 5 mil demissões propostas pelo Governo Collor. Diante da mobilização em Santos, a situação foi resolvida.

Dois anos depois, a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, a 8.630, também movimentou a vida da comunidade portuária. As mudanças na forma de escalção dos trabalhadores geraram polêmica. Já em 1998, Santos também ganhou um Terminal de Passageiros, dando novo impulso ao turismo de cruzeiros.

Em 2015, um susto: por uma semana, seis tanques da empresa Ultracargo queimaram no Bairro Alemoa. Ele trouxe de volta memórias da Ilha Barnabé, que teve incêndios marcantes em 1974 e 1998.



O novo século acentuou discussões e viu o crescimento do Porto, com arrendamentos e concessões. As discussões em torno da regionalização do cais santista se tornaram uma proposta de desestatização, em tramitação junto ao Governo Federal, acompanhada da proposta de ligação seca entre Santos e Guarujá.

Em fevereiro de 1991 o cais santista ficou parado por 21 dias com a greve dos trabalhadores portuários Foto: Arquivo/AT

O fato é que, quaisquer que sejam os rumos do Porto nos próximos tempos, eles continuarão retratados por A Tribuna em suas diversas plataformas. Como acontece há 70 anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2022

ACEITAÇÃO DE CONTRATOS POR AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA É TEMA DE WEBINAR DA ANTT

Modelo mais flexível de outorgas tem adesão logo um dia após publicação de resolução da agência reguladora

Por: Anderson Firmino



Tipo de contrato permite ao agente privado exercer o protagonismo do desenvolvimento das ferrovias Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Um webinar realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na última segunda-feira (5) debateu a implementação da chamada autorização ferroviária, um contrato de outorgas mais leve e flexível. De acordo com a agência, no dia seguinte à publicação da Resolução ANTT 5.987, em 1º de setembro, foi protocolado o primeiro requerimento deste tipo de contrato.

“Esse tipo (de contrato) permite ao agente privado exercer o protagonismo do desenvolvimento das ferrovias”, afirma o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale. Ele lembrou que, já por conta da Medida Provisória 1.065/2021, 27 requerimentos foram contratados, com uma soma de 9.900 km e investimento esperado de R\$ 133 bilhões. Naquela oportunidade, diversos projetos colocavam certa dúvida sobre a viabilidade da autorização ferroviária.

“Por isso, foi promulgada a Lei Federal 14.273, considerado o novo marco das ferrovias, que traz regras ao setor como um todo. Ela trouxe a necessidade de regulação, que fica a cargo da ANTT. É uma regulação que precisa equilibrar os interesses de investidores, de financiadores e embarcadores, dentre outros. Por isso, um amplo diálogo é necessário para que a gente harmonize todos os interesses”, acrescenta.

O superintendente de ferrovias da ANTT, Ismael Trinks, acredita que o envio de requerimentos após 24 horas da publicação da resolução demonstra que o interesse do setor privado não esmoreceu. “Para nós, isso é extremamente importante para a exploração do serviço de transporte ferroviário. A resolução está muito mais madura, decorrente da prática que tivemos durante a vigência da medida provisória”.

Revoluções

O diretor-geral da agência explica que o momento é de colocar em prática o que ele chama de três “revoluções”. A primeira, comportamental, significa mudança no conceito de fiscalização mais para o acompanhamento dos projetos, no sentido de ter a ANTT como parceira de cada um dos projetos que são conduzidos pela agência.

“Há ainda a tecnológica, que prevê o cruzamento de dados e a utilização de inteligência artificial, por meio do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), onde queremos transformar dados em informação. Ainda tem a regulatória, onde fizemos as renovações antecipadas dos contratos de ferrovias, trazendo contratos mais modernos e a possibilidade de investimentos que seriam feitos só daqui a 10 anos, possibilitando que fossem feitos agora”, complementa Vitale.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2022



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

WEBINAR DA ANTAQ PROMOVE DEBATE SOBRE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA NA CABOTAGEM

Ideia é expor estudo que aponta o panorama atual das cargas conduzidas nessa categoria, bem como cada um dos perfis dos carregamentos transportados: granel sólido, líquido, carga geral e carga containerizada



Brasília, 09/09/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 13 de setembro, o webinar “A Utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem”. O diretor-geral, Eduardo Nery, e o diretor substituto, José Renato Fialho, farão a abertura do evento. O encontro ocorrerá das 14h30 às 16h e não há necessidade de realizar inscrição. Para acompanhar, clique aqui.

Nessa próxima versão do Webinar, especialistas apresentarão um estudo realizado com o panorama atual das cargas conduzidas na cabotagem brasileira - bem como a participação das embarcações nacionais para cada um dos perfis dos carregamentos transportados nessa modalidade: granel sólido, granel líquido, carga geral e carga containerizada. A iniciativa visa ampliar o conhecimento sobre o setor aquaviário, cujo trabalho foi desenvolvido a fim de criar um índice de participação das embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por perfil de carga.

Esse cálculo traz a quantidade de toneladas transportadas por embarcações nacionais por meio da cabotagem, dividida ao total de cargas desembarcadas nos terminais portuários nesse tipo de navegação durante o mesmo período. Além disso, o participante do Webinar poderá conferir que o valor dos fretes na cabotagem também foi objeto de estudo. Para tanto, foram selecionadas rotas de destaque para os principais tipos de mercadoria e considerada a bandeira das embarcações utilizadas no transporte - se brasileira ou estrangeira.

Debates

Na ocasião, haverá um debate sobre os principais resultados do estudo com a participação de representantes da Agência, da Diretoria de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura e da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

Serviço

Webinar: A Utilização de Embarcação de Bandeira Brasileira na Cabotagem

Data: 13 de setembro de 2022

Horário: 14h30 às 16h

Link: <https://bit.ly/3CXc6UO>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 12/12/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTES CHEGA A R\$ 5,2 BILHÕES EM 2022

No acumulado da gestão, foram R\$ 27,9 bilhões em títulos de crédito para financiar projetos prioritários. Iniciativas enquadradas no Reidi somaram R\$ 17,5 bilhões

Como forma de impulsionar projetos de infraestrutura prioritários para a infraestrutura de transportes do país, o Ministério da Infraestrutura autorizou, até agosto de 2022, a emissão de 10 debêntures incentivadas no valor total de R\$ 5,2 bilhões. Foram beneficiados seis projetos no modal rodoviário, dois no setor aeroportuários e dois no portuário.

As debêntures incentivadas são um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, funcionando como uma alternativa às fontes tradicionais de financiamento. Essa iniciativa reduz taxas sobre o imposto de renda de empresas e de pessoas físicas — neste caso, ficam isentas do imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

Ainda em setembro, dois projetos ferroviários foram autorizados como prioritários para emissão de títulos de crédito: o FTL 2023 - 2026, proposto pela empresa Ferrovia Transnordestina Logística S.A., nos estados do Maranhão, Piauí e Ceará; e a Superestrutura de Via Permanente - Estrada de Ferro Vitória a Minas, requerido pela empresa Vale S.A., no Espírito Santo e em Minas Gerais.

Desde 2019, o número referente ao segmento de chega a 54 emissões de títulos de crédito e R\$ 27,9 bilhões. Atualmente, quatro projetos encontram-se em análise no MInfra, sendo um no setor rodoviário, um no ferroviário, um no portuário e um no aeroportuário. No total, o segmento de infraestrutura – que inclui transportes e logística, saneamento, energia e telecomunicações –, somou R\$ 25,9 bilhões em debêntures incentivadas somente em 2022.

Reidi

Já a estimativa de investimentos com projetos aprovados com enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), o montante no setor de transportes chegou a R\$ 17,5 bilhões até agosto, sendo 78,8% para o segmento de rodovias. No acumulado de 2022, foram 13 propostas habilitadas: três ferrovias, três rodovias e sete empreendimentos no setor portuário. Juntos esses empreendimentos somarão investimentos no montante de R\$ 17,5 bilhões, o que resultará na desoneração estimada de R\$ 842 milhões.

A aprovação de um projeto pelo Reidi permite que a empresa beneficiária solicite sua habilitação na Receita Federal para que se suspenda, por até cinco anos, a cobrança de PIS e de Cofins na compra e importação de máquinas, equipamentos e serviços direcionados à obra de infraestrutura e incorporados ao seu ativo imobilizado.

Fundo da Marinha Mercante

Até agosto, 25 obras foram concluídas com apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), voltado para financiamento da infraestrutura aquaviária, portuária e para construção e manutenção naval. O investimento aprovado pelo conselho do fundo foi de R\$ 511,2 milhões, aportados em reparos e construção de embarcações no Ceará, Bahia, São Paulo e Santa Catarina.

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

Data: 12/12/2022

USUÁRIOS DE TRECHO DA BR-101/PE GANHAM SEGURANÇA COM ENTREGA DE VIADUTOS E PASSAGENS INFERIORES

Quem transitar pela cidade de Escada verá uma nova engenharia de tráfego melhorando segurança viária dos moradores e impulsionando turismo e economia regional

A BR-101/PE, no município pernambucano de Escada, conta agora com dois viadutos e passagens inferiores que vão proporcionar mais fluidez, segurança e mobilidade para aos usuários que trafegam pela rodovia. O empreendimento recebeu recursos federais de aproximadamente R\$ 7 milhões e vão impulsionar, também, o turismo e escoamento de produtos da agroindústria canavieira para o Nordeste.

Com 19 metros de extensão, cada, os viadutos ficam entre o km 126 e o Km 127 da BR-101. A travessia urbana de Escada resolve uma demanda antiga da população que precisava acessar a rodovia para realizar os retornos e passagens de um lado para o outro da cidade, gerando acidentes. Cidade conhecida pela beleza arquitetônica dos velhos engenhos de cana-de-açúcar, o município também atrai a atenção de turistas brasileiros por suas quedas d'água.

Importância

A BR-101 é a principal via de interligação do Nordeste brasileiro e atende a um tráfego sempre crescente pela sua importância estratégica para a região. Rodovia transitorânea, atravessa 12 estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Ao lado da BR-116, é um dos principais eixos rodoviários do país com 4.650 quilômetros de extensão.

*Com informações da Coordenação de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 12/12/2022

DECRETO DEFINE MEDIDAS DE PREVENÇÃO E COMBATE A AMEAÇAS CONTRA AEROPORTOS E AERONAVES NO PAÍS

Texto consolida e atualiza normas a serem seguidas pela aviação civil brasileira contra chamados atos de interferência ilícita, incluindo ataques terroristas e cibernéticos

A edição desta sexta-feira (9) do Diário Oficial da União traz a publicação do Decreto nº 11.196/2022, que atualiza o Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (Pnavsec). O objetivo é adequar e incorporar ao setor aéreo nacional práticas e normas recomendadas por entidades internacionais para aumentar a segurança na aviação civil e conter ameaças como ataques terroristas e cibernéticos. O texto define atribuições e responsabilidade dos diversos órgãos e entidades do Governo Federal que atuam diretamente na gestão dos aeroportos brasileiros.

Com o decreto, foram incluídos novos dispositivos ao Pnavsec, como diretrizes de segurança relacionadas à área pública ou aeroportuária, com previsão de uso de sistemas portáteis de defesa antiaérea contra possíveis ataques a aeronaves. Quanto ao combate às novas ameaças cibernéticas, o plano trata da identificação de vulnerabilidades e adoção de medidas de proteção dos sistemas de tecnologia de dados e comunicação, primando pela confidencialidade, integridade e disponibilidade das informações.

Outro avanço previsto no Pnavsec facilitará procedimentos para embarque de menores desacompanhados. Com a regulamentação da medida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), haverá a possibilidade de o responsável pela criança poder acessar a área restrita do aeroporto e levá-la até a porta da aeronave – medida que possibilita que as companhias aéreas diminuam os custos com o serviço.

“Estamos mais uma vez adequando nosso setor aéreo às melhores práticas internacionais. Primeiro, com a Lei do Voo Simples, trabalhamos para aumentar a eficiência na prestação de serviços e o desenvolvimento da aviação civil, com melhorias estruturantes com foco na

simplificação de procedimentos, aumento da conectividade e fomento ao ambiente de negócios. Agora, aprimoramos os níveis de segurança operacional, reformulando o Pnavsec para dar resposta às ameaças que surgem com o passar dos anos”, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Discussões

Em vigor desde 2010, o plano nacional é parte do compromisso brasileiro com a Convenção de Chicago, que definiu a soberania das nações sobre seus espaços aéreos. Ele traz como atos que põem em risco a aviação civil sequestro de aeronaves; tomada de reféns a bordo ou em aeroportos; acesso forçado em aviões, aeroportos ou instalações aeronáuticas; e destruição de aeronaves em serviço, por exemplo.

Presidindo a Comissão de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), o Ministério da Infraestrutura (MInfra) coordenou as discussões envolvendo os nove órgãos federais que compõem o colegiado, as quais resultaram nas atualizações normativas consolidadas no novo decreto. O texto publicado no Diário Oficial é assinado pelo presidente Jair Bolsonaro e os ministros da Infraestrutura, Marcelo Sampaio; da Justiça e Segurança Pública, Anderson Torres; da Defesa, general Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira; e do Gabinete de Segurança Institucional, general Augusto Heleno Ribeiro Pereira.

O texto fortalece o papel da Conaero como articuladora das ações integradas a serem desenvolvidas pelos diferentes órgãos que atuam no setor. Além disso, inclui atribuições para a Agência Brasileira de Inteligência (Abin), que será responsável por intercambiar informações de interesses com os órgãos federais e locais situados nos aeroportos, realizar atividades de inteligência voltadas à segurança da aviação civil, assessorar a Polícia Federal no estabelecimento dos níveis de ameaça à segurança e apoiar o desenvolvimento de recursos humanos que atuam na proteção do setor aéreo.

“O que estamos fazendo, na prática, é consolidar diretrizes já existentes em nossa aviação civil e as que venham a ser construídas em virtude da evolução tecnológica, e, consequentemente, à das ameaças a serem enfrentadas. Estamos estabelecendo procedimentos a serem seguidos para avaliação de riscos, rotinas que as equipes cumprirão em casos suspeitos ou confirmados e como os diferentes órgãos responsáveis pelo bom funcionamento do nosso setor aéreo vão trabalhar de forma coordenada”, explicou o secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio, presidente da Conaero.

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

Data: 12/12/2022



Governo Federal



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

SUBSÍDIOS DA UNIÃO CAEM PARA R\$ 329,44 BILHÕES EM 2021

Valor equivale a 3,80% do PIB, depois de ter ficado em 4,54% do PIB em 2020; retirada do Simples Nacional e do MEI do conjunto de gastos explica a queda

Os subsídios da União somaram R\$ 329,44 bilhões em 2021, o equivalente a 3,80% do Produto Interno Bruto (PIB). Em comparação com 2020, quando atingiram R\$ 338,25 bilhões, ou 4,54% do PIB, o volume diminuiu em R\$ 8,81 bilhões em termos nominais. O principal motivo dessa redução foi a retirada do Simples Nacional e do Microempreendedor Individual (MEI) do conjunto de gastos tributários, conforme determinação da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2022

As informações fazem parte da 6ª edição do relatório anual Orçamento de Subsídios da União (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/avaliacao-de-politicas-publicas/subsidios/orcamento->



[de-subsidios-da-uniao-osu/orcamento-de-subsidios-da-uniao-2013-6a-edicao.pdf](#)), publicado nesta segunda-feira (12/9) pelo Departamento de Avaliação de Políticas Públicas (Deap) da Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia (Seto/ME).

Do volume total de subsídios em 2021, os financeiros e creditícios aumentaram em R\$ 26,7 bilhões na comparação com 2020, atingindo R\$ 52,6 bilhões, ou 0,61% do PIB. Entre os subsídios financeiros, as maiores reduções ocorreram no Minha Casa Minha Vida e no Programa de Sustentação de Investimento, enquanto as maiores altas foram observadas no Fundo de Compensação das Variações Salariais (FCVS) e nas Operações de Investimento Rural e Agroindustrial. Já os subsídios creditícios foram afetados principalmente por contabilizações e ajustes patrimoniais.

Enquanto isso, os subsídios tributários totalizaram R\$ 276,8 bilhões, ou 3,19% do PIB, uma queda de R\$ 35,5 bilhões em comparação com o ano passado, decorrente da retirada do Simples Nacional e do MEI do rol desses benefícios. Excluindo esse fator, os benefícios tributários teriam aumentado em R\$ 37 bilhões entre os dois anos.

Em 2021, os subsídios tributários que apresentaram aumentos mais expressivos em relação a 2020 foram os relativos à Zona Franca de Manaus (ZFM) e Áreas de Livre Comércio, ao Setor Automotivo e à Agricultura e Agroindústria. Em contraposição, foi observada redução apenas na Desoneração da Folha de Salários.

A Emenda Constitucional nº109/2021 estabelece que uma Lei Complementar deverá tratar de critérios, objetivos e metas para a concessão ou alteração de benefícios tributários, creditícios e financeiros para pessoas jurídicas, bem como regras para a avaliação periódica e obrigatória de tais benefícios. A emenda, assim, busca não apenas reduzir os subsídios tributários, como também limitar a criação de qualquer tipo de subsídios, com a constante avaliação e monitoramento deles.

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

Data: 12/12/2022

QUASE 3 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL

A expectativa é de que sejam entregues cerca de 5,9 declarações até 30/9, último dia de prazo

Faltando 18 dias para o fim do prazo de entrega da Declaração de Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (DITR) de 2022, um total de 2.973.886 contribuintes já enviaram a declaração à Receita Federal. Até este momento, o estado da Bahia, com 714.603, tem o maior número de declarações enviadas, seguido por Minas Gerais, com 493.816, e Rio Grande do Sul, com 276.072 declarações.

Pessoas e empresas que são proprietárias, titulares do domínio útil ou possuidoras a qualquer título do imóvel rural estão obrigadas a apresentar a DITR. O contribuinte deve elaborar a declaração por meio do Programa Gerador da Declaração do ITR, disponível na página da Receita Federal, e transmiti-la pela Internet.

Quem não apresentar a declaração no prazo está sujeito à multa de 1% ao mês ou fração de atraso, lançada de ofício e calculada sobre o total do imposto devido.

O valor do imposto pode ser pago em até quatro quotas iguais, mensais e sucessivas, sendo que nenhuma quota pode ter valor inferior a R\$ 50,00. Imposto de valor inferior a R\$ 100,00 deve ser pago em quota única e a quota única ou a primeira quota deve ser paga até o último dia do prazo para a apresentação da DITR.



Diversas instituições de ensino superior possuem o Núcleo de Apoio Contábil e Fiscal (NAF) em parceria com a Receita Federal e estão prestando orientações para o preenchimento e entrega da DITR, de forma virtual e gratuita para a sociedade.

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

Data: 12/12/2022

TEMPO MÉDIO DE ABERTURA DE EMPRESAS CAI PARA 23 HORAS NO PAÍS

Em relação ao início de 2019, a queda foi de quatro dias e 10 horas (82,2%)

O prazo médio para a abertura de uma empresa no Brasil caiu para 23 horas ao final do segundo quadrimestre deste ano – ou seja, em agosto. É o menor tempo médio já registrado. O patamar atual representa queda de 17 horas (42,5%) em relação ao final do primeiro quadrimestre do ano, encerrado em abril; e de um dia e 17 horas (64,1%) em comparação com o final do segundo quadrimestre de 2021. Os dados são do Painel Mapa de Empresas (<https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/mapa-de-empresas>), divulgados nesta sexta-feira (9/9) pela Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia.

Em julho deste ano, o tempo médio de abertura de empresas no Brasil já havia sido reduzido para um dia e duas horas, retração de cinco horas em relação a junho, quando foi registrado um dia e sete horas.

A queda no tempo médio necessário para a abertura de uma empresa é ainda mais acentuada quando observada a evolução da série histórica. Em relação ao início de 2019, a queda foi de quatro dias e 10 horas (82,2%). Ou seja, atualmente é preciso menos de um quinto do tempo em relação ao início dos registros sobre esse indicador. Os dados sobre o prazo médio contemplam o tempo médio de consulta prévia de viabilidade e o tempo médio de registro da empresa.

Além disso, o atual tempo médio alcança meta prevista para ser atingida somente em dezembro deste ano.

O material da Sepec mostra também que o país registrou 1.379.163 empresas abertas no segundo quadrimestre de 2022 – aumento de 2% em relação ao primeiro quadrimestre do ano. O país encerrou o mês de agosto com 20.144.767 empresas ativas.

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

Data: 12/12/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA GARANTE OPERAÇÃO DE RECURSOS PARA TRANSPORTE URBANO GRATUITO A IDOSOS

Plataforma + Brasil viabiliza auxílio para o custeio da gratuidade aos idosos no uso do transporte público coletivo urbano, instituído pela Emenda Constitucional nº 123/2022

A transferência de recursos para custear a gratuidade do transporte público coletivo urbano aos idosos vem sendo garantida pelo Ministério da Economia, por meio da Plataforma + Brasil. Os Ministérios do Desenvolvimento Regional (MDR) e da Mulher, Família e dos Direitos Humanos (MMFDH) agora conseguem operacionalizar, via sistema, a transferência de recursos para a União, estados, Distrito Federal e municípios, viabilizando os recursos necessários. A gratuidade do serviço a pessoas com mais de 65 anos virou lei em 2003, com a aprovação do Estatuto do Idoso. O auxílio desse custeio foi instituído pela Emenda Constitucional nº 123/2022 (Inciso IV do Art. 5º) e se estende até 31 de dezembro deste ano.

O custeio tornou-se necessário em razão da situação de Estado de Emergência decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos preços do petróleo, combustíveis e derivados, e dos impactos sociais dela decorrentes. Os procedimentos para o aporte da assistência financeira

constam de Portaria Interministerial (<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-interministerial-mdr/mmfdh-n-9-de-26-de-agosto-de-2022-425186915>), assinada pelo MDR e MMFDH.

Para pleitear o auxílio do custeio, União, estados e municípios devem comprovar que possuem, em funcionamento, sistema de transporte público coletivo de caráter urbano, semiurbano ou metropolitano, conforme definições constantes na referida norma.

Com o objetivo de orientar os entes da Federação na concessão desse recurso – operacionalizado por meio da Plataforma + Brasil –, o Departamento de Transferências Voluntárias da União (Detru) do Ministério da Economia promoveu, em parceria com o MDR, o MMFDH e a Confederação Nacional dos Municípios (CNM) o webinar “Tira-Dúvidas sobre a Transferência dos Recursos de Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público na Plataforma +Brasil”. O evento pode ser acessado no canal no YouTube do Ministério da Economia (https://www.youtube.com/results?search_query=minist%C3%A9rio+da+economia+streaming).

Plataforma + Brasil

Instituída pelo Decreto nº 10.035, de 1º de outubro de 2019, a Plataforma + Brasil é uma ferramenta integrada e centralizada, com dados abertos, destinada à operacionalização informatizada das transferências de recursos oriundos do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social da União.

A ferramenta visa padronizar e simplificar os processos de transferências de recursos e possibilitar maior rastreabilidade, integridade e transparência dos recursos aplicados, com foco na geração de resultados para a sociedade. Por meio da solução, o cidadão pode acompanhar a aferição de resultados das políticas públicas implementadas com recursos públicos.

Atualmente, 17 modalidades estão sendo operacionalizadas na Plataforma + Brasil, como convênios e contratos de repasse.

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

Data: 12/12/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM FLORIANÓPOLIS

A 15ª Cape em funcionamento no país será responsável pelo atendimento de aproximadamente 4.300 pessoas

A Central de Atendimento de Pessoal do Ministério da Economia (Cape) em Florianópolis (SC) foi inaugurada na última terça-feira (6/9). A unidade fica no edifício-sede do Ministério da Economia em Santa Catarina (Rua Nunes Machado, 192, Centro).

A Cape será responsável pelo atendimento de aproximadamente 4.300 pessoas, entre servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários. As Centrais fazem parte do pilar “Centralização da Gestão de Pessoas” do programa Unifica, que também é composto pelos pilares “Otimização do espaço físico” e “Especialização das contratações”.

Agora, são 15 Capes em funcionamento regular em dias úteis, das 8h às 17 horas: Alagoas, Amapá, Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

Otimização do uso do espaço físico

Compartilham o edifício-sede do Ministério da Economia na capital catarinense – rateando as despesas de manutenção do espaço físico – a Gerência Regional de Administração da Secretaria de Gestão Corporativa (GRA-SGC/RS) e as representações estaduais do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (Inpi/ME), da Agência Brasileira de Inteligência (Abin-GSI/PR) e do Ministério das Comunicações (MCom).

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

Data: 12/12/2022



PORTAL PORTO GENTE

SETOR DE LOGÍSTICA CRIOU 94 MIL NOVAS VAGAS EM 2022

Redação Portogente

Dados do Caged apontam crescimento de 64,8% em relação ao mesmo período de 2021.



O setor de Transporte, Armazenamento e Correios abriu 94.103 novas vagas de emprego em todo país no período entre janeiro a julho deste ano, segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) do Ministério do Trabalho.

Alta de contratações no setor de logística é puxada pela expansão do e-commerce. Crédito: Agência Brasil.

O crescimento é de 64,8% em comparação com o mesmo período de 2021, quando foi registrada a abertura de 57.090 postos de trabalho. Ainda de acordo com o Caged, o mês com maior saldo positivo foi junho de 2022, onde foram abertas 16.857 vagas.

Um dos motivos que puxam a alta de contratações no setor de logística é a expansão do e-commerce, o que fez com que empresas de logística buscassem se modernizar com novas modalidades de entrega e com a automação de seus processos por meio da tecnologia.

O CEO do Grupo MOVE3, Guilherme Juliani, explica que uma das maiores preocupações de empresas de logística é realizar entregas rápidas e implantar estratégias para aumento da satisfação dos clientes.

“Os clientes são muito exigentes com os prazos de entrega e com as informações disponibilizadas para ele acerca do pedido, então investir em tecnologias que auxiliem no comércio online representa um diferencial para fazer frente aos obstáculos”, diz o empresário do grupo controlador das empresas Flash Courier, Moove+, Moove+ Portugal, JallCard, M3Bank, goX Crossborder e Rodoê.

Investimento em tecnologia

Atualmente, a Moove+ oferece serviços de logística de armazenagem e distribuição de produtos através de entrega rastreável, centros de distribuição em centros urbanos, entre outras soluções envolvendo o uso da tecnologia para a simplificação logística. O gerenciamento de estoques e pedidos, por exemplo, é realizado por meio do Sistema WMS de Gestão de Armazenagem com relatórios e controles online que permitem o acompanhamento de toda a trajetória de distribuição em tempo real, inclusive por meio de dispositivos móveis. Para as entregas, conta com o atendimento das franquias Flash Courier presentes em todo o território nacional, com mais de 400 unidades.

“Estamos implantando várias funcionalidades automáticas na nossa logística como PUDOs (Pick Up & Drop Off), lockers, correções automáticas de endereço e contato via chatbot para que o destinatário do serviço possa se auto servir e escolher a melhor opção de entrega, sem que o embarcador precise fazer contratos com diversas empresas e preparar integrações. Com isso, tornamos nosso ambiente logístico completo e de fácil contratação para nossos clientes”, comenta o CEO.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 12/12/2022

PORTO DE SANTOS E SUAS CIDADES PORTUÁRIAS COMO RELAÇÃO COM FUTURO

Editor Portogente

Santos não é bem um tema, é uma solução aberta (Patrícia Galvão)

Convém ao principal porto do Hemisfério Sul, o de Santos, ter o tema Porto & Cidade entre os assuntos da sua atribuição, mas não como uma campanha de temporada. Ser o propósito de uma nova cultura, que harmonize a sua atividade com a qualidade de vida dos municípios onde está localizado. Nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão. Assim, promover diálogo, aprimorar relações e a cooperação entre as cidades das pessoas e o porto do comércio e turismo,



Porto e Cidade de Hamburgo.

Leia mais * Um contrato ferroviário do Porto de Santos por linhas tortas

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115000-um-contrato-ferroviario-do-porto-de-santos-por-linhas-tortas>

Há 30 anos, a francesa Association Internationale de Villes et Ports (AIVP) vem semeando e expandindo iniciativas ao redor do mundo portuário, na construção do desenvolvimento sustentável das cidades e seus portos. No Brasil, essa questão também está posta e, cada vez mais, ganhando a atenção do mundo acadêmico. Trata-se, principalmente, de um processo de compartilhamento de conhecimento e informação nos futuros projetos das cidades e dos portos.

Leia mais * Alberto Mourão defende porto de águas profundas em Praia Grande e melhor futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114995-alberto-mourao-defende-porto-de-aguas-profundas-em-praia-grande-e-melhor-futuro-do-porto-de-santos>

O modelo de Autoridade Portuária no Brasil, atrelado às indicações políticas, é uma razão irrefutável do atraso pernicioso ao desenvolvimento sustentável que se assiste em nossos portos. Por isso ocorrem decisões, como instalar próximo à cidade o navio tanque de gás da Cosan, com potencial da bomba de Hiroshima. Um cenário intolerável como prática ESG (Ambiente, Social e Governança, em português). Decerto, isto hoje não é mais um negócio robusto.

Leia mais * 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>

É um trabalho hercúleo definir a cultura da cidade portuária, administrada por um poder político nem sempre consciente da atividade do porto e, não raras vezes, insatisfatório como administrador público. Uma tarefa que envolve a importância histórica e contemporânea dessa cultura para o planejamento futuro dos projetos portuários, que caracterizam a particularidade de uma cidade. Inexoravelmente, o porto precisa estar envolvido com as práticas sociais e regionais locais: pauta da Agenda AIVP 2030.

Leia mais * Por uma real relação porto-cidade, defende Sérgio Aquino

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/114956-por-uma-real-relacao-porto-cidade>

A cidade portuária é um terreno particularmente desafiador à abordagem inovadora. São novas tecnologias e conexões globais em redes compartilhadas de interesses. Do comércio, de trabalho, da qualidade de vida, na particularização e caracterização do uso e ocupação dos espaços urbanos, assim, fomentando novas estratégias. Bem como, interrelações, enfoques atuais e futuros, cujo grau de eficiência principia no modelo de Autoridade Portuária. No caso do Porto de Santos, isto está discrepante.

Leia mais * 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: 12/12/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O NORTE EXPORT E A BUSCA PELO DESENVOLVIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A logística do comércio exterior do Brasil tem evoluído intensamente nos últimos anos. E nesse processo, o Arco Norte - denominação dada aos portos localizados acima do paralelo 16° S, nas regiões Norte e Nordeste do País - vem ganhando um protagonismo ímpar, especialmente a partir de 2015, quando passou a responder pela maioria relava dos embarques de soja e milho. Essa liderança se consolidou em definitivo neste ano, quando, no primeiro semestre, as instalações portuárias nessa área começaram a movimentar 51% desses carregamentos, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão regulador do setor.

É nesse cenário em que os portos do Arco Norte - pontualmente, Santarém (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Ilhéus (BA), além de terminais como o de Vila do Conde (PA) e Ponta da Montanha (PA) - e o crescimento de suas operações serão destaques da edição deste ano do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, que começa hoje e segue até amanhã, no auditório da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

Entre os temas que serão debatidos, estará a necessidade de obras para impulsionar ainda mais as exportações de grãos pelo Arco Norte. Um dos empreendimentos considerados essenciais é o aprofundamento dos rios utilizados para a navegação dos avios envolvidos nessas operações. Outro desafio para os portos dessa região é a qualidade de seus acessos, aliás, um problema para a maioria dos complexos portuários brasileiros.

Nesse contexto, o Norte Export se torna o espaço ideal para que autoridades, empresários e especialistas debatem os desafios dos portos, da logística e dos transportes na Região Norte, apontem seus maiores obstáculos e defendam as soluções mais eficientes. Enfim, o fórum é a grande oportunidade para se destacar os principais gargalos e as saídas mais indicadas, permitindo que as mesmas autoridades e os agentes privados em questão possam adotar as resoluções acordadas. E dessa forma, garantam o desenvolvimento da região que, a cada ano, se mostra cada vez mais importante para a economia nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANAGUÁ 1

As exportações de grãos por Paranaguá (PR) aumentaram 42% no mês passado, em relação a agosto de 2021, chegando a 1,662 milhão de toneladas, segundo dados da Administração dos

Portos de Paranaguá e Antonina (Appa). No acumulado do ano, totalizaram 13 milhões de toneladas, uma alta de 7,65%. Entre as commodities mais embarcadas, o milho foi o destaque, com 520 mil toneladas em grãos e 55,5 mil toneladas em farelo em agosto. Somando os resultados dos oito primeiros meses de 2022, chegou-se a 2,4 milhões de toneladas, um crescimento de 302%.

PARANAGUÁ 2

O forte aumento dos embarques de milho por Paranaguá foi destacado pelo diretor de operações da Appa, Luiz Teixeira da Silva Júnior. Ele lembrou que, nos meses anteriores, as operações com milho haviam sido praticamente suspensas, crescendo apenas com a entrada da nova safra.

OPERADOR FERROVIÁRIO 1

A concessionária ferroviária MRS Logística, que opera linhas de trem em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, está com inscrições abertas para uma nova edição de seu curso de formação para operador ferroviário. Os interessados devem se cadastrar até quinta-feira, dia 15. O curso, gratuito, é destinado para residentes nos três estados onde ela atua, moradores das seguintes cidades: em Minas Gerais, Congonhas, Ouro Branco, Itabirito, São Brás do Suaçuí, Conselheiro Lafaiete, Jeceaba, Juiz de Fora, Santos Dumont, Mário Campos, Sarzedo, Brumadinho, Bom Jardim de Minas; no Rio, na capital fluminense e em Volta Redonda; e em São Paulo, na capital paulista e em Jacareí, Paranapiacaba, Sumaré, Campinas, Pederneiras, Bauru, Itirapina, São Carlos, Santo André.

OPERADOR FERROVIÁRIO 2

Os interessados em realizar o curso também devem ter mais de 18 anos e o Ensino Médio Completo. As inscrições podem ser feitas no endereço [hps://bit.ly/3eAWhZH](https://bit.ly/3eAWhZH).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

NACIONAL - ANTAQ PROMOVE DEBATE SOBRE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA NA CABOTAGEM

Representantes da agência, associações e entes ligados ao modal participarão do webinar que tratará do panorama atual das cargas conduzidas

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



O debate contará com a participação das embarcações nacionais para cada um dos perfis dos carregamentos transportados pelo setor de cabotagem

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza amanhã o webinar “A Utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem”. O objetivo é debater os principais resultados do estudo produzido em parceria com a Associação Brasileira dos Armadores de

Cabotagem (Abac) sobre o panorama atual das cargas conduzidas nessa categoria.

Estarão presentes o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e o diretor substituto, José Renato Fialho, representantes da Diretoria de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura e da Abac.

O debate contará com a participação de executivos de armadoras nacionais que atuam com cada tipo de carga transportada em serviços de cabotagem - granel sólido, líquido, carga geral e carga containerizada. A ideia é ampliar o conhecimento sobre o setor aquaviário, cujo trabalho foi desenvolvido para criar um índice de participação das embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por perfil de carga.

O índice será resultado do cálculo da quantidade de toneladas transportadas por embarcações nacionais por meio da cabotagem, dividida ao total de cargas desembarcadas nos terminais portuários nesse tipo de navegação durante o mesmo período.

Reuniões de diretoria

Hoje a Antaq inicia a sua reunião ordinária virtual de diretoria. Destaque para uma série de análise de revisões e reajustes de tarifas e preços na Companhia Docas da Bahia (Codeba) e do Rio de Janeiro (CDRJ) e de serviços de transporte aquaviário prestados na linha de travessia de passageiros e veículos em terminais brasileiros.

Também está em pauta uma proposta normativa para tratar sobre o procedimento e os critérios para celebração de Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta (TAC) pela Antaq.

No mesmo dia a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Os diretores analisam a 6ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao trecho concedido da BR163/MT.

Congresso

O Senado vive a expectativa de mais uma rodada de esforço concentrado em setembro. O objetivo é votar Medidas Provisórias que estão perto de perder o prazo de validade. Destaque para a MP 1.118/2022 restringe até 31 de dezembro deste ano o uso de créditos tributários decorrentes de contribuições sociais (PIS/ Pasep e Cofins) a produtores e revendedores de combustíveis.

Segundo o governo, a MP "não causa impacto fiscal", pois apenas põe fim a uma insegurança jurídica causada pela redação original da lei. O Executivo alega que a redação do artigo 9º estaria levando à judicialização da questão dos créditos, ao dar a possibilidade de interpretação de que o comprador final do combustível poderia tomar créditos dos tributos mesmo com os produtos vendidos com alíquotas zero. AMP foi aprovada no fim de agosto e perderá a validade já no próximo dia 27.

Tanto o plenário do Senado quanto o da Câmara dos Deputados não publicaram as suas pautas até o fechamento desta edição.

TCU Após o recesso devido ao feriado de 7 de Setembro, o Tribunal de Contas da União (TCU) volta a realizar a sua sessão de plenário. O ministro Antônio Anastasia relata uma denúncia por suposta ilegalidade em decisão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) que não prorrogou contrato de arrendamento no âmbito do Porto de Santos.

O ministro Vital do Rêgo analisa um recurso contra decisão que multou e condenou servidores por superfaturamento identificado no contrato para execução de serviço da construção do lote 4 da Ferrovia Norte Sul (FNS), no trecho Santa Izabel/Uruaçu-GO.

Já o ministro Jorge Oliveira trata de uma auditoria nas obras de reforma e ampliação da Rodovia BR-135/MA, no segmento compreendido entre o km 25 e o km 127,75, realizada no âmbito do Fiscobras 2021.

O ministro-substituto Augusto Sherman, por sua vez, relata uma tomada de contas especial instaurada em razão do descumprimento de determinações de medidas para acabar com o superfaturamento identificado em obras de convênio, cujo objeto era a duplicação da rodovia BR-230/ PA no trecho de travessia urbana de Marabá/PA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

vice-presidente do Sinaval, fala sobre propostas aos candidatos a presidente para a retomada do setor

“A indústria naval tem solução, mas precisa de vontade política”

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo Sérgio Bacci, países considerados potências na indústria naval contam com o apoio do governo para manterem o setor fortalecido

HOJE A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA NÃO TEM NENHUM INCENTIVO PARA CONSTRUIR NO PAÍS. NÓS CHEGAMOS A TER UM CENÁRIO PROMISSOR, MAS COMO NÃO FOI IMPLEMENTADA UMA POLÍTICA DE ESTADO, AS CONQUISTAS SE PERDEM A CADA MANDATO”

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) lançou recentemente um documento com propostas da indústria naval aos candidatos a presidente nas eleições deste ano. O texto reúne informações detalhadas sobre o setor e elenca sugestões para retomar a produção nacional.

Com carta assinada pelo presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, o documento propõe que sejam priorizadas políticas públicas que fortaleçam as atividades do setor naval para que o segmento possa retomar seu papel na economia brasileira.

Entre as sugestões estão assegurar a construção no Brasil de plataformas, torres e navios para os novos segmentos de energias renováveis, principalmente a energia eólica; retomar a construção dos navios de apoio marítimo necessários à exploração e produção de petróleo e gás natural; aperfeiçoar e ampliar os incentivos fiscais, estaduais e federais à construção naval; fortalecer o ensino técnico e superior nas especialidades essenciais à indústria da construção naval, entre outras.

Os estaleiros alegam que fortalecer o setor evitará também o desperdício de cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) já investidos, em anos anteriores, em instalações modernas para projetos navais. O Sinaval frisa que “está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos”.

Em sua introdução, o documento descreve que em 2014 a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice, impactada positivamente com uma política de conteúdo local ativa, encomendas da Petrobras e aumento da produção offshore. Este cenário, aponta o texto, permitiu que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea).

Ainda de acordo com as informações do sindicato, de 2007 a 2016 foram construídas no País 605 embarcações, financiadas pelo FMM, que desembolsou no período R\$30,2 bilhões. Além disso, foram criados mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, o que melhorou a qualificação da mão de obra e o desenvolvimento da economia dos municípios onde os estaleiros estão localizados.

Mas a crise política e econômica que assolou a Petrobras em meados de 2014 impactou fortemente a indústria naval, já que a estatal, principal demandante de navios e plataformas no País, diminuiu definitivamente suas encomendas e engavetou projetos.

Além disso, o Governo Federal definiu novas diretrizes ao segmento, entre elas, uma redução “drástica” dos percentuais de conteúdo local.

“Até 2014, todo navio construído no Brasil tinha que ter 65% dos materiais comprados dentro do País. Em 2016, essa porcentagem cai para 25%, o que encarece a cadeia produtiva e desestimula novas encomendas nacionais. A Petrobras passa a encomendar novos projetos com a China e, aliado à essa política de conteúdo local diminuída, a indústria naval praticamente acaba”, explica Sérgio Bacci, vice-presidente do Sinaval.

A política de conteúdo local, inclusive, é muito destacada no documento porque, segundo o órgão, foi este mecanismo que proporcionou a modernização do parque industrial e de toda a cadeia produtiva de bens e serviços da indústria de óleo e gás.

Foi ela que “criou condições para que o Brasil – seguindo os passos de países que possuem uma indústria naval forte, como a Coreia do Sul e o Japão – investisse em uma década mais de R\$ 20 bilhões via FMM na construção de novos estaleiros e na modernização dos existentes. Na vigência dessa política, a indústria brasileira construiu e entregou nove plataformas com índices de nacionalização e prazos plenamente satisfatórios”, destaca o Sinaval.

Já com dados mais recentes, de julho deste ano, Bacci diz que, dos 42 estaleiros que existem no Brasil, apenas cinco estão com obras efetivas de construção de embarcações, além dos serviços de reparos. “O segmento sobrevive gerando pouco mais de 22 mil empregos no País”, ressalta.

Em entrevista ao BE News, o vice-presidente do Sinaval dá mais detalhes das propostas do órgão ao governo vindouro.

No texto há um trecho que diz “a tese de que a indústria naval (nacional) é cara e ineficiente fez escola, mas não é verdadeira”. Poderia explicar por quê?

Quando você compara o preço de um navio construído na Ásia e no Brasil, é claro que os custos são diferentes porque existe uma política de incentivo lá que não existe aqui, e que impacta no valor de todo o processo, inclusive o de mão de obra. Então não faz sendo essa comparação, a não ser que o Brasil vesse as mesmas condições de lá.

E que condições são essas?

Cronograma de longo prazo, incentivos fiscais e programas de financiamento, por exemplo.

Isso permitiria uma indústria naval saudável no Brasil?

Basicamente, a indústria naval se sustenta em três pilares. O primeiro é a demanda perene, que é um planejamento, uma programação de longo prazo que permite um cronograma da construção dos navios. Com isso, a curva de aprendizagem e a produtividade melhoram, baixando o custo. O segundo é uma política de conteúdo local que anja percentuais que viabilizem a indústria dentro do País, ou seja, se as peças são produzidas no Brasil, barateia o projeto porque não será necessário o custo da importação. E o terceiro é uma política de financiamento com taxas de juros subsidiadas.

É desta forma que a indústria naval de países considerados potências no segmento se fortalece?

É. No Japão, por exemplo, os bancos têm programas de financiamento com juros zero. É uma política de incentivo à indústria naval que funciona muito bem. Na China, o estado é sócio dos estaleiros. Se não tem demanda, o estado encomenda para evitar o desemprego. A Noruega levou 30 anos para ser a maior fabricante de barcos de apoio do mundo, e só conseguiu isso criando mecanismos de estímulo ao setor. Nos Estados Unidos existe, há mais de 100 anos, uma lei que obriga que os navios de cabotagem sejam construídos em estaleiros americanos e tripulados por americanos. O que há em comum entre essas nações? Todas têm o apoio do governo, até porque é uma indústria que gera muito emprego, depende muito de mão de obra humana. Mas infelizmente, hoje a indústria naval brasileira não tem nenhum incentivo para construir no País. Nós chegamos a

ter um cenário promissor, mas como não foi implementada uma política de Estado, as conquistas se perdem a cada mandato.

O senhor comentou sobre a importância da demanda perene. Como é feito esse planejamento que permite prospectar um cenário para o segmento por décadas?

A Petrobras vai continuar, por pelo menos 50 anos, explorando petróleo, o que demonstra que nos próximos 30 anos vai precisar de navio para o transporte, além de embarcações de apoio nas plataformas. A Marinha do Brasil também precisa renovar a sua frota, que está sucateada. Ou seja, apenas os projetos destas duas entidades já seriam suficientes para o setor ter um cronograma e planejar o seu futuro. Assim, com a indústria funcionando dia a dia, o custo passa a ficar competitivo e os estaleiros conseguem atrair as demandas das empresas privadas também, que precisam de barcas, por exemplo, e podem construir aqui. Mas, o primeiro passo vem do governo, através da estatal Petrobras e da Marinha.

O que o setor espera do Governo Federal?

Que seja implementada uma política industrial de Estado, de longo prazo. Que, independentemente de quem esteja no governo, coloque em prática os incentivos acertados para a indústria. Hoje o que temos é uma política de governo, ou seja, muda o mandato e mudam os incentivos ofertados aos segmentos.

No documento, o sindicato elenca que é preciso assegurar recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para ampliar a construção local de navios. Há esses recursos?

Sim, recurso tem. A arrecadação é feita via AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), que é um tributo cobrado sobre o frete nas operações marítimas. Mas é um recurso que ultimamente não é usado em sua potencialidade porque não há demanda. Falta incentivo do governo para construção naval no País. A indústria tem solução, mas precisa de vontade política.



Estaleiro Inhaúma, no Rio: dos 42 estaleiros no Brasil, cinco estão efetivamente construindo embarcações e fazendo reparos, segundo Bacci

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

REGIÃO NORTE - MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS DO ARCO NORTE É DESTAQUE NO NORTE EXPORT

Fórum começa hoje em Rondônia e um dos temas é o protagonismo da região no embarque de milho e soja

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Uma vantagem dos complexos do Arco Norte é a localização geográfica, já que ficam a uma distância menor dos portos da Europa e da Ásia

O crescimento da participação do Arco Norte em movimentação de grãos será um dos destaques do Norte Export- Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento começa hoje e



segue até amanhã, na Federação das Indústrias (Fiero), em Porto Velho (RO). A iniciativa, promovida pelo Brasil Export, reúne autoridades do setor portuário, logístico e de infraestrutura para discutir os cenários atuais e possíveis melhorias aos segmentos.

O Arco Norte, formado pelos portos de Santarém (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Ilhéus (BA), além de terminais como o de Vila do Conde (PA) e Ponta da Montanha (PA), foi o responsável por mais da metade da movimentação da soja e do milho do País no primeiro semestre deste ano, de acordo com os dados publicados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A região movimentou 51% desses produtos e, em um resultado inédito, ultrapassou outros complexos brasileiros neste tipo de operação.

Quando se analisam as instalações portuárias que realizam suas operações pelos rios do País, só os terminais do Arco Norte respondem por 91% desse tipo de movimentação.

Ano a ano as regiões Norte e Nordeste vêm crescendo em participação na movimentação portuária. Em 2010, apenas 23% da soja e milho eram movimentadas pelo arco, contra 77% das demais regiões, cenário bem diferente do atual.

Um dos motivos do bom desempenho é a localização geográfica desses complexos, que fica a uma distância menor dos portos da Europa e da Ásia e tem recebido mais infraestrutura de transporte e instalação de terminais nos últimos anos.

Já o complexo de Porto Velho, localizado na margem direita do rio Madeira e administrado pela estatal Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), se prepara para novas oportunidades de exploração, como a energia renovável, e também será destaque na programação.

Em pauta estarão ainda o estudo para o planejamento estadual de transportes que está sendo desenvolvido pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL); o desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte; previsão de investimentos por agentes públicos e privados, e iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região.

A programação de hoje começa com uma visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados que operam na região. Às 18h, acontece a solenidade de abertura com autoridades federais, estaduais e municipais. Os palestrantes serão Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Bruna Denise Lemes de Arruda Santoyo, coordenadora-geral de Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

Amanhã, às 9h (horário de Porto Velho; 10h de Brasília) começa a abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino. Neste dia, ao todo, serão quatro painéis que levantarão questões pertinentes ao desenvolvimento da região Norte.

A participação presencial no Norte Export é exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas. O público em geral terá acesso gratuito à transmissão online e ao vivo das atividades pelo site do Portal BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2022

Porto Velho/RO, dias 12 e 13 de setembro

Local: Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

Programação sujeita a alterações (evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas)

Dia 12 | Segunda-feira



08h00 (Porto Velho) / 9h00 (Brasília) | Saída do hotel Slaviero Porto Velho

09h (Porto Velho) / 10h (Brasília) | Embarque e visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados da região

12h30 (Porto Velho) / 13h30 (Brasília) | Almoço

14h00 (Porto Velho) / 15h00 (Brasília) | Retorno ao hotel

17h00 (Porto Velho) / 18h00 (Brasília) | Saída do hotel para a Fiero Início da transmissão online e gratuita;

18h00 (Porto Velho) / 19h00 (Brasília) | Solenidade de Abertura com autoridades federais, estaduais e municipais Palestras de Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Bruna Denise Lemes de Arruda Santoyo, coordenadora-geral de Hidrovias no Ministério da Infraestrutura

20h00 (Porto Velho) | Jantar de abertura em celebração aos 25 anos da Super terminais

Dia 13 | Amanhã

Início da transmissão online e gratuita;

09h00 (Porto Velho) / 10h00 (Brasília) | Abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino

09h15 (Porto Velho) / 10h15 (Brasília) | Painel 1: Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária

> O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL

> O horizonte de novos negócios no setor portuário

> As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas

> Integração entre Brasil e nações vizinhas que fazem fronteira a Noroeste

Apresentação: Alessandro Reichert, diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Fernando Cesar Parente, diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias (SOPH) do Governo de Rondônia

– Victor Paiva, diretor-executivo da Apro soja Rondônia

– Gilberto Baptista, superintendente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

– Jorge Lima, presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H

10h45 (Porto Velho) / 11h45 (Brasília) | Coffee break

11h15 (Porto Velho) / 12h15 (Brasília) | Painel 2: O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte

> O transporte aquaviário como fator de desenvolvimento da região

> Ações para ampliar a quantidade de vias navegáveis

> Fragilidades na segurança das operações de navegação interior

> Propostas para aumentar a integridade das cargas e dos profissionais envolvidos no transporte aquaviário

Apresentação: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani)

– Raimundo Holanda, vice-presidente de Transporte Aquaviário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega)

– Adalberto Tokarski, Conselheiro Nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

12h45 (Porto Velho)/13h45 (Brasília) | Almoço

14h30 (Porto Velho)/15h30 (Brasília) | Painel 3: Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte

- > Previsão de investimentos por agentes públicos e privados
- > Prioridades para projetos de infraestrutura de transporte
- > Barreiras ambientais e burocracia a serem superadas
- > Potencialidades do transporte hidroviário de cargas, inovação e qualificação de mão de obra

Apresentação: Larry Carvalho, sócio da Rabb Carvalho Advogados

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais
- Renato Freitas, Superintendente da Transglobal
- Guilherme Salles dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (Proa)

16h00 (Porto Velho)/17h00 (Brasília) | Coffee break

16h30 (Porto Velho)/17h30 (Brasília) | Painel 4: Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico

- > Atração de novas cargas e operações para os complexos portuários da região
- > Adoção de medidas para maior agilidade e eficiência na movimentação de cargas
- > Iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região
- > Operações ship to ship

Apresentação: Jesualdo Silva, diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores – Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará – Ricardo Falcão, presidente da Praticagem do Brasil – Avenilson Trindade, secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia

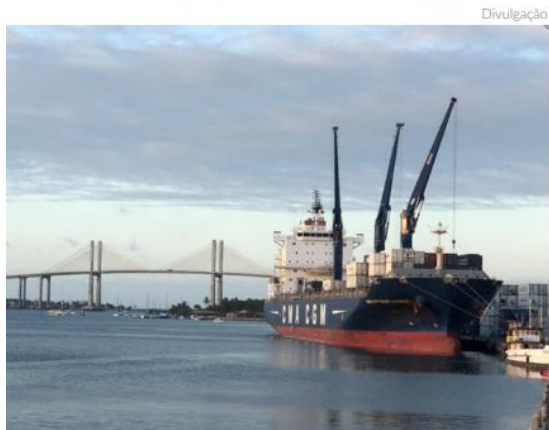
18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Leitura da Carta do Norte Export 2022 pelo presidente do conselho regional, Sergio Aquino, e Solenidade de Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

REGIÃO NORDESTE - VEREADORES APROVAM ZPA QUE PERMITE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE NATAL

Projeto seguirá para sanção do prefeito Álvaro Dias; regulamentação deve levar cerca de 40 dias
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A chamada ZPA-8 incluiu uma possível expansão da área do Porto de Natal

A PROPOSTA FOI CONSENSUAL ENTRE OS VEREADORES E PERMITIRÁ A AMPLIAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO NATALENSE SOB GESTÃO DA CODERN

A Câmara Municipal de Natal aprovou a última Zona de Proteção Ambiental de Natal (ZPA) que aguardava regulamentação. A chamada ZPA-8 teve 22 emendas encartadas, incluindo uma possível expansão da área do Porto de Natal (RN) e a permissão da continuidade da carcinicultura (aquicultura voltada à criação de camarão em cativeiro) em áreas de conservação já

ocupadas pela atividade.

Com a anuência, os textos finais serão enviados à Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo (Semurb) antes de serem encaminhados para a sanção do prefeito Álvaro Dias, o que pode levar 40 dias.

A proposta foi consensual entre os vereadores e permitirá a ampliação do complexo portuário natalense sob gestão da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), com participação da sociedade mediante diagnóstico e estudo de impactos socioambientais, compensações e contrapartidas por danos.

A ZPA-8 abrange parte dos bairros da Redinha, Salinas e Potengi (Zona Norte) e parte dos bairros de Quintas, Nordeste, Bom Pastor e Felipe Camarão (Região Oeste). Apesar de ter recebido 22 emendas, o projeto original não ficou descaracterizado, de acordo com os vereadores.

Entre elas, foi permitida a criação de um parque ecológico com equipamentos públicos de esporte, lazer e turismo. Outra, manteve as atividades da carcinicultura na área em questão que já estavam consolidadas desde 2008. A permissão conserva empregos que beneficiam cerca de 1.500 famílias. A avenida João Medeiros Filho também poderá receber novas construções.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



The banner features a background image of a river with a bridge. On the left, the 'NORTE EXPORT' logo is displayed, with the text 'FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA' below it. To the right of the logo, the dates '12 e 13 de setembro' and location 'Porto Velho - RO' are prominently shown. Further right, it says 'Acompanhe a transmissão online no BE News' next to the 'BE NEWS' logo. A quote in Portuguese is presented in a white box: 'O Norte Export será uma grande oportunidade de debater e visualizar oportunidades de negócios na região. Teremos uma visita técnica em navegação muito aguardada, que passamos a chamar de "seminário flutuante" desde o evento do último ano. Vamos abordar também os desafios e a segurança da navegação interior. A região Norte tem uma imensa potencialidade de navegação, mas precisamos transformar isso efetivamente em hidrovias.' Below the quote, a portrait of Sergio Aquino, President of the Norte Export Council, is shown. His name and title are printed below the portrait.

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

12 e 13 de setembro
Porto Velho - RO

Acompanhe a transmissão online no BE News

BE NEWS

O Norte Export será uma grande oportunidade de debater e visualizar oportunidades de negócios na região. Teremos uma visita técnica em navegação muito aguardada, que passamos a chamar de 'seminário flutuante' desde o evento do último ano. Vamos abordar também os desafios e a segurança da navegação interior. A região Norte tem uma imensa potencialidade de navegação, mas precisamos transformar isso efetivamente em hidrovias."

Sergio Aquino
Presidente do Conselho do Norte Export

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2022

OPINIÃO – GESTÃO - AO SABOR DO TACACÁ



LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinioao@portalbenews.com.br

A Ao sabor do tacacá poeira da Transamazônica me inebriou, quando Kleber Menezes postou, no grupo zap do Conselho do Norte Export, vídeo da chegada a Porto Velho com duas embarcações a reboque, três dias após seu amigo partir de Santarém. 'Que vontade de ir por aí....', cantaria Milton Nascimento.

Triste ver a obra rodoviária inacabada, da qual ouço falar há quarenta anos. Mas há uma beleza nisso tudo. A beleza da Amazônia, a coroa da rainha na visão de um mundo que se perdeu.

A imagem da estrada poeirenta paralisou meu final de domingo, enquanto pensava nos amigos que estariam chegando ao mesmo tempo para mais um fórum. Imaginar essa chegada me lembrava, não sei por que, uma cena de filme de líderes se apresentando para decisivo conclave. Não chefes de clãs escoceses, tampouco presidentes de nações estrangeiras. Mas homens e mulheres deste imenso Brasil, vindos de várias latitudes e longitudes dispostos a, em dois dias, passar a limpo aquele lugar. E que lugar!

Invejo não estar presente. Envergonho-me de sequer conhecer tão vasto mundo. Minha única experiência nessa parte do Brasil foi em Belém, da qual trago as melhores lembranças. O Ver o Peso, o Pato no Tucupi, o Museu de Arte Sacra, o Pará 2000, exemplo nacional de revitalização portuária com fins turismo-culturais.

Olhar aquela imensidão da Baía de Marajó mexeu com meu labirinto e com minha alma. Era a imensidão de um país que eu desconhecia.

Orgulha-me que um grupo de homens e mulheres chegue para esse conclave com verdadeiros bandeirantes, empreendedores amazônicos de um país que o país desconhece.

O amigo de Kleber viajou três dias Transamazônica afora, e agora Kleber se prepara para retornar a Santarém pelas águas do boto-cor-de-rosa. Outros, porém, chegaram e voltarão pelo céu, extasiados pela visão aérea daquela água caudalosa do Madeira, que, tal qual uma serpente de 3.315 quilômetros, surge da comunhão do Beni com Mamoré nos Andes bolivianos, até desaguar com seus sedimentos na Bacia do Amazonas. É parte do sistema vascular de um organismo vivo que produz e quer produzir ainda mais para o progresso dos povos ribeirinhos e do resto do Brasil que, tristemente, desconhece tanto esplendor.

Recentemente, festejamos a conclusão de trecho do sistema hidroviário no Madeira, é certo. Mas o fórum tem a proposta de discutir muito mais. O potencial é imenso, a disposição dos empreendedores privados é grande e o desafio, maior que tudo. Tão maior quanto o que a rica natureza oferece naquela vasta região que um dia mexeu com meu labirinto.

Nossa, que rico momento este em que personagens extra amazônicos e desbravadores locais se encontram com autoridades nacionais, para entabular projetos e soluções que permitam que o nosso Norte brasileiro seja muito mais que uma cobiçada coroa da rainha para os estrangeiros e uma exuberante série televisiva para nós, brasileiros apartados disso tudo.

Parabéns, visionários que assumem a merecida luta dos que não se contentam em apenas saborear o apetitoso tacacá e trabalham por implementar esse caminho de águas escuras que tanto pode oferecer. E que, agora, Kleber e outros aventureiros façam bom retorno a Santarém sem a poeira

de uma estrada que ficou no sonho, que naveguem com o sentimento da missão cumprida por águas ricamente navegáveis.



A IMAGEM DA ESTRADA POEIRENTA PARALISOU MEU FINAL DE DOMINGO, ENQUANTO PENSAVA NOS AMIGOS QUE ESTARIAM CHEGANDO AO MESMO TEMPO PARA MAIS UM FÓRUM. IMAGINAR ESSA CHEGADA ME LEMBRAVA, NÃO SEI POR QUE, UMA CENA DE FILME DE LÍDERES SE APRESENTANDO PARA DECISIVO CONCLAVE. NÃO CHEFES DE CLÃS ESCOCESSES, TAMPOUCO PRESIDENTES DE NAÇÕES ESTRANGEIRAS. MAS HOMENS E MULHERES DESTE IMENSO BRASIL, VINDOS DE VÁRIAS LATITUDES E LONGITUDES DISPOSTOS A, EM DOIS DIAS, PASSAR A LIMPO AQUELE LUGAR. E QUE LUGAR!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/12/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GRUPO ORION INAUGURA NOVO ESCRITÓRIO DE SANTOS COM COQUETEL E CONTEÚDO

Informações: Santa Portal (12 de setembro de 2022)

Com forte atuação em agenciamento marítimo e operação portuária, a empresa reúne convidados para celebração de novo espaço da sede.

A ORION, empresa atuante nos segmentos de agenciamento marítimo e operação portuária em nível nacional desde 1973, abriu seu primeiro escritório em Santos em 2006 e, depois de crescer acima da capacidade de 3 endereços anteriores em Santos, agora desembarca em um novo endereço, localizado no coração do Gonzaga.

“Antes da pandemia, já estávamos buscando um local maior e mais funcional para fazer frente à crescente evolução no nosso movimento e crescimento do time em Santos”, diz Ewerton John, sócio-diretor.

Moderno, arrojado e com uma preocupação com a funcionalidade e o bem-estar dos colaboradores, o design arquitetônico da nova sede é de encher os olhos. O novo espaço conta com diferentes espaços para trabalho individual ou em diferentes tamanhos de equipes dinâmicas, atendendo perfeitamente o estilo de trabalho da empresa. A sala conta também com um incomum e “descolado” espaço para “descompressão” dos colaboradores.

Para celebrar a transição deste novo espaço da forma como merece, a Orion irá dividir esse momento com clientes, parceiros e autoridades em um evento carinhosamente preparado na próxima terça-feira, 13 de setembro, a partir das 15h.

“Poder abrir as portas da nossa nova casa em Santos e receber nossos clientes e amigos, mais do que um agradecimento a tudo que recebemos até aqui, é uma prova do comprometimento da Orion



em buscar entregar mais e melhor valor em tudo que oferece aos seus clientes, colaboradores e às comunidades nas quais ela está inserida”, diz Shirley Moura, Coordenadora de Marketing Corporativo.

Em clima aconchegante e receptivo, a programação inclui realização de palestras, coquetel e um roteiro complementar em que os convidados poderão fazer um boat-tour e visita técnica no canal do Porto de Santos, tendo a beleza portuária da região e o novo ambiente do escritório sede como pano de fundo.

Segundo André Ferro, Gerente Comercial, “Essas experiências têm o sentido de compartilhar com nossos convidados a alegria que estamos sentindo com essa mudança e transmitir a dimensão da atuação da Orion no porto de Santos, ressaltando que a empresa tem na estrutura e beleza de Santos um horizonte imenso para crescer e contribuir com o desenvolvimento da região e, consequentemente, na economia do Brasil”.

Usando o novo espaço para compartilhar ideias

O espaço do novo endereço também será palco para duas palestras. Uma com o Prof. Dr Felipe Serigati, coordenador do Mestrado em Agronegócio da escola de economia da FGV SP. O Prof. Felipe falará sobre os cenários econômicos para o Brasil em 2023, levando em conta os 2 resultados mais prováveis das eleições.

O segundo painel será com o Prof. Dr Heni Ozi Cukier (ou, apenas Professor HOC) que é cientista político, professor pela ESPM, conhecido por sua atuação na internet e em seu canal do youtube onde compartilha análises geopolíticas, despertando o interesse do público pelo tema. O Prof. HOC projetará os impactos no comercio internacional brasileiro de uma hipotética invasão de Taiwan pela China.

“Por meio dessas palestras, temos a oportunidade de oferecer o espaço da Orion para o debate de ideias e temas relevantes para nós e nossos convidados. Acreditamos que, dessa maneira, juntamos o útil ao agradável, otimizando o tempo dos convidados que prestigiarão nosso evento com conteúdo relevante, além dos momentos lúdicos da celebração”, comenta Ewerton John.

Presença representativa do comercio internacional brasileiro

Entre os convidados representantes do mercado, estarão, por exemplo, produtores e traders de fertilizantes, armadores, operadores, importadores e exportadores, brokers e autoridades. Edmilson Jr, Gerente Operacional, enfatiza a satisfação de ver confirmadas presenças de profissionais relevantes nos mais diferentes segmentos do comercio internacional, como açúcar, grãos, celulose, carga geral e de projetos e containers, para mencionar alguns.

Sistema de Trabalho Home Office

Com a migração para o regime majoritariamente de “Home Office” durante a pandemia e a finalização da implementação do ERP (Enterprise Resources Planning system), integrado ao sistema operacional “Pedra Digital”, à primeira vista, tecnicamente falando, ficou evidente a desnecessidade de um escritório físico. O Grupo Orion hoje conta com 20 escritórios próprios, ao longo de toda a costa do Brasil e todos os escritórios trabalham sobre a mesma plataforma operacional “Pedra Digital” integrado com o ERP “Protheus”.

Mudança para o Sistema Presencial

“Passados mais de um ano de distanciamento social e trabalho remoto, apesar de termos conseguido a perfeita integração dos dados, não sentimos a mesma integração em relação às pessoas, principalmente com relação aos novos colaboradores. Sentimos muito a necessidade do contato pessoal e cotidiano, a fim de que, para muito além dos conhecimentos técnicos, nós

podéssemos transmitir também a Cultura Organizacional da Orion. Queríamos também um contato mais amplo para recebermos os inputs que os colegas de diferentes idades e diferentes backgrounds sempre trazem. Mesmo entre os mais experientes, durante a pandemia, nós sentimos muito a falta da nossa convivência e trocas presenciais.

Estamos seguros que a Cultura Organizacional da Orion, está na essência do nosso sucesso até aqui, e é combustível da nossa sustentabilidade e crescimento. Nós acreditamos e somos fãs do “high tech”. Mas acreditamos, acima de tudo, no “high touch”: a empatia está no cerne da excelência em serviços. E nós estamos convencidos que o contato pessoal é maior precursor à empatia do que o contato remoto”, finaliza Ewerton John, sócio-diretor.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/12/2022

STOLTHAVEN TERMINALS SE UNE A PARCERIA PARA IMPULSIONAR A ESTRATÉGIA DE HIDROGÊNIO DA EUROPA

Informações: Stolt Nielsen (12 de setembro de 2022)



Imagem: Stolt Nielsen

O objetivo é oferecer uma solução para a crescente demanda por importação e armazenamento de energia verde e matérias-primas, à medida que o impulso de descarbonização continua em toda a Europa.

Ao combinar seus pontos fortes e experiência em logística, armazenamento e transmissão por dutos, Fluxys, Advorio Stolthaven Antuérpia (uma joint venture 50-50 com

Stolthaven Terminals) e Advorio Gas Terminal desejam determinar a solução ideal de armazenamento de amônia para o noroeste da Europa.

Fluxys, um grupo independente de infraestrutura de energia com sede na Bélgica, e os terminais Advorio estão agora se envolvendo com os principais operadores industriais e fornecedores de energia para apresentar seu projeto.

Localizado no porto belga de Antuérpia-Bruges, o futuro terminal – que deverá estar operacional em 2027 – fornecerá soluções de armazenamento e logística multimodal para amônia (trem, caminhão, barcaça e possivelmente dutos de amônia conectados a locais industriais). Também fornecerá instalações para converter amônia de volta em hidrogênio e conectar-se à rede de hidrogênio de acesso aberto Fluxys para garantir o fornecimento em todo o noroeste da Europa.

Apoiar a transição para a energia verde na Europa

A importação de amônia é uma maneira eficiente de trazer grandes quantidades de energia verde e matérias-primas do exterior, onde a abundância de energia solar e eólica pode ser usada para produzir hidrogênio, que pode ser combinado com nitrogênio do ar para produzir amônia.

O projeto também está alinhado com o programa REPowerEU, que estabeleceu uma meta de 20 milhões de toneladas de consumo de hidrogênio verde até 2030, um quinto dos quais deve ser coberto por importações de amônia.

O presidente da Stolthaven Terminals, Guy Bessant, disse: “Ao lado de Advorio, nosso parceiro em Antuérpia, a Stolthaven Terminals tem o prazer de estar envolvida neste projeto para investigar como podemos melhorar a infraestrutura de energia verde no noroeste da Europa. Estamos ansiosos para trabalhar com nossos parceiros, Fluxys e Advorio Gas Terminal NV. Essa parceria demonstra ainda mais o compromisso da Stolthaven Terminals com a transição para energia verde e complementa o projeto de pesquisa de hidrogênio que também planejamos realizar no Brasil.”

Pascal De Buck, CEO da Fluxys, disse: “Estamos muito satisfeitos em lançar este projeto de terminal de importação de amônia verde com nossos parceiros Advario. Combinar e alavancar nossa experiência em terminais e tecnologia nos permitirá acelerar o desenvolvimento de soluções-chave para importar energia e matéria-prima de baixo carbono. A Fluxys pretende ser uma força motriz da descarbonização e este projeto é um empreendimento histórico para ajudar a construir a infraestrutura para transportar as moléculas necessárias para uma sociedade neutra em carbono.”

Bas Verkooijen, CEO da Advario, disse: “Juntamente com a Stolthaven Terminals, nosso parceiro de longa data em Antuérpia, estamos muito animados com esta parceria com a Fluxys. Esta nova relação consiste em combinar os nossos pontos fortes, know-how e experiência para desenvolver a infraestrutura logística necessária para acelerar a transição energética. Como parceiros, estamos fortemente unidos por nossa visão compartilhada de desempenhar um papel de liderança no enfrentamento das mudanças climáticas”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/12/2022

SEGURANÇA JURÍDICA NO SEGMENTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO É TEMA DE PAINEL EM CONGRESSO DA ABDM

Informações: Santa Portal (12 de setembro de 2022)



Foto por: Divulgação/SPA

Um dos painéis do V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM, que acontece nesta semana, trará o tema “Segurança jurídica na atuação de agentes reguladores no segmento marítimo e portuário”, e com a palavra, estará o Almirante Murillo Barbosa, que é diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

Além dele, estarão, como presidente da mesa, João Paulo Braun, advogado, integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM); como moderador, Marcelo Sammarco, advogado, vice-presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM); e os debatedores Caio Morel, diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Osmari Castilho, diretor superintendente da Portonave, Lauro Celidonio, sócio no escritório Mattos Filho Advogados e Bruno Pinheiro, superintendente de regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM acontece nos dias 15 e 16 de setembro, e promete trazer para o debate assuntos de importância nacional, com convidados de alto nível em cada painel. A programação completa já está disponível.

A iniciativa é promovida pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e tem organização do Complexo Educacional Santa Cecília e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

O painel sobre segurança jurídica será ministrado pelo Almirante Murillo Barbosa. Em entrevista ao Santa Portal, ele que é diretor-presidente da ATP, ressaltou a importância deste tema.

“A segurança jurídica é muito importante, não é à toa que é um dos pilares da ATP. A segurança jurídica é importante para tudo, principalmente para atrair novos investimentos e para dar continuidade ao trabalho diário, pois precisamos ter normas permanentes e que tragam credibilidade ao negócio. O segmento portuário, que é um setor de alto investimento, necessita muito que os agentes reguladores entendam que a segurança jurídica é instrumento fundamental para o desenvolvimento do negócio”, disse.

Para ele, o Congresso da ABDM tem uma função vital em disseminar conhecimento. “Quanto mais temas são discutidos na sociedade, melhor para o entendimento do todo, então quanto mais congressos e eventos nós tivermos para o setor portuário, que é um setor complexo, melhor. Eventos como esse trazem esclarecimentos e permitem um debate entre o regulado e o regulador com resultados positivos”.

Ele ainda ressalta a importância da Unisanta em promover o evento. “É muito bom ter a credibilidade da Universidade Santa Cecília e do seu grupo de comunicação no comitê organizador do evento”.

Murillo Barbosa exerce o cargo de diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) desde a sua criação, em 2013. Durante 42 anos, serviu à Marinha do Brasil, tendo exercido, entre outros cargos, a função de Comandante Naval da Amazônia Ocidental, Comandante da Corveta Inhaúma e Comandante do Navio-Patrolha Fluvial Amapá. Também foi Subchefe da Marinha na Casa Militar da Presidência da República e Assessor Parlamentar no Gabinete do Ministro da Marinha. Ao ser transferido para a reserva no posto de Vice-Almirante, foi convidado a exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no período de 2006 a 2010. Após quatro anos de mandato, passou a atuar como consultor na área.

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

Data: 12/12/2022

DIREITO PORTUÁRIO NA ESFERA TRABALHISTA FOI DISCUTIDO EM MANAUS

Fonte: Portal TRT 11 (12 de setembro de 2022)

O I Seminário de Direito Portuário reuniu ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e desembargadores da Justiça do Trabalho em Manaus, nesta sexta-feira, 09/09/2022. O evento, organizado pela empresa Super Terminais, com apoio da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), teve por objetivo difundir o estudo e debate do direito do trabalho portuário, que é um ramo muito específico do direito.

Na mesa de honra da abertura do evento, a presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 11ª Região AM/RR (TRT-11), desembargadora Ormy da Conceição Dias Bentes, destacou a relevância do tema para a Justiça do Trabalho, que lida no dia a dia com as questões das relações portuárias, notadamente na Região Amazônica, seus portos e o trabalhador avulso, buscando as soluções para as lides decorrentes, trazendo segurança jurídica e proteção às práticas de trabalho. “Os eminentes palestrantes convidados, com a experiência em suas respectivas áreas de atuação, nos apresentarão as maneiras de enfrentarmos uma questão tão importante que são as relações trabalhistas no âmbito portuário. Atentos aos seus valiosos ensinamentos e reflexões, que possamos apreender ao máximo suas lições como instrumento doutrinário eficaz e a fim de subsidiar plenamente o exercício da jurisdição trabalhista como pacificação social”.

Participaram do evento os ministros do TST Douglas Alencar Rodrigues, abordando o tema “Exclusividade x Prioridade na contratação de trabalhador portuário avulso”; Alexandre Luiz Ramos, com o tema “Adicional de risco portuário”; Breno Medeiros, com o tema “Desafios contemporâneos do mundo do trabalho/Portuários”; e Guilherme Augusto Caputo Bastos, corregedor geral da Justiça do Trabalho, que participou virtualmente com o tema “Aspectos gerais do Direito Portuário”. Outro palestrante foi o desembargador do TRT 2ª Região, Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, com o tema “Prevalência do acordado sobre o legislado – Tema 1046 do STF”.

O Super Terminais é um terminal portuário privativo localizado em Manaus, que opera cargas containerizadas, cargas de projetos e cargas soltas sejam nacionais ou importadas. No evento, o diretor geral, Marcelo Di Gregório, anunciou que está sendo realizado este ano um investimento de R\$ 260 milhões na modernização da empresa.

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

Data: 12/12/2022

ANALISTAS VEEM INFLAÇÃO MAIS BAIXA E CRESCIMENTO LIGEIRAMENTE MAIOR DO PIB EM 2022 E 2023, MOSTRA FOCUS

Fonte: Notícias agrícolas (12 de setembro de 2022)

BRASÍLIA (Reuters) – Analistas voltaram a reduzir as projeções para a inflação neste ano e no próximo e a elevar as estimativas para o crescimento do Produto Interno Bruto, mostrou pesquisa Focus do Banco Central divulgada nesta segunda-feira.

A mediana das estimativas para o IPCA de 2022 das cerca de 100 instituições consultadas na sondagem caiu pela 11ª semana consecutiva, para 6,40%, de 6,61% na pesquisa anterior. Para o ano que vem, a projeção caiu pela quarta semana seguida, a 5,17%, de 5,27% antes.

Os novos números, que seguem acima do teto das metas para os dois períodos (5% e 4,75%), vêm após o IBGE ter reportado na semana passada que o IPCA teve o segundo mês seguido de deflação em agosto, levando o índice acumulado em 12 meses a 8,73%.

As projeções para a taxa básica de juros não sofreram ajuste nesta semana, e seguem em 13,75% (nível atual) para o fim deste ano e em 11,25% para 2023, mesmo após autoridades do Banco Central terem feito colocações na semana passada consideradas duras com a inflação, com o diretor de Política Monetária, Bruno Serra, ressaltando que a autarquia discutirá um ajuste residual nos juros.

Para o PIB, a projeção de crescimento deste ano subiu ligeiramente –para 2,39%, de 2,26%–, também no 11º ajuste para cima consecutivo. Em 2023, analistas agora veem alta de 0,50%, ante 0,47% na semana passada.

As instituições participantes do Focus também reduziram o prognóstico para o superávit comercial este ano, elevando em quase 6 bilhões de dólares a estimativa para o déficit em transações correntes –para 25 bilhões de dólares, de 19,10 bilhões de dólares.

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

Data: 12/12/2022

LOCALFRIO AMPLIA PORTIFÓLIO DE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS E VÊ FATURAMENTO CRESCER 50% NO SEMESTRE

Informações: SINDOP (12 de setembro de 2022)

Especialização em operações de alta complexidade e diversificação dos serviços impulsionam receita da companhia, totalizando R\$ 278 milhões.

A Localfrio, empresa de logística integrada, viu seu faturamento crescer 50% no primeiro semestre deste ano frente ao mesmo período do ano anterior e chegar à marca de R\$ 278 milhões. Parte do resultado pode ser atribuído à ampliação de soluções logísticas ofertadas pela companhia, como a especialização em operações que demandem alta complexidade, como o transporte de cargas de pás eólicas, e a ampliação dos serviços logísticos, como armazenamento de carga fracionada (LCL) e integração de todas as etapas da cadeia de comércio exterior.

“Ainda há muito mais espaço para continuarmos crescendo. Essas mudanças que estamos implementando já começam a surtir efeito e a trazer os primeiros resultados. Em períodos de instabilidade econômica, precisamos ser ainda mais criativos e buscar novas alternativas de receita. E foi desta forma que agimos, entendendo cada vez mais as dores de nossos clientes e partindo para soluções que pudessem viabilizar essas oportunidades”, disse Rodrigo Casado, CEO e presidente da Localfrio.

O transporte e o armazenamento de componentes eólicos e painéis solares são exemplos de negócios que exigem conhecimento especializado e com pedidos em alta. A unidade de Suape

(PE), especializada na gestão logística de cargas e projetos especiais, tem registrado maior demanda por projetos de energia limpa.

“É um tipo de serviço altamente especializado e que requer atendimento técnico e qualificado. Temos uma equipe totalmente treinada e dedicada a essa operação. Nossa função não fica restrita ao transporte dos equipamentos, que por si só já exigem um alto expertise. Nós mergulhamos no negócio de nossos clientes e procuramos entender as reais necessidades deles em projetos de grande complexidade, como demandam os de parques eólicos e painéis solares. Entramos na operação auxiliando com a administração da frota, transporte fracionado dos componentes, checklist dos produtos e gestão do parque, entre outros. Essa atuação diferenciada tem credenciado a Localfrio a administrar projetos importantes e ser reconhecida como parceiro estratégico”, afirmou Piero Grassi Simione, diretor comercial da Localfrio.

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

Data: 12/12/2022

MAERSK VÊ FRETE MARÍTIMO A NÍVEL RECORDE DE PREÇO EM 2022

Informações: DatamarNews (12 de setembro de 2022)



Imagem: DatamarNews

O presidente do grupo dinamarquês de transporte de contêineres Maersk para a Costa Leste da América Latina, Julian Thomas, disse, no último dia 8, que a companhia está fazendo renovações de contratos com clientes, em um momento de preços do frete marítimo em patamar recorde devido aos gargalos da crise logística internacional, como a escassez de navios de contêineres e os congestionamentos em portos, decorrentes do abrir e fechar das economias com as restrições impostas pela pandemia da Covid-19, desde março de 2020.

Ele espera a continuidade dos problemas logísticos na maior parte do ano que vem, com a capacidade apertada para atender à demanda crescente, o que deve deixar os preços ainda em um patamar recorde, e considerou também ser ainda cedo para avaliar o impacto da variante ômicron para as perspectivas do setor de transporte marítimo em 2022.

“A situação vai continuar difícil no ano que vem. Os preços spot vão variar de acordo com a demanda pontual. Estamos neste momento fazendo renovações de contratos com os nossos clientes. Se os fretes estão defasados, estão sendo ajustados, e os contratos que estão em curso estão sendo plenamente respeitados. Temos vários contratos multianuais que vão continuar sendo respeitados como sempre”, afirmou o executivo, em teleconferência com jornalistas, acrescentando que a demanda por contêineres deve seguir forte em 2022, com previsão de crescimento de 4% para o comércio global.

Ele citou que, antes da pandemia, um navio fazia, em média, quatro viagens por ano, entre Brasil e Ásia. Agora, essa média caiu para 2 a 2,5 viagens pelo ano devido aos congestionamentos nos

terminais portuários e nos armazéns e à escassez de navios de contêineres, entre outras deficiências de infraestrutura expostas pela crise sanitária e pela consequente interrupção da cadeia logística global.

Thomas esclareceu que os preços do frete marítimo praticados no mercado spot, com variação diária, ajustada aos níveis da oferta de contêineres nos navios e da demanda dos clientes, são diferentes dos valores e condições pré-determinados em contratos de longo prazo, que vão de prazos de seis meses a cinco anos, dependendo ainda da política comercial de cada empresa armadora e das rotas. “Nossa estratégia é aumentar nesse período o número de contratos de longo prazo”, revelou ele, acrescentando que a margem Ebitda (geração de caixa) da companhia é menor do que a de suas concorrentes.

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

Data: 12/12/2022

CINGAPURA NOMEADA PORTO PRINCIPAL GLOBAL

Fonte: Port Technology (12 de setembro de 2022)



O Porto de Cingapura ganhou o prêmio de “Melhor Porto Marítimo Global” de 2022 no Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards (AFLAS). Imagem: Port Technology

Esta é a segunda vez que o Porto de Cingapura recebe o prêmio, a primeira vez em 2021.

Além disso, o Porto de Cingapura também foi nomeado “Melhor Porto Marítimo da Ásia” pela 34ª vez.

Esses prêmios reconhecem as contribuições do Porto de Cingapura para apoiar as cadeias de suprimentos globais e sua liderança na condução da transformação marítima.

“ Como um dos principais centros marítimos internacionais e o porto de transbordo mais movimentado do mundo , o Porto de Cingapura continuará a desempenhar nosso papel para manter as cadeias de suprimentos funcionando à medida que a economia global se recupera do COVID-19”, disse Teo Eng Dih, CEO da Maritime and Autoridade Portuária de Cingapura.

“Estamos honrados com a afirmação da indústria e agradecemos aos nossos parceiros tripartites por seu forte apoio. Continuaremos a manter altos padrões de serviço e impulsionar iniciativas que permitam que Cingapura seja um porto mais vibrante, digital e sustentável”.

O AFLAS Awards anual é organizado pela publicação de frete e logística, Asia Cargo News, para homenagear os principais provedores de serviços na comunidade da cadeia de suprimentos por demonstrar liderança, bem como consistência na qualidade do serviço, inovação, gerenciamento de relacionamento com o cliente e confiabilidade.

Os vencedores foram determinados por votos dos leitores da publicação e anunciados em 7 de setembro.

Em julho, Cingapura garantiu o primeiro lugar mais uma vez no Relatório do Índice de Desenvolvimento do Centro Internacional de Navegação Xinhua-Báltico .

Foi o nono ano consecutivo em que o relatório – publicado em conjunto pela agência de notícias estatal chinesa, Xinhua, e pelo provedor global de dados marítimos, Baltic Exchange – classificou Cingapura como o principal centro marítimo global.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/12/2022

PORTO DE HOUSTON ASSINA ACORDO DE SUSTENTABILIDADE COM A SHELL

Informações: Port Technology (12 de setembro de 2022)



Port Houston e Shell assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) para explorar os principais projetos de energia, mobilidade e descarbonização a serem implementados nos terminais do porto.

Sob a parceria, as partes identificarão novas oportunidades de tecnologia e infraestrutura para reduções significativas de emissões no porto.

O primeiro projeto planejado sob o MoU será um estudo para entender o potencial de descarbonização nos dois terminais de contêineres de Port Houston, Barbours Cut Container Terminal e Bayport Container Terminal.

“Temos grandes objetivos em Port Houston, mas não podemos fazer isso sozinhos”, disse Roger Guenther, Diretor Executivo de Port Houston.

“A equipe de Port Houston estabeleceu relacionamentos estratégicos com várias empresas importantes que podem nos ajudar a atingir nossas metas de sustentabilidade.

“Conseguiremos mais trabalhando juntos, e nosso relacionamento com a Shell é um passo empolgante em nosso caminho para a neutralidade de carbono.”

A parceria segue a agenda do Port of Houston para cumprir suas metas estratégicas nas áreas de sustentabilidade, resiliência e redução de carbono.

No início deste ano, o porto anunciou sua meta de ser neutro em carbono até 2050 e planeja tecnologia atualizada, infraestrutura e equipamentos aprimorados e desenvolvimento de combustíveis alternativos e fontes de energia limpa.

O Plano de Ação de Sustentabilidade do porto identifica 27 iniciativas para liderar, fazer parceria ou apoiar, e o acordo com a Shell é um dos vários recentemente finalizados para avançar nessas iniciativas, de acordo com a autoridade portuária.

“ À medida que o mundo trabalha em direção a um futuro de energia mais sustentável , esta colaboração entre a Shell e Port Houston contribuirá para atingir os objetivos de descarbonização”, disse Glenn Wright, vice-presidente sênior da Shell, Renewables & Energy Solutions, Américas.

“Com base em nosso relacionamento como fornecedor de energia renovável de Port Houston, estamos entusiasmados em ajudá-la a atingir sua meta de ser neutra em carbono até 2050.”

O porto teria reduzido sua pegada de carbono em 55% de 2016 a 2021.

Port Houston registrou seu maior mês de julho para contêineres, marcando o sexto mês de crescimento de dois dígitos este ano .

O volume total em julho foi de 328.498 TEU, um aumento de 10% em relação ao mesmo mês do ano passado e o quarto maior mês de todos os tempos no porto em volume de contêineres.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS REDUZ PREÇO DO BOTIJÃO DE GÁS EM 4,72%

Preço cobrado das distribuidoras vai ficar em R\$ 52,34 por botijão de 13 quilos. Medida vale a partir desta terça-feira

Por Bruno Rosa



Petrobras reduz preço do botijão de gás em 4,72%
Fotos de uma distribuidora de gás de botijão Guito Moreto / Agência O Globo

A Petrobras anunciou que reduziu os preços de venda de GLP (gás de botijão) para as distribuidoras, de R\$ 4,23 por quilo (Kg) para R\$ 4,03/kg. É uma queda de 4,72%. Assim, o botijão de 13 kg passará a custar R\$ 52,34, refletindo redução média de R\$ 2,60.

"Essa redução acompanha a evolução dos preços de referência e é coerente com a prática de preços da Petrobras, que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações e da taxa de câmbio", disse a empresa em nota.

Segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP), o preço do GLP no varejo acumula alta de 48,18% no ano, passando de R\$ 75,29 para R\$ 111,57.

A última queda no GLP ocorreu no dia nove de abril deste ano. Na ocasião, o valor, por quilo, caiu de R\$ 4,48 para R\$ 4,23. Quando se observa o botijão de 13 quilos, a redução média foi de R\$ 3,27, para R\$ 54,94.

A Petrobras vem praticando uma redução dos preços em todos os seus combustíveis, como gasolina, diesel e os de aviação, além de asfaltos. Além da pressão política, dizem fontes, vem ajudando o movimento de recuo dos preços do petróleo no mercado internacional.

Nesta segunda, o preço está em alta de quase 2%, para US\$ 94,3. Mas ainda menor em relação aos US\$ 104,8 no fim de agosto. Economistas dizem que a cotação tende a permanecer volátil nos próximos meses por conta da guerra na Ucrânia e os riscos de desaceleração global.

No último dia 2 de setembro, a Petrobras, em sua quarta redução desde julho, baixou o preço médio de venda de gasolina para as distribuidoras. O valor passou de R\$ 3,53 para R\$ 3,28 por litro. Foi uma redução de R\$ 0,25 ou 7,08%. Segundo a estatal, foi a maior queda desde 21 abril de 2020, quando houve corte de 8%.

Assim, desde meados de julho, o preço da gasolina cobrado pela Petrobras já caiu 19%. A última vez que a Petrobras reajustou o preço da gasolina para cima foi em 19 de junho.

Além da gasolina, a estatal também reduziu, nas últimas semanas, o preço do diesel e de combustíveis de aviação. Após combustíveis, Petrobras anunciou a redução de 6,4% no preço do asfalto.

Além da queda do petróleo, desde julho, os estados reduziram o ICMS cobrado sobre os combustíveis, cumprindo a nova lei aprovada pelo Congresso que fixa um teto de 17% ou 18% para a alíquota do imposto para produtos essenciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

PREÇOS DE GASOLINA E DIESEL TÊM QUEDA NOS POSTOS, DIZ ANP

Preço do GLP tem leve alta na semana passada, de R\$ 111,57 para R\$ 111,91

Por Bruno Rosa

Preços de gasolina e diesel têm queda nos postos, diz ANP Preço da gasolina tem queda nos postos na semana passada PR

Os preços da gasolina e diesel registraram queda nos postos na semana passada, de acordo com pesquisa feita pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Os dados foram divulgados na noite desta segunda-feira.

O preço médio da gasolina passou de R\$ 5,17 para R\$ 5,04. É um recuo de 2,51%. No último dia 2 de setembro, a Petrobras, em sua quarta redução desde julho, baixou o preço médio de venda de gasolina para as distribuidoras. O valor passou de R\$ 3,53 para R\$ 3,28 por litro. Foi uma redução de R\$ 0,25 ou 7,08%. Segundo a estatal, foi a maior queda desde 21 abril de 2020, quando houve corte de 8%.

No caso do diesel, o valor médio caiu de R\$ 6,90 para R\$ 6,88. É queda de 0,28%.

Preço do GLP teve alta semana passada

Já o preço do gás de botijão (GLP), que teve queda anunciada nesta segunda-feira pela Petrobras, teve leve alta, passando de R\$ 111,57 para R\$ 111,91, na semana passada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

PRESIDENTE DA CAIXA DIZ QUE CASA VERDE E AMARELA ACELEROU EM AGOSTO

Daniella Marques espera crescimento de 20% de contratações no segundo semestre em relação ao primeiro após mudanças anunciadas nos últimos meses. Executiva afirma que portaria que facilita aquisição de imóveis está sendo avaliada

Por Vitor da Costa — Rio



Casa Verde e Amarela: Mudança proposta pelo governo permite que congressistas 'quitem' entrada do imóvel Marcelo Camargo/Agência Brasil Vosmar Rosa de Freitas / MDR

Segundo a presidente da Caixa Econômica, Daniella Marques, as contratações do programa Casa Verde e Amarela aceleraram em agosto, após ajustes realizados e de meses com ritmo de contratações mais fracos.

Ela ainda afirmou que a portaria regulamentada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), na semana passada, e que facilita a aquisição de imóveis, segue sendo avaliada pelo banco.

A contratação de financiamento habitacional no banco, por meio do programa, foi de R\$ 7,2 bilhões em agosto, valor cerca de 40% maior do que o registrado no mesmo mês do ano passado.

A presidente destacou que o crescimento é fruto das mudanças adotadas pelo programa para garantir que as famílias possam acessar a política habitacional, como a ampliação das faixas de renda. Passou a valer neste mês, a alteração que aumenta de 30 para 35 anos o prazo máximo de financiamento no programa.

O Conselho Curador do FGTS havia aprovado o aumento dos limites de renda familiar mensal bruta para conseguir financiar um imóvel pelo programa.

A subfaixa 1, de renda entre R\$ 2.400 e R\$ 2.600, teve o teto ampliado a R\$ 3 mil. A faixa mais baixa de até R\$ 2.400 foi mantida.

Acima destes patamares, o conselho aprovou a elevação de valores do grupo intermediário, que subiu de R\$ 2.600 a R\$ 4 mil para R\$ 3 mil a R\$ 4.400 - e do grupo de renda maior, que passou de R\$ 4 mil a R\$ 7 mil para R\$ 4.400 a R\$ 8 mil.

As declarações foram feitas durante o lançamento pelo banco de novos produtos voltados para as clientes mulheres, como parte da iniciativa Caixa Para Elas.

— O pós-pandemia distorceu muito algumas variáveis macro. Tem uma inflação vindo de fora que causou uma elevação de taxa de juros. Uma inflação de alimentos que cobre um pouco o poder de compra, e foi feito um ajuste de parâmetros, de faixas, entre outras medidas. O ritmo de contratação do programa que vinha desacelerando, acelerou muito. — disse.

Para Daniella, a expectativa é que haja crescimento de 20% no segundo semestre em relação ao primeiro.

Portaria está sendo avaliada

Durante o evento, a presidente também comentou sobre a brecha aberta pela lei que criou o programa e passou a permitir, a menos de um mês das eleições, o uso de emendas parlamentares para distribuir “vouchers” para o pagamento da entrada nos financiamentos habitacionais a pessoas que pretendem adquirir uma casa no programa habitacional.

As emendas dos parlamentares, na prática, serão destinadas diretamente aos mutuários. Ou seja, o deputado ou senador indicará uma verba para sua região e as prefeituras locais indicarão, baseadas em seus próprios critérios, os empreendimentos e as famílias que serão contempladas com estes recursos.

— Em relação à portaria, estamos avaliando. Havendo concessão legal para operacionalizar, será operacionalizado, dentro dos padrões de processo e risco do banco — disse Daniella.

A medida foi regulamentada semana passada com uma portaria do MDR, fazendo com que políticos possam beneficiar suas bases eleitorais e atender famílias com renda de até R\$ 4,4 mil mensais.

Assim, este valor orçamentário permitirá que muitas pessoas fiquem dispensadas de arcar com o valor de entrada dos financiamentos do programa Casa Verde e Amarela.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

ARTIGO: OS DESAFIOS DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E DA TRANSIÇÃO JUSTA NO BRASIL

Entre as oportunidades de um mercado verde e os desafios do desenvolvimento sustentável, ainda restam lacunas estruturais e sociais para a transição energética no país

Por Cácia Pimentel e Rárisson Sampaio, Especial Para O Prática ESG — São Paulo



Turbina eólica e painéis solares para geração de energia. Mikael Sjoberg/Bloomberg

A realidade da emergência climática impõe a necessidade de se descarbonizar a economia e repensar todo o modelo produtivo. Atualmente, o setor energético responde por cerca de 73% das emissões globais de gases de efeito estufa, tornando-se um elemento central dos esforços de limitação do aquecimento global.

Migrar de uma produção de energia fóssil para uma matriz energética composta por fontes limpas é uma tarefa complexa e de médio a longo prazo, que demanda uma excelente sinergia entre os múltiplos atores. A transição energética exige, também, investimentos em eficiência energética e modificações estruturais em diversos setores da sociedade, como na indústria e nos transportes, onde já se observa uma forte tendência para a bioeletrificação.

Todavia, a janela de ação climática é pequena e demanda mudanças estruturais em curta escala de tempo, o que torna este um dos maiores desafios da atualidade. A retomada econômica pós-pandemia forçou os países a aumentarem rapidamente a oferta de energia, obtida pelo aumento da produção das fontes fósseis disponíveis, especialmente carvão, diesel e gás natural.

Em consequência, houve um abrupto aumento de emissões. Segundo a Agência Internacional de Energia, o carvão foi responsável por mais de 40% no aumento de emissão de gases de efeito estufa em 2021. As emissões no Brasil subiram 10% no mesmo período.

A geopolítica atual – dado o ocorrido na Europa com a guerra da Ucrânia - também aumenta o desafio das nações em garantir a segurança energética. Assim, o investimento em energias sustentáveis se torna uma questão de desenvolvimento nacional, além de evidenciar a disputa pela liderança na consolidação de um mercado de baixo carbono.

Entre as principais economias mundiais, a China detém grande potencial, com a maior capacidade de geração eólica e solar, além de ser um player importante para a transição energética global, fornecendo componentes para o mercado das energias renováveis.

A União Europeia possui a maior geração de energia renovável no mundo e vem impulsionado seus investimentos para reduzir o uso de combustíveis fósseis, sobretudo após o início do conflito russo-ucraniano. Os Estados Unidos aprovaram um pacote de mais de US \$300 bilhões em investimentos para políticas climáticas e energéticas, um marco histórico que evidencia a consolidação desta nova política internacional.

A retomada da economia exige equilíbrio entre medidas de estímulo ao crescimento econômico e à manutenção dos processos de descarbonização, de forma a viabilizar uma transição justa. Para tanto, o poder público e o mercado precisam trabalhar lado a lado para impulsionar investimentos em projetos de infraestrutura e inovação, além de garantir a geração de empregos em setores estratégicos da economia verde, de maneira inclusiva e que dialogue com as diferentes realidades.

No Brasil, a transição energética representa um campo promissor, mas igualmente desafiador para a economia e para o desenvolvimento nacional. Embora a escassez hídrica de 2021 tenha resultado em uma maior participação das termelétricas e redução da energia hidráulica, o mercado das energias renováveis continuou a crescer no país, dado as suas condições naturais excepcionais e sua importante estrutura agrícola, que permite uma intensiva retenção de carbono, produção de biocombustíveis e geração de empregos.

Desde meados da década passada, a produção de energia renovável teve um aumento significativo, sobretudo a eólica (que já possui 12,07% de participação na matriz elétrica nacional), com grande parte concentrada na região Nordeste.

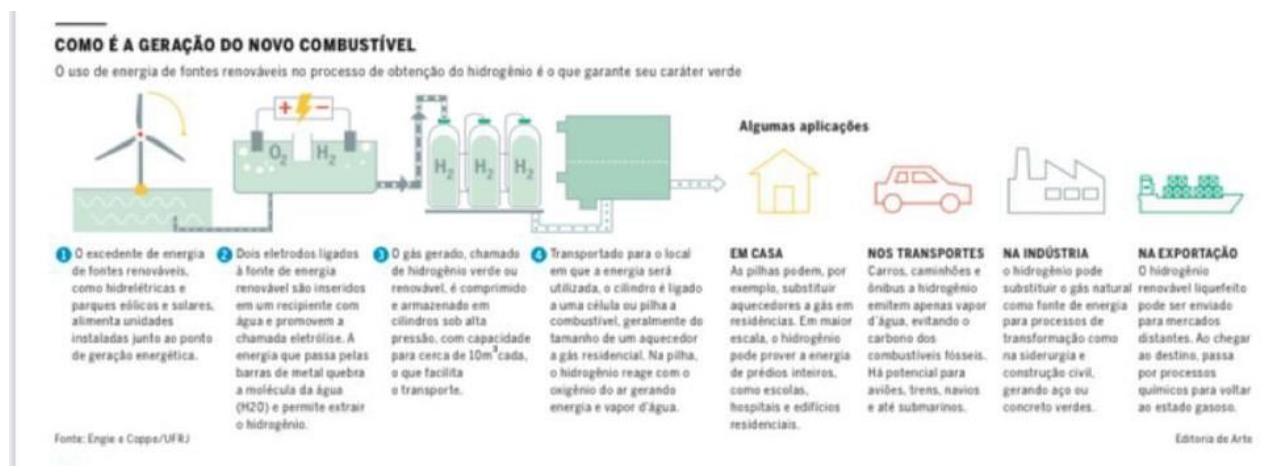
O segmento entra em uma nova etapa de expansão com a abertura do mercado eólico offshore (turbinas implantadas no mar), atraindo uma cifra bilionária de investimentos. A regulamentação da atividade – em tramitação avançada no Congresso – pode ser aprovada ainda em 2022, o que garantiria maior segurança jurídica aos projetos.

A energia solar também tem crescido em ritmo intenso no país, razão pela qual a Agência Internacional de Energia (IEA) aponta para um novo recorde de capacidade de geração de energia renovável em 2022, tendo em vista a expansão da geração distribuída solar fotovoltaica.

Reúso de material: O desafio da reciclagem do plástico

A produção e o uso de biocombustíveis são centrais na política energética nacional. O Brasil é, hoje, um dos maiores produtores mundiais de biodiesel e de etanol. E com as melhores condições para a produção de biogás e de biometano, com incentivos regulamentados por Decreto em 2022.

Por fim, o Hidrogênio Verde (H2V) é uma das principais apostas atuais. Imprescindível para a nova bioeconomia, o componente encontra condições ideais para sua produção no Brasil, em vista da ampliação das novas fontes renováveis, que permitem utilizar o aproveitamento elétrico para separar o hidrogênio da água em um processo chamado de eletrólise.



Como é obtido o hidrogênio verde — Foto: Editoria de arte

No entanto, há obstáculos substanciais a serem superados no curto e no médio prazo. É preciso aliar a formação de uma economia verde com a promoção do desenvolvimento social. Conforme a Agência Internacional de Energia, a migração para fontes de energia limpa deve ser um processo inclusivo e centrado nas pessoas.

Uma transição justa consiste em garantir empregabilidade e compensar as perdas decorrentes da redução da indústria fóssil. Hoje, só no Brasil, este segmento emprega aproximadamente 1,6 milhão de pessoas, de modo que uma redução brusca poderia aprofundar situações de vulnerabilidade.

A requalificação dos profissionais e a oferta de empregos verdes deve ser uma prioridade, especialmente em faixas sociais mais diversificadas. Ao mesmo, não se justifica o aumento expressivo de subsídios à indústria fóssil nos últimos anos.

É preciso, também, lidar com os impactos das atividades. A indústria do petróleo é a principal causadora de danos ambientais, sendo consenso que as emissões de carbono afetam gravemente

o equilíbrio climático. Contudo, para além das emissões, outros impactos devem ser considerados, como o ambiental e o social.

A expansão de novos projetos de geração de energia precisa respeitar o entorno da atividade para incluir medidas de preservação do meio ambiente e de compensação às comunidades afetadas pelos empreendimentos.

A implantação de medidas de precificação de carbono – como taxação ou mercados de carbono – também é um passo importante para garantir a descarbonização do setor energético de forma mais efetiva, e assim contribuir para que o Brasil possa cumprir seus compromissos de descarbonização e neutralização de emissões perante o Acordo de Paris da ONU.

A relação das empresas de energia com as comunidades é outro elemento que merece atenção. Projetos como biorrefinarias, parques eólicos ou solares devem apresentar contrapartidas aos impactos socioambientais causados. No semiárido brasileiro, há um número crescente de mobilizações que denunciam práticas abusivas no uso e ocupação do território, bem como na assinatura de contratos para geração de energias renováveis.

O crescimento da economia verde depende do alinhamento entre políticas macroeconômicas que fomentem as oportunidades da nova indústria energética de baixo carbono ao mesmo tempo em que promova direitos e obrigações socioambientais previstos nos compromissos internacionais firmados pelo Brasil.

Sobre os autores:

Cácia Pimentel é Doutora em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie; Mestre pela Universidade de Cornell e Pesquisadora Visitante da Columbia Law School. Pesquisadora, Consultora e Advogada em Compliance Ambiental. Integrante da LACLIMA – Latin American Climate Lawyers Initiative for Mobilizing Action.

Rárisson Sampaio é Mestrando em Direito Econômico pela Universidade Federal da Paraíba, com foco em Sustentabilidade Socioambiental. Professor e pesquisador universitário. Integrante da LACLIMA – Latin American Climate Lawyers Initiative for Mobilizing Action

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

EMPRESAS QUEREM PAGAR CONCESSÃO DE PORTOS E AEROPORTOS COM DÍVIDAS DA UNIÃO

Autorizado por PEC, encontro de contas com precatórios reduzirá receitas federais já este ano
Por GERALDA DOCA e GABRIEL SHINOHARA — Brasília



Flexibilização: a concessionária Inframérica, que administra o Aeroporto Internacional de Brasília, quer pagar R\$ 2 bilhões em outorgas ao governo com precatórios Marcelo Casal Jr./Agência Brasil

Baseadas em uma mudança autorizada pela PEC dos Precatórios, empresas que levaram a concessão do Aeroporto de Brasília e da Companhia Docas do Espírito Santo querem usar as dívidas da União para pagar outorgas e acertar

as contas com o governo.

Há expectativa também de utilização desses papéis na venda do Aeroporto de Congonhas e no futuro leilão do Porto de Santos. Além das concessões, a nova “moeda” seria usada para quitar

multas ambientais, dívidas com o governo e na compra de imóveis da União, reduzindo as receitas federais a partir deste ano.

O Tesouro admite que a medida pode ter impacto no caixa da União. Veja como o mecanismo vai funcionar na reportagem completa exclusiva para assinantes de O GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

‘BRASIL É O NOSSO FOCO NA AMÉRICA LATINA’, DIZ CHEFE DA OPERAÇÃO BRASILEIRA DA TCS

Empresa de tecnologia da gigante indiana Tata aposta na formação para enfrentar a escassez de mão de obra no país, onde há mil vagas abertas. Problema, ressalta o executivo, é global

Por João Sorima Neto — São Paulo



Tushar Parikh, chefe da operação brasileira da TCS Divulgação

A Tata Consultancy Services (TCS), braço de tecnologia da Tata, maior grupo empresarial privado da Índia, com atuação nos segmentos de aço, automóveis, comunicação, energia, chá e hotelaria, vem crescendo no Brasil a uma velocidade de dois dígitos nos últimos sete anos. Ao completar 20 anos no país, a empresa está à caça de talentos na área de tecnologia, conta Tushar Parikh, chefe da operação brasileira e da TCS na América Latina para clientes do segmento financeiro.

Segundo o executivo, com o avanço da digitalização nos últimos dois anos, a demanda por serviços de tecnologia cresceu muito e há escassez de talentos. Hoje, a TCS tem mil vagas abertas no país.

Para contornar o problema, a empresa de tecnologia vem treinando 250 pessoas a cada trimestre e colocando essa turma em projetos da empresa. Esse modelo usado no Brasil tem sido utilizado globalmente pela companhia nos últimos três anos, com sucesso. Também faz parcerias com universidades para estimular a formação de

estudantes de tecnologia.

Onde a TCS atua no Brasil e como está sendo o desempenho?

Temos um centro de desenvolvimento em São Paulo e outro em Londrina, no Paraná. E um escritório em Macaé, no Rio de Janeiro. Também estamos em mais 25 cidades brasileiras, como Vitória, no Espírito Santo, e Belo Horizonte, em Minas, onde nossa equipe atua. Já são mais de 5 mil empregados no Brasil. Temos crescido no país a uma velocidade de dois dígitos nos últimos sete anos, mas temos escassez de talentos.

A TCS também está enfrentando falta de mão de obra? Há vagas abertas?

Temos mais de mil vagas abertas, que precisamos preencher para atender nossos clientes no Brasil. A pandemia fez crescer muito a demanda por tecnologia. Mas temos uma escassez dos talentos que precisamos.

O que a TCS está fazendo? Importando profissionais?



Estamos fazendo no Brasil o mesmo que globalmente, e que tem sido um sucesso. Treinamos pessoas entre três e cinco meses e, depois, colocamos esses profissionais em capacitação tecnológica para atender nossos projetos. No Brasil, capacitamos 250 pessoas a cada trimestre para preencher as vagas abertas. O objetivo é criar essa mão de obra local, investindo em treinamento. Acreditamos que, em um ou dois anos, esses profissionais já estejam capacitados para nossas necessidades.

Como a digitalização permite o trabalho remoto, a TCS está utilizando mão de obra estrangeira para projetos locais enquanto há essa lacuna?

Trazemos profissionais da Índia para ajudar a capacitar nosso time do Brasil. Temos alguns projetos muito específicos em que temos indianos trabalhando on-line. Mas é menos de 10%, porque há as questões do fuso horário e do português. Nosso objetivo é crescer com equipe local.

A falta de mão de obra acontece em outros países?

Sim. Globalmente, temos mais de 630 mil empregados. Na Índia, são 200 mil. E lá treinamos 30 mil pessoas a cada ano. Estamos em nove países da América Latina e temos o mesmo problema, seja no México ou na Colômbia. A demanda é sempre maior do que a oferta de talentos.

A mão de obra brasileira é bem treinada se comparada à de outros países da América Latina?

É difícil fazer comparações. Acredito que, no Brasil, é preciso focar muito cedo na educação, nas escolas mesmo, para injetar no DNA das crianças de 12 a 15 anos o gosto pela tecnologia. Dá para fazer carreira e trabalhar em qualquer país, nos Estados Unidos, na Índia, na Europa. O Brasil tem bons profissionais, mas temos que ter mais tecnologia nas escolas.

A empresa atua nesse sentido no Brasil? De que forma?

A TCS faz parcerias com universidades para ajudar a criar talentos locais e oferecer trabalho a eles. Nos últimos meses, fizemos parceria com a Universidade de Londrina para treinar alunos de Tecnologia na cidade de Assaí, que fica a 45 minutos de Londrina e tem 15 mil habitantes. Já estamos em um processo de recrutar mais gente, 40 a 45 pessoas. É uma forma de formar talentos localmente e não ter problemas de falta de mão de obra no futuro. E é uma forma de criarmos mais empregos.

Qual a importância da América Latina e do Brasil para a empresa?

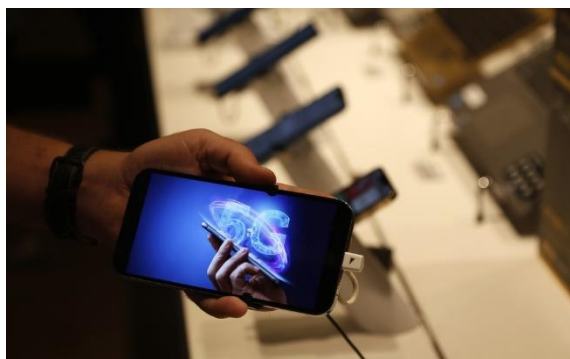
No último ano fiscal (encerrado em março passado), globalmente tivemos receita de US\$ 25 bilhões. Cerca de 4% a 5% vieram da América Latina. Estamos aqui há 20 anos. Brasil, México e Colômbia são os principais países na região. No Brasil, estamos crescendo a uma velocidade de dois dígitos nos últimos sete anos. Podemos crescer ainda mais, há muitas oportunidades na região e no Brasil.

Tem algum investimento específico no Brasil?

Investimos sempre na expansão da nossa operação aqui. Estudamos trazer ao Brasil, no ano que vem, o projeto global chamado Pace Port, um investimento importante. É um projeto de inovação aberta, com universidades, alunos, empregados, em que criamos um ecossistema de inovação aberta para nossos clientes. Ele existe em poucos países, como Estados Unidos, Canadá, Japão e Reino Unido. O Brasil é o nosso foco na América Latina.

A chegada do 5G ao Brasil abre novas oportunidades de negócios?

Nossa perspectiva global é que o 5G vai criar muitas oportunidades. Não só para a área de telecomunicação, mas para saúde, bancos, varejo. Mas em países como Índia e Brasil, muito grandes, ainda é preciso incluir o 4G em muitas cidades pequenas.



'Quero celular 5G'. Aumentou a procura nas lojas por aparelhos compatíveis com a nova tecnologia. Consumidor aproveita para tirar dúvidas sobre a quinta geração — Foto: Fábio Rossi/Agência O Globo

No Brasil, durante esses 20 anos, a TCS já passou por diferentes governos. Um ano eleitoral atrapalha a operação?
Não.

Quantos clientes a TCS tem no Brasil?

No Brasil temos cerca de 150 clientes. Nosso objetivo é esse: crescer com os mesmos clientes e firmar parcerias de longo prazo. Temos parcerias de 20 anos. Globalmente, temos apenas 1.300 clientes. Aqui, temos clientes globais como General Electric, Bayer, Novartis. E clientes brasileiros com atuação na América Latina ou global, como Vale, Petrobras, Itaú. Em três anos, dobramos os nossos números com esses clientes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO PARA 2022 PELA 11ª SEMANA SEGUIDA

Estimativa para alta do IPCA foi reduzida de 6,61% para 6,40%; em relação a 2023, a mediana recuou pela quarta semana consecutiva, de 5,27% para 5,17%

Por Thais Barcellos

BRASÍLIA - O Boletim Focus divulgado nesta segunda-feira, 12, mostrou continuidade do movimento de melhora das expectativas de inflação para 2022 e 2023, ao mesmo tempo em que aponta deterioração para 2024, para onde caminha o horizonte relevante de política monetária.

Para 2022, a estimativa para alta do IPCA - índice de inflação oficial - foi reduzida pela 11ª semana seguida, de 6,61% para 6,40%, reflexo das desonerações patrocinadas pelo governo para baixar combustíveis e energia e também do recuo dos preços de gasolina.

Há um mês, a projeção era de 7,02%. Em relação a 2023, a mediana recuou pela quarta semana consecutiva, de 5,27% para 5,17%, contra 5,38% quatro semanas antes.

Considerando somente as 77 estimativas atualizadas nos últimos 5 dias úteis, mediana para 2022 passou de 6,27% para 6,06%. Para 2023, variou de 5,09% para 5,05%.

Apesar da melhora considerável nas últimas semanas, as medianas divulgadas na Focus continuam a apontar para três anos consecutivos de estouro da meta a ser perseguida pelo Banco Central, após o descumprimento já observado em 2021, com o IPCA de 10,06%. O alvo para 2022 é de 3,50%, com tolerância superior de até 5,00%, enquanto, para 2023, a meta é de 3,25%, com banda até 4,75%.

Contrariando o movimento firme observado nas projeções para 2022 e 2023, a mediana para o IPCA de 2024 voltou a avançar, de 3,43% para 3,47%, contra 3,41% há um mês. Na semana passada, o diretor de Política Monetária do BC, Bruno Serra, afirmou que o aumento das expectativas de 2024 tem incomodado a autoridade monetária.

Na Focus, a previsão para 2025 permaneceu em 3,00%, percentual igual ao de 61 semanas atrás. A meta para os dois anos é de 3,00%, com intervalo de 1,5% a 4,5%.

No Comitê de Política Monetária (Copom) de agosto, o BC atualizou suas projeções para a inflação com estimativas de 6,8% em 2022, 4,6% em 2023 e 2,7% para 2024. O colegiado elevou a Selic em 0,50 ponto percentual, para 13,75% ao ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2022

ULTRAGAZ COMPRA STARTUP DE ASSINATURA DE ENERGIA RENOVÁVEL PARA RESIDÊNCIAS; VEJA COMO FUNCIONA

Conhecida pelo gás de botijão, companhia comprou a startup Stella por R\$ 63 milhões, pois entende que transição energética afetará seu negócio

Por Fernanda Guimarães

A Ultragaz, braço de venda de botijões de gás do Grupo Ultra, anunciou nesta segunda-feira, 12, a compra de uma startup que pode marcar a jornada da empresa rumo à transição energética. O negócio adquirido foi a Stella Energia, plataforma que conecta os geradores de energia solar a residências e pequenos negócios. É uma espécie de serviço de assinatura de energia que pode reduzir a conta de energia em cerca de 15%, em média. A Ultragaz vai desembolsar R\$ 63 milhões pela Stella, na qual já investia por meio de seu braço de venture capital.

O presidente da Ultragaz, Tabajara Bertelli, afirma, ao Estadão, que a aquisição está ligada à crença da companhia na transição energética – que certamente terá influência nos negócios da companhia. “De dois anos para cá estamos olhando para o futuro e rediscutindo a expectativa da empresa, que sempre foi muito focada no GLP (gás liquefeito de petróleo). Estamos acompanhando a transição energética e estudando onde mais a empresa poderia se desenvolver”, explica.



Bertelli, da Ultragaz: investimento na transição energética para depender menos do GLP

A leitura foi que a Stella poderia dar um salto se tivesse acesso aos clientes da Ultragaz, presentes em todo o País. Ou seja: a Stella passaria a contar com um contingente de vendedores e a ter contato direto com clientes em potencial. Além de atender 60 mil clientes com gás a granel, feito diretamente no ponto do cliente, a Ultragaz tem 6 mil distribuidores para domicílios.

Queremos ser um player relevante no desenvolvimento desse mercado, aproveitamos que temos uma marca de reputação elevada

Presidente da Ultragaz, Tabajara Bertelli

O racional por trás do negócio da Stella é dar acesso à energia renovável mesmo para quem não quer ou não pode fazer um investimento inicial em placas solares, que hoje são a alternativa mais comum, e conseguir um desconto na conta de luz. Segundo a empresa, trata-se de algo simples: o consumidor “assina” a quantidade de energia que abastecerá sua residência ou negócio. A Stella conecta essa residência ou negócio a uma usina geradora de energia renovável. Não há investimento nem multa por cancelamento.

O reforço da atuação da Ultragaz para se preparar para uma transição energética ocorre ainda em um momento em que o Grupo Ultra remanejou seu portfólio de empresas, vendendo o seu negócio de farmácias, a Extrafarma e a indústria química Oxiteno.

Projeto-piloto motivou investimento maior

O potencial da parceria com a Stella, segundo o presidente da Ultragaz, ficou evidente no projeto-piloto, que começou desde o investimento feito pela companhia no ano passado. Dos 11 mil contratos da Stella, 1,5 mil já são de clientes da Ultragaz. Isso fruto apenas de um trabalho inicial em que distribuidores da empresa, em algumas localidades, passaram a ofertar a assinatura de energia.

“Agora queremos colocar isso em uma escala maior”, afirma, sem definir, por ora, uma meta. “Queremos ser um player relevante no desenvolvimento desse mercado, aproveitando que temos uma marca de reputação elevada”, diz.

Segundo Bertelli, a ideia é deixar o negócio da Stella independente operacionalmente. Após todas as aprovações necessárias, a startup se tornará uma subsidiária da Ultragaz. “Os fundadores da Stella seguirão à frente do negócio com incentivos para se ter um plano de longo prazo para o negócio.”

Há vários indícios do crescimento do setor de energia renovável no País. Um deles são os dados da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), que confirmam o crescimento do mercado de energia solar no Brasil. Grande parte dessa geração distribuída tem como destino residências, com 48,5% do total. Em seguida vem o setor de comércio e serviços, que fica com 30,4%.

A Absolar aponta um crescimento de 35% desse mercado neste ano em relação ao ano passado, sendo 16% da potência instalada em Minas Gerais, que lidera o ranking nacional, seguido por São Paulo, com 13,4%.

Na avaliação do coordenador do Centro de Desenvolvimento Socioambiental da ESPM, Marcus Nakagawa, cenário de crise econômica nas startups e a necessidade de investimentos em fontes de energia limpa devem impulsionar a procura das grandes companhias por empresas menores com foco em energias renováveis. “Esse é um caminho sem volta, todas as empresas que usam matrizes mais poluentes terão que fazer isso, se movimentar rumo a fontes limpas. Buscar essas mudanças com aquisições é uma boa saída”, avalia.

Para Nakagawa, outro aspecto importante no processo de transformação energética no País vem sendo pautado pela “pressão” feita por grandes investidores estrangeiros atrás de fontes de energia limpa. “Lá fora, os fundos de investimento já estão se movimentando nesse caminho. Mas no Brasil, ainda falta uma visão governamental que impulse essa mudança”, diz o coordenador.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2022

CNI PEDE AO STF EXTINÇÃO DA AÇÃO QUE QUESTIONA CORTE DO IPI

Entidade afirma que último decreto do governo sobre o tema atendeu os questionamentos do partido Solidariedade

Por Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) protocolou no Supremo Tribunal Federal (STF) uma petição pela extinção do processo que questiona a redução das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A entidade argumenta que o último decreto do governo sobre o tema atendeu os questionamentos feitos pelo partido Solidariedade e, portanto, levou à “perda de objeto” da ação que tinha como objetivo proteger a competitividade da Zona Franca de Manaus.

No começo do ano, o governo reduziu as alíquotas do IPI para todos os bens industriais fabricados no País, com exceção dos cigarros, o que levou a uma forte reação política em defesa das fábricas instaladas no polo de Manaus (AM). Em maio, o ministro do STF Alexandre de Moraes já havia suspenso a desoneração para os produtos fabricados na Zona Franca.



CNI protocolou no (STF uma petição pela extinção do processo que questiona a redução das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)
Foto: André Dusek/Estadão

O governo editou novo decreto no fim de julho excluindo parte dos produtos fabricados em Manaus da medida, mas, novamente, Moraes suspendeu parte do texto no dia 8 de agosto. No dia 24 do mês passado, o Planalto publicou um terceiro decreto, retornando o IPI original para mais 109 produtos -- totalizando 170 tipos de bens industriais fabricados na capital amazonense que seguirão com alíquota cheia no resto do País.

O diretor jurídico da CNI, Cassio Borges, lembra que o conjunto de 170 produtos representa 95,65% do faturamento total da Zona Franca de Manaus na média entre os anos de 2019 e 2021. Os 4,35% restantes são fabricados majoritariamente nos demais Estados do País, com 99,1% do faturamento desses bens fora do Amazonas.

Por isso, para a CNI, o último decreto não desrespeita a decisão liminar do STF, mas, sim confere segurança jurídica para a redução do IPI sem afetar a competitividade das fábricas em Manaus. “A política fiscal regional não pode ser traçada sem uma ‘delicada ponderação de valores’, e não pode ser implementada de forma desconectada de outras políticas que visam ao desenvolvimento econômico de todo o território nacional”, completa a entidade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/12/2022

JUSTIÇA SUSPENDE VENDA DIRETA DE ATIVOS DE EIKE PARA PAGAR CREDORES DE FALÊNCIA

Negociação de debêntures (títulos da dívida) da Anglo American fazem parte do processo de falência da MMX, mineradora do empresário; processo foi suspenso pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais

Por Vinicius Neder

A segunda instância do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJ-MG) suspendeu a venda das debêntures participativas emitidas pela Anglo American pertencentes à massa falida da MMX, mineradora do empresário Eike Batista. Incluídos na massa falida no ano passado, os papéis são tidos como o último ativo valioso do ex-bilionário e suas empresas, capaz de fazer frente a suas dívidas.

A venda de debêntures emitidas pela Anglo American vinha sendo disputadas em um duelo de gigantes entre a XP e o BTG Pactual. O primeiro a fazer uma oferta foi o BTG, no valor mínimo de R\$ 360 milhões. A proposta foi aceita pelo administrador da recuperação judicial. Em seguida, em parceria com o Banco Modal, a XP entrou no jogo oferecendo R\$ 390 milhões pelos ativos de títulos de dívida.

Antes disso, a expectativa de venda dos papéis, que inicialmente seria realizado via leilão, era bem maior: inicialmente, a arrecadação esperada era de R\$ 1,8 bilhão. No entanto, três certames foram realizados, sem que uma proposta firme fosse realizada, o que acabou levando à venda direta dos papéis da dívida da Anglo American.



**Eike Batista, na Polícia Federal no Rio.
FOTO: MARCOS ARCOVERDE/ESTADÃO**

Com isso, na segunda-feira da semana passada, dia 5, a juíza Cláudia Helena Batista, titular da 1.ª Vara Empresarial de Belo Horizonte do TJ-MG, autorizou a reabertura do processo de venda, informando que o administrador judicial estava autorizado a buscar proposta do tipo “stalking horse”, ao preço mínimo de R\$ 360 milhões. Uma proposta do BTG chegou a ser aceita.

No entanto, os advogados de Eike recorreram das decisões da juíza e do administrador judicial. Primeiramente, entraram com embargos de declaração, pedindo à juíza que esclarecesse sobre os prazos do processo de venda direta e sobre o valor mínimo estabelecido. Depois, recorreram à segunda instância, com um mandado de segurança.

No sábado, 10, o desembargador Newton Teixeira Carvalho, do TJ-MG, concedeu liminar favorável ao mandado de segurança, suspendendo o processo de venda direta, segundo uma fonte que pediu anonimato. Na liminar, o desembargador decidiu que o processo fica suspenso até a juíza apreciar os embargos de declaração interpostos pela defesa de Eike.

Na sexta-feira, dia 9, os advogados de Eike já haviam criticado as decisões da juíza e do administrador judicial. A defesa do empresário considerou o preço mínimo de R\$ 360 milhões uma “depreciação descabida”, os prazos açodados e o processo como um todo, pouco transparente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2022

ECONOMIA VERDE É OPORTUNIDADE DE CRESCIMENTO PARA O BRASIL

A pauta ambiental será um acelerador da economia, com novos padrões de competitividade
Coluna Luiz Carlos Trabuço Cappi

Esta coluna será a primeira de outras que terão a intenção de sugerir caminhos para o Brasil se reencontrar com o crescimento de forma sustentável, consistente e duradoura. Vamos iniciar com a abordagem da economia verde, um dos pilares para a construção dessa nova perspectiva.

A luta contra as mudanças climáticas se fortalece conforme os fenômenos da falta de chuvas e do aquecimento se agravam e se espalham por todo o planeta. O movimento é hoje um modelo de negócios com a adesão crescente de empresas, instituições multilaterais, governos e classe política.



A tecnologia será fundamental para apontar soluções ao correto aproveitamento dos recursos hídricos e das florestas. Foto: Herton Escobar/Estadão

Isso significa que a promoção do meio ambiente é um novo fator de crescimento econômico, na medida em que se capacita a gerar riqueza, empregos e investimentos. Pelo seu espírito de fazer o bem, inspira empreendedorismo e inovação.

A economia verde já é o futuro. Os Estados Unidos, a maior economia do mundo, que recentemente transformou em lei o Inflation Reduction Act, são uma referência poderosa. É uma lei que contém vários dispositivos para reduzir a inflação. O mais importante é a estratégia de baixar custos com investimentos em energia limpa, por meio de um colossal orçamento de US\$ 369 bilhões. São recursos para a nova matriz energética, dentro dos propósitos de combate às mudanças climáticas. Boa parte do dinheiro será usado no incentivo à aquisição de veículos que não utilizem combustíveis fósseis, na modificação dos sistemas de energia das residências e em financiamento à produção de equipamentos para a redução do efeito estufa. O objetivo é a produção de energia mais barata e mais limpa.

O modelo mexe com toda a base da economia daquele país, e busca o crescimento sustentado.

Para o Brasil, esse novo enfoque dos EUA terá poder transformador, pois a pauta ambiental será um acelerador da economia, com novos padrões de eficiência e competitividade.

Há demandas em diferentes setores econômicos, que vão da troca da matriz energética até os investimentos para a preservação dos ativos florestais do País. A tecnologia será fundamental para apontar soluções ao correto aproveitamento dos recursos hídricos e das florestas.

Os EUA esperam que a mudança da matriz energética estimule a criação de companhias e empregos, com impactos diretos na indústria de fundos de investimento e ativos sustentáveis.

As possibilidades crescem à medida que o respeito ao meio ambiente e à sustentabilidade se torna um princípio orientador para pessoas, investidores e empresas. Nesse universo, por sua biodiversidade e clima, o Brasil tem uma oportunidade única.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CRISE OBRIGA ALEMANHA A SE COMPROMETER COM O GNL

Fornecedoras de energia alemãs estão assinando acordos de longo prazo com fornecedores de gás natural liquefeito (GNL), especialmente dos EUA, numa reviravolta destaca o dilema energético da Europa

Por Vanessa Dezem e Anna Shiryaevskaya — Bloomberg

A crise energética está forçando a Alemanha a assinar contratos de fornecimento de combustíveis fósseis com duração de décadas, num esforço para manter as luzes acesas e as casas aquecidas, o que coloca em risco suas metas ambientais.

Fornecedoras de energia alemãs - da Uniper a RWE - assinaram acordos de longo prazo com fornecedores de gás natural liquefeito (GNL), especialmente dos EUA, e são esperados mais desses acordos. Até agora, as concessionárias alemãs evitavam contratos de 15 a 20 anos, para não se comprometerem com uma fonte de energia que emite carbono e metano.

Essa reviravolta destaca o dilema energético da Europa. À medida que a Rússia limita o fornecimento de gás ao continente em um movimento que ameaça levar a região à recessão, as únicas opções para substituição rápida são os combustíveis fósseis, que pode frustrar a meta do continente de se tornar neutra em carbono.

Em toda a Europa, os governos estão acelerando o uso de terminais flutuantes de GNL que levam uma fração do tempo para serem construídos em relação às suas versões onshore. A Alemanha, que recebia mais da metade de seu gás via gasodutos da Rússia, agora está fretando cinco unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação, ou FSRUs, e mais duas que serão alugadas por particulares. Três estão programados para entrar em operação neste inverno.

“O gás natural será necessário por um tempo, a Alemanha não tem como substituí-lo tão rápido quanto gostaria”, disse Ulrich Scholz, do escritório de advocacia Freshfields Bruckhaus Deringer.

No momento, a Alemanha precisa de no mínimo 40 milhões de toneladas a mais de GNL, estima a Venture Global, empresa americana produtora de GNL. Nos próximos sete a nove anos, a Europa exigirá até 200 milhões de toneladas de suprimento adicional.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2022

ANTAQ APROVA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

O projeto vai, agora, para o Ministério da Infraestrutura antes de seguir para o Tribunal de Contas da União (TCU)

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Porto de Santos, administrado pela Santos Port Authority — Foto: Divulgação/Sergio Coelho

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, nesta segunda-feira (12), a desestatização da Santos Port Authority, empresa que administra o Porto de Santos. O projeto vai agora para o Ministério da Infraestrutura antes de seguir para o Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo a Antaq, o prazo do contrato de concessão foi definido em 35 anos, com possibilidade de extensão por mais cinco, em caso de desequilíbrio econômico-financeiro.

A agência informa que o projeto aprovado prevê R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, dos quais R\$ 2,1 bilhões serão destinados à infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões para a construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá.

O objetivo é que vença a disputa pelo contrato o grupo que oferecer o maior valor de outorga, cujo montante mínimo foi fixado em R\$ 3,015 bilhões.

O governo federal tem insistido na previsão de fazer a privatização da autoridade portuária ainda em 2022, um cenário considerado inviável pelo mercado e pelo próprio BNDES, que destaca a importância de fazer o projeto com calma. A percepção de muitos atores é que conseguir a aprovação do TCU da modelagem ainda neste ano já seria uma grande vitória.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2022

MINERADORA BAMIN AMPLIA PLANO DE INVESTIMENTOS NA BAHIA DE R\$ 14 BI PARA R\$ 20 BI

A mineradora do grupo Eurasian Resources Group também aumentou o plano de produção de minério de ferro no Estado, de 18 milhões de toneladas para 26 milhões de toneladas por ano a partir de 2026

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte



Projeto da Bamin de extração e beneficiamento de minério de ferro na Mina Pedra de Ferro, na Bahia — Foto: Reprodução

A Bahia Mineração (Bamin), pertencente ao grupo Eurasian Resources Group (ERG), que tem origem no Cazaquistão, ampliou o plano de investimentos na Bahia de R\$ 14 bilhões para R\$ 20 bilhões até 2026. A mineradora aumentou o plano de produção de minério de ferro no

Estado, de 18 milhões de toneladas para 26 milhões de toneladas por ano a partir de 2026. Para isso, a companhia pesquisa a viabilidade econômica da exploração de outras minas no Estado.

A Bamin também avalia participar, no ano que vem, do leilão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste entre Caetité (BA) e Barreiras (BA) — (Fiol II) —, com extensão de 485 quilômetros.

O projeto atual de investimentos da Bamin inclui o Porto Sul, em Ilhéus (BA), a ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol I), que vai de Ilhéus (BA) a Caetité (BA), somando 537 quilômetros, e a exploração de minas. Do valor total previsto, R\$ 1 bilhão são investidos neste ano com recursos próprios.

“Fizemos pesquisas de mercado e a conclusão é que existe demanda para a produção de até 40 milhões de toneladas por ano”, disse o presidente da Bamin, Eduardo Ledsham. O executivo disse que a companhia possui outros direitos minerários e realiza, neste momento, estudos de viabilidade econômica para explorar outras áreas. “Estamos bastante otimistas com o nosso modelo econômico até agora. A projeção é que, com as minas satélites, vamos conseguir estender a vida da produção minerária para 52 anos”, afirmou.

Com a proposta original de produção de 18 milhões de toneladas por ano, a previsão era que a mina estaria exaurida em 26 anos. Esse tempo baixou para 22 anos com o aumento do volume a ser produzido por ano a partir de 2026.

No ano passado, a Bamin produziu na Bahia 1,07 milhão de toneladas. Neste ano, a produção chegará a 950 mil toneladas, estimou o executivo. “Já foi pedida autorização ao governo da Bahia para aumentar a extração para produzir 2 milhões de toneladas no ano que vem”, afirmou Ledsham.

Da produção deste ano, 570 mil toneladas serão exportadas para a China, 260 mil toneladas vão para a Europa e o restante fica no mercado interno. Atualmente, a produção é escoada pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) da VLI e a exportação é embarcada pelo terminal portuário da Enseada, no Recôncavo Baiano.

Porto Sul

Os investimentos neste ano estão mais concentrados nas obras do Porto Sul. Ledsham disse que as obras começaram no ano passado e, após a conclusão da primeira fase, em setembro, a expansão do porto vai levar 48 meses. O porto poderá receber navios com capacidade de 220 mil toneladas. O porto terá capacidade para 42 milhões de toneladas de embarque, segundo o executivo. Desse total, a Bamin pretende usar 60% e os outros 40% serão usados para embarques do agronegócio.

A Bamin montou uma base em Jequié (BA), com 120 pessoas, para a implantação da ferrovia, que começará no ano que vem. A expectativa da companhia é que 55 mil empregos diretos e indiretos sejam gerados na fase de construção das obras.

Neste ano, a Bamin investe na abertura de acesso às estradas de acesso à mina e à ferrovia. A ferrovia terá 39 terminais, onde produtores poderão acessar e fazer embarques, segundo o presidente. “Nós fechamos um memorando de intenções com produtores e indústrias da Bahia para exportar pelo Porto Sul”, disse Ledsham.

Segundo o executivo, o Estado produz 7,5 milhões de toneladas de grãos por ano e, hoje, fazem o escoamento por rodovias. A ferrovia terá capacidade para 60 milhões de toneladas, das quais 40% serão usadas pela Bamin.

Em relação à busca de investidores para bancar parte do projeto, Ledsham disse que já tem negociações avançadas com bancos nacionais e internacionais, mas não forneceu mais detalhes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2022

INDÚSTRIAS EUROPEIAS PAGAR UMA CONTA ALTA COM CORTE DO GÁS RUSSO

Rússia vem usando as vastas reservas de energia do país como arma para minar o apoio à Ucrânia desde a invasão do país em fevereiro deste ano

Por Dow Jones — Londres, Nova York e Berlim

A indústria europeia prosperou por décadas com um suprimento constante de gás russo barato, que fluiu ininterruptamente durante a Guerra Fria e em outros momentos de tensão entre Moscou e o Ocidente.

Desde que invadiu a Ucrânia, o presidente russo, Vladimir Putin, usa as vastas reservas de energia do país como arma para minar o apoio a Kiev. Ele fechou as torneiras do maior gasoduto de gás natural, Nord Stream, neste mês.

O impacto levou a Europa à beira da recessão e ameaça infligir danos duradouros à indústria. Ao contrário dos EUA, a Europa se apoiou na manufatura pesada para manter sua economia em alta nas últimas décadas. Uma fatia grande de sua economia vem de siderúrgicas, indústrias químicas e montadoras de automóveis.

A crise de energia na Europa deixou poucos negócios intocados, de aço e alumínio a fabricantes de automóveis, vidro, cerâmica, açúcar e papel higiênico. Alguns setores, de uso intensivo de energia, como o de metais, estão fechando fábricas que analistas e executivos dizem que poderão nunca mais reabrir, colocando em risco milhares de empregos.

A questão é se a crise atual é temporária ou marca o início de uma nova era de desindustrialização na Europa. O bloco vasculhou o mundo em busca de suprimentos alternativos de gás, fechando acordos para comprar gás dos EUA, Catar e outros países. Mas o continente pode nunca mais ter acesso ao gás russo barato que o ajudou a competir com os EUA, ricos em recursos, e compensar os altos custos trabalhistas, regras de emprego rígidas e regulamentações ambientais rigorosas.

Na cidade de Ziar nad Hronom, na Eslováquia, construída em torno de uma fábrica de alumínio de 70 anos que abastece fabricantes de autopeças em todo o continente, alguns temem por seu futuro financeiro. “Este é provavelmente o fim da produção de metal na Europa”, disse Milan Veselý, que trabalhou na Slovalco, controlada pela norueguesa Norsk Hydro, durante toda a sua vida adulta, seguindo os passos de seus pais.

A Slovalco está entre as empresas atingidas pela volatilidade dos preços da eletricidade em toda a Europa causada pela baixa oferta russa de gás gerador de energia. Durante anos, a fábrica foi de longe a maior compradora de energia na Eslováquia, consumindo 9% da eletricidade do país, a maior parte proveniente de energia nuclear.

Antes que os preços da energia começassem a subir no ano passado, a Slovalco pagava cerca de 45 euros (cerca de US\$ 45) por cada megawatt-hora de energia. Em 2022, até agora, pagou 75 euros, em um acordo fechado no ano passado. No final de agosto, os preços atingiram 1 mil euros em toda a Europa.



Usina na Alemanha abastecida pelo gasoduto russo Nord Stream 1 — Foto: Jens Buettner/dpa via AP

Preços

A Slovalco não renovou seu contrato de energia para 2023, que teria custado 2,5 bilhões de euros no recente pico nos mercados de energia. Veselý, gerente da fábrica, está encerrando a produção de metais primários, deixando uma pequena operação de reciclagem. Ele também está demitindo 300 dos 450 trabalhadores. “A volatilidade do preço da

eletricidade nos dias de hoje é uma loucura”, disse ele. “É assim que estamos matando a indústria.”

Cortes e fechamentos de fábricas ajudaram os governos europeus na tentativa de reduzir a demanda. Juntamente com a busca por fornecedores não russos, isso permitiu à União Europeia estocar gás suficiente para preencher mais de 80% de sua capacidade de armazenamento, provavelmente o suficiente para atravessar o inverno sem cotas impostas pelo governo, mesmo que Putin reduza os suprimentos a zero, dizem os analistas.

O julgamento que a maioria dos governos fez é que desacelerar e fechar fábricas agora é preferível a cortar a energia de hospitais e escolas durante o inverno. A Europa consumiu 10% menos gás do que a média para a época do ano em agosto, de acordo com a empresa de dados de commodities ICIS. A UE pretende reduzir a demanda em 15%.

O fechamento de fábricas tem um custo tremendo. Empresas de setores de uso intensivo de energia dizem que podem falir neste inverno sem o apoio do governo. As cadeias de suprimentos complexas em setores como as indústrias automobilística e alimentícia estão sendo prejudicadas, aumentando as pressões inflacionárias, exatamente no momento que como os gargalos da pandemia mostram sinais de afrouxamento.

A gigante norueguesa de fertilizantes Yara International, que usa gás como um ingrediente, cortou a produção de amônia em 65% em suas fábricas europeias.

Amônia importada

“Pensamos em coisas que não ousaríamos pensar um ano atrás”, disse Michael Schlaug, diretor-geral da fábrica de Sluiskil da Yara na Holanda, que parou a segunda de três fábricas de amônia no final de agosto. Os engenheiros estão reequipando as máquinas para acomodar amônia importada com maior teor de água, à medida que a instalação se volta para remessas dos EUA, Trinidad e outros lugares para substituir os produtos fabricados anteriormente.

A empresa holandesa de fertilizantes OCI está importando mais amônia por Roterdã. Ela planeja triplicar sua capacidade no porto até o próximo ano e está expandindo suas instalações de Beaumont, Texas, para produzir amônia que pode ser transportada para a Europa e Ásia.

“Isso inclina a balança a favor dos EUA”, disse o presidente-executivo Ahmed El-Hoshy, referindo-se aos custos de energia.

Uma redução da capacidade industrial da Europa aprofundaria a dependência de materiais e peças fabricados no exterior em um momento em que os governos estão se esforçando para trazer as

cadeias de fornecimento de energia renovável, veículos elétricos e armas militares para mais perto de casa.

Os produtores de metais, que precisam de energia intensiva para quebrar e formar ligações químicas, estão na linha de frente da crise. Os preços da eletricidade mais que dobraram neste ano, impulsionados pelos altos preços do gás, problemas nas usinas nucleares da França e pela baixa geração de energia hidrelétrica.

A ArcelorMittal, uma das maiores siderúrgicas do mundo, fechará um alto-forno em Bremen e uma usina de redução direta em Hamburgo que produz ferro-esponja, usado para produzir aço bruto. Na Alemanha, a ArcelorMittal já havia reduzido a demanda de gás em cerca de 40%, em relação ao que planejava consumir no início do ano.

“Nunca tivemos tamanha reviravolta nos preços da energia”, disse Reiner Blaschek, executivo-chefe da empresa para a Alemanha. “Tudo o que está associado a uma enorme volatilidade no curto prazo é para nós, como empresa comercial, puro veneno, para dizer o mínimo.”

“Você precisa reinventar toda a cadeia de fornecimento de energia em movimento”, acrescentou Blaschek.

A ArcelorMittal Alemanha vem comprando ferro-esponja dos EUA, em vez de produzi-lo localmente usando gás.

Os estoques de zinco quase se esgotaram na UE, levando os clientes a importar metal da China, de acordo com o grupo de lobby da indústria metalúrgica Eurométaux. Analistas dizem que a produção europeia de alumínio primário está diminuindo, deixando o continente com operações de reciclagem que produzem metal adequado para indústrias como embalagens, mas não para rodas, freios ou peças para aviões.

Alumínio

As fundições de alumínio não estão conseguindo renovar seus contratos de energia. As empresas precisam de 15 megawatts-hora de energia para produzir uma tonelada de alumínio primário, ao custo de 9 mil euros a preços de eletricidade recentes, enquanto uma tonelada pode ser vendida por menos de 2,5 mil euros, de acordo com a associação de metal da Alemanha, WV Metalle.

“Precisamos de ajuda emergencial imediata, caso contrário estaremos ameaçados de desindustrialização na Alemanha”, disse Franziska Erdle, gerente geral da WV Metalle.

A fábrica de alumínio San Ciprián da Alcoa na Espanha, a fundição de zinco Portovesme da Glencore na Itália e as fábricas de zinco do Grupo Trafigura na Holanda, França e Bélgica reduziram ou fecharam a produção. Metade da capacidade de alumínio e zinco da UE está desligada, além de cortes em silício e ligas de ferro, disse a Eurométaux em carta a autoridades da UE neste mês.

Tom Price, chefe de estratégia de commodities da Liberum, compara o choque ao aumento nos preços da energia que matou a indústria de alumínio do Japão na década de 1970. “Este é um evento tão grave e a base industrial da Europa tornou-se muito dependente da Rússia para energia barata”, disse ele. “Pode ser que ela não seja capaz de reverter essa situação.”

A menor produção das fábricas da Europa ameaça se espalhar pelas cadeias de suprimentos. Os fabricantes de automóveis foram atingidos tanto em sua própria dependência do gás para energia e aquecimento quanto indiretamente por problemas de fornecimento. A Volkswagen disse que está estocando produtos de vidro, como janelas e pára-brisas, temendo que a escassez de gás possa atingir os fabricantes do produto.

Uma porta-voz da Safran, fabricante francesa de motores de aeronaves e equipamentos relacionados à defesa, disse que uma cadeia de suprimentos frágil limitou a capacidade da empresa

de aumentar a produção. Até agora, conseguiu comprar metal de fornecedores existentes, mas a empresa está monitorando a situação, acrescentou.

Alimentos

Na produção de alimentos, as usinas de açúcar são movidas a gás natural. A autoridade federal de concorrência da Alemanha disse neste mês que os quatro produtores do país poderão cooperar se o fornecimento for cortado, por exemplo, disponibilizando capacidade uns aos outros. Se as usinas de açúcar pararem, grande parte da colheita de beterraba provavelmente apodreceria e os preços subiriam para os consumidores que já lidam com a inflação dos alimentos.

As empresas estão correndo para encontrar fontes alternativas de energia para manter a produção de açúcar. É difícil porque requer novas instalações de logística e armazenamento, disse a Südzucker, uma das quatro empresas.

Algumas indústrias, como fabricantes de zinco, podem reiniciar rapidamente quando a economia reaquecer novamente. Para outros, incluindo fabricantes de vidro e alumínio, a reabertura é um processo demorado e caro que pode nunca fazer sentido financeiro.

Até os fabricantes de papel higiênico estão sentindo a crise. A Hakle, fabricante alemã de papel higiênico e produtos de higiene, declarou-se insolvente neste mês e buscou proteção dos credores porque não conseguia mais aumentar os preços o suficiente para compensar os custos mais altos do papel devido aos preços da energia.

Há uma forma de ganhar algum dinheiro na crise, como descobriu Milan Veselý, da Slovalco. Ele vendeu a eletricidade que a empresa havia comprado para o resto do ano, ganhando 160 milhões de euros para pagar impostos e talvez para um possível reinício no futuro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2022

CHINA EMPRESTA MAIS DE US\$ 30 BI PARA EVITAR CALOTE DE EMERGENTES

Três dos maiores destinatários dos empréstimos emergenciais da China são o Paquistão, Sri Lanka e Argentina, que juntos receberam US\$ 32,83 bilhões desde 2017, segundo dados da AidData

Por James Kynge e Jonathan Wheatley — Financial Times, de Londres

A China concedeu dezenas de bilhões de dólares em “empréstimos emergenciais” secretos a países ameaçados por crises financeiras nos últimos anos, transformando Pequim num grande concorrente do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Os socorros financeiros representam uma mudança dos enormes empréstimos para infraestrutura que a China concedeu por quase uma década como parte de sua Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI), um programa de US\$ 838 bilhões que fez dela a maior financiadora de obras públicas do mundo, eclipsando o Banco Mundial.

Três dos maiores destinatários dos empréstimos emergenciais da China são o Paquistão, Sri Lanka e Argentina, que juntos receberam US\$ 32,83 bilhões desde 2017, segundo dados da AidData, um centro de pesquisas da universidade William & Mary, dos EUA.

Outros países que receberam empréstimos emergenciais de instituições estatais chinesas incluem Quênia, Venezuela, Equador, Angola, Laos, Suriname, Belarus, Egito, Mongólia e Ucrânia, segundo a AidData, que não forneceu detalhes sobre esses países.

“Pequim tenta manter esses países solventes fornecendo empréstimo após empréstimo, sem solicitar a eles o restabelecimento da disciplina na política econômica ou que busquem um alívio de suas dívidas por meio de uma reestruturação coordenada com todos os grandes credores”, diz Bradley Parks, diretor da AidData.

O centro de pesquisas mantém o mais amplo banco de dados mundial sobre as atividades financeiras globais da China, compilado em grande parte a partir de informações dos países tomadores desses empréstimos. O conjunto de dados inclui milhares de empréstimos concedidos por mais de 300 instituições do governo chinês e entidades estatais para 165 países de renda baixa e média.

Ao contrário do FMI, que anuncia os detalhes de suas linhas de crédito, alívio de dívida e programas de reestruturação para os países devedores, a China opera em grande parte em sigilo.

Segundo analistas, na maior parte dos casos o objetivo dos empréstimos emergenciais é evitar calotes sobre empréstimos para infraestrutura concedidos sob a BRI. De maneira mais ampla, os empréstimos buscam evitar problemas de balanço de pagamentos que possam se transformar em grandes crises como as enfrentadas pelos países asiáticos em 1997 e a América Latina nos anos 80.

As receitas austeras do FMI após a crise asiática mostraram-se muito impopulares, que fortaleceu uma aversão que persiste até hoje.

“Não se trata de nenhum empréstimo ou país em particular... Eles querem saber dos governos onde estão localizadas as matérias-primas, ou os grandes mercados, ou portos estratégicos, ou onde há acesso a rotas marítimas”, diz Sean Cairngross, ex-diretor-presidente da Millenium Challenge Corporation, uma agência de ajuda internacional do governo dos EUA. “É uma maneira de reduzir as opções estratégicas para os EUA e o Ocidente, em termos de acesso e influência global.”

Segundo analistas, os empréstimos emergenciais da China podem agravar os problemas dos países endividados. “Vejo isso como um grande obstáculo à solução de uma crise”, diz Gabriel Sterne, ex-economista do FMI, hoje na Oxford Economics, para quem o atual colapso financeiro do Sri Lanka demonstra como o apoio de Pequim às vezes é insuficiente.

“A suspeita é de que esses países buscam os empréstimos para evitar recorrer ao FMI, que exige reformas dolorosas”, acrescenta Sterne. “Pode haver circunstâncias em que a aposta de tomar mais dívida funcione, mas no geral - como no caso do Sri Lanka - ele apenas torna o ajuste mais doloroso quando este se torna inevitável.”

Parks também afirma que a postura da China sempre “posterga o dia do acerto de contas”. “Quando Pequim age como um banco alternativo de última instância e socorre um país com problemas sem exigir disciplina na política econômica ou um reescalonamento coordenado da dívida com os grandes credores, efetivamente joga o problema para o futuro e deixa que outros resolvam o problema básico de solvência.”

Um estudo de empréstimos individuais concedidos por instituições financeiras chinesas desde 2017 ao Paquistão, que recebeu grandes investimentos da BRI, mostra um fluxo de apoio na forma de empréstimos de bancos estatais e da Safe, a agência que controla o estoque de US\$ 3 trilhões em reservas cambiais de Pequim.

Os termos desses empréstimos estão longe de serem favoráveis, muitas vezes formando uma margem de cerca de 3% acima dos custos de financiamento de referência. Além desses empréstimos, o Banco do Povo da China, o banco central chinês, tem um acordo de swap cambial com o banco central do Paquistão que permite a Islamabad sacar fundos quando precisa deles, segundo mostram registros da AidData. O banco central chinês não quis comentar.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CAPACIDADE DE GERAÇÃO DEMANDARÁ UPGRADES E EXPANSÃO DA FROTA DE SUPORTE A EÓLICAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 12 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Estudo da DNV projeta aumento da oferta de crédito para parques offshore, que poderá chegar a 50% da carteira até 2050, influenciado pelas metas de descarbonização

Um estudo da DNV projetou que o financiamento para energia eólica offshore pode chegar a 50% da carteira de crédito até 2050, influenciado pelas metas de descarbonização e pela pressão internacional por redução de emissões. Até 2030, os investimentos para projetos de parques eólicos no mar devem representar 10% dos investimentos na chamada 'Economia Azul'. A classificadora observa prioridade de crédito para projetos comprometidos com descarbonização e que as embarcações especializadas que estão sendo encomendadas, a nível global, possuem características híbrida, elétricas e com combustíveis de baixo carbono.

A avaliação é que essa indústria é relativamente recente, mas que já existem torres eólicas offshore projetadas para até 15 megawatts(MW), cerca de cinco vezes mais que a capacidade de geração de 10 anos atrás, o que demandará upgrade de embarcações e expansão da frota de suporte às usinas eólicas no mar. "Para justificar a extensão da vida útil das embarcações e o retorno dos investimentos, está havendo adaptação dessas embarcações, principalmente dos guindastes, hoje de 900 toneladas, para 1.500 toneladas", comentou o chefe de comunicações da divisão marítima da DNV nas Américas, Sérgio Garcia, durante painel da 16ª Navalshore sobre o tema.

O mapeamento detalha que, a nível de contratação, os contratos costumam ter um a três anos de duração na fase de instalação. A etapa de operação e manutenção possui contratos de longo prazo, de 20 anos ou mais. Já os contratos de embarcações para descomissionamento das instalações têm duração média de um a dois anos, semelhante aos projetos de desenvolvimento de plataformas marítimas de exploração e produção de petróleo e gás. As principais embarcações demandas, segundo o levantamento, são: WTIVs (Wind Turbine Installation Vessels), Service Operation Vessels (SOVs) e Crew Transport Vessels (CTVs).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

O GRUPO BERTOLINI, ANUNCIA SUA NOVA CONSELHEIRA DE ADMINISTRAÇÃO INDEPENDENTE MARISE COSTA ARAÚJO

Por EXECUTIVOS 12 Setembro 2022



O Grupo Bertolini, conjunto de empresas referência nacional nos segmentos de móveis, logística e aço, anuncia sua nova Conselheira de Administração Independente, a primeira mulher a assumir este cargo na história da marca. Marise Costa Araújo, 60 anos, reside em São Paulo (SP) e é graduada em Engenharia Civil pela Universidade Federal Fluminense (UFF), com MBA em Marketing pela PUC-RJ.

Tem Formação de Conselheira de Administração pela Fundação Dom Cabral, possuindo também Especialização em Governança em Empresas Familiares pelo

IBGC, Master em Conselheiro de Inovação pela Gonew e é certificada em Conselheira Consultiva pelo CELINT.

Atualmente, Marise é sócia-diretora na Step Stone Consultoria, onde é consultora nas áreas de estratégia e marketing, atuando em projetos de análise de mercado e due diligences, de estratégia comercial, modelos de franquia e modelos de distribuição. Entre suas experiências profissionais estão o Grupo Pão de Açúcar, onde atuou como Diretora Operacional e Comercial de Eletroeletrônico, nos processos de sortimento de mercadorias, pricing, política de crédito, dinâmica de ofertas e rentabilidade e nos processos de due diligence para aquisição da rede Ponto Frio, além da direção executiva de marketing e vendas do Ponto Frio, atuando no desenvolvimento de campanhas publicitárias e promocionais em todo o país.

De acordo com Antônio Bertolini, Presidente do Conselho de Administração, “a missão do grupo de conselheiros é definir propósitos estratégicos, exercendo o acompanhamento e a avaliação da Diretoria e dos resultados por ela apresentados, observando as disposições legais, as atribuições e os conhecimentos dos membros para desenvolvimento do propósito organizacional, fazendo o elo entre a gestão executiva e os sócios”.

O Conselho Administrativo do Grupo ainda é formado pelo Presidente Antônio Bertolini, Diego Bertolini (Conselheiro de Administração Familiar), Marcos Bertolini (Conselheiro de Administração Familiar), Marcos Sardas (Conselheiro de Administração Independente) e Paulo Gehlen (Conselheiro de Administração Independente).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

ARTIGO - MUDANÇAS NAS REGRAS DE VALORAÇÃO ADUANEIRA SOB A ÓTICA DA NOVA NORMATIVA RFB 2.090

Por Flavia Bentes OPINIÃO 12 Setembro 2022



Como já divulgado, foi publicada a Instrução Normativa RFB nº 2090, de 22 de junho de 2022, que dispõe sobre a declaração e o controle do valor aduaneiro de mercadorias importadas.

A sua vigência teve início em 01/07/22 e revogou outros quatro atos normativos que tratavam do tema, a saber: IN SRF 80/1996, IN SRF 318/2003, IN SFR 327/2003 e IN RFB 1726/2017.

A nova normativa promoveu diversas modificações, nesse trabalho abordaremos em especial Métodos de Valoração Aduaneira.

Valoração Aduaneira é a metodologia utilizada para determinar o valor correto das mercadorias importadas, visando evitar a sua desvalorização e consequentemente fraudes, bem como garantir que o pagamento dos impostos e das taxas de importação sejam feitos corretamente.

Segundo o Acordo de Valoração Aduaneira (AVA), há seis diferentes métodos de valoração, que devem ser aplicados de maneira sucessiva, sendo eles:

Método 1 – Valor da transação; Método 2 – Valor idêntico; Método 3 – Valor similar; Método 4 – Valor de revenda; Método 5 – Valor computado; Método 6 – Valor baseado em critério razoável.

Salvo melhor juízo, a IN 2090/22 trouxe de forma expressa a vedação do 1º. Método de valoração aduaneira, em importações sem cobertura cambial. Isso porque o método transação baseia-se no preço negociado das mercadorias vendidas. Por conseguinte, para determinar o valor de transação as mercadorias objeto de valoração devem ser objeto de uma venda. Se não existe venda, não



pode haver valor de transação nos termos deste método. A aplicação do método do valor de transação (primeiro método de valoração) está explícita no texto do parágrafo 1 do Artigo 1 do AVA.

Dessa forma, considerando que na importação sem cobertura cambial não há pagamento da mercadoria ao exterior, não poderá ser utilizado o 1º Método de Valoração Aduaneira. Da mesma forma, quando o importador informar que há vinculação entre o comprador e o vendedor e essa vinculação influenciou o preço, também não poderá ser utilizado o 1º Método de Valoração Aduaneira.

Já quando o valor aduaneiro não for definitivo na data do registro da declaração de importação, em virtude do preço a pagar, ou de informações necessárias à utilização do método do valor de transação, o importador deverá declarar os valores estimados, e consignar essa situação no campo destinado a "Informações Complementares" da declaração de importação. Os valores estimados deverão ser retificados pelo importador, no prazo de até 90 dias, salvo no caso de o importador comprovar que a implementação dos fatores referidos no caput se dará em prazo superior ao declarado por ocasião do registro da declaração de importação.

Para o primeiro método de valoração, o SISCOMEX calculará a base de cálculo conforme o Incoterm utilizado e os acréscimos e deduções indicados.

Para os outros métodos de valoração aduaneira, o importador deverá fornecer a base de cálculo, obedecendo também às regras do artigo VII do GATT.

A partir do Incoterm informado, o Sistema calculará o valor (FOB) da mercadoria no local de embarque, para cada adição e para o total da declaração.

O Sistema fará os rateios do Frete e Seguro Internacional para cada adição, sucessivamente razão direta da participação do peso líquido da adição com o peso líquido total e do seu valor FOB (da adição) com o valor FOB total.

A verificação da adequação do valor aduaneiro declarado será realizada após o desembaraço das mercadorias. Nesse contexto, vale lembrar que a regra da adequação ou regularidade da valoração, por se tratar de procedimento mais demorado com amplo contraditório, é natural que ocorra após o desembaraço. Dessa forma, a IN determina que a verificação da adequação do valor aduaneiro declarado será realizada após a liberação da mercadoria, desembaraço aduaneiro, no período destinado à apuração de regularidade e conclusão do despacho.

No tocante a regime aduaneiro especial, a normativa menciona que o valor aduaneiro de mercadoria admitida em regime aduaneiro especial ou aplicado em área especial, com suspensão total ou parcial do pagamento de tributos, deverá ser declarado com base em um dos métodos substitutivos previstos no AVA/GATT

Dessa forma, pela normativa no regime de Admissão temporária de mercadorias sem cobertura cambial, nos termos do art. 22 da IN RFB nº 2.090/2022, deverá ser declarado com base em um dos métodos substitutivos previstos no AVA/GATT., assim, o Importador deverá apontar outro método de valoração em substituição ao 1º método de transação.

Por fim, sabemos que comércio exterior é um ambiente com inúmeras normas, regras e tributos; um dos temas que causam bastante dúvida é da valoração aduaneira. Por isso, reforçamos a importância do profissional despachante aduaneiro, que compreende o tema de valoração aduaneira, analisa os riscos prováveis, evitando que a mercadoria possa ficar muito tempo parada, prejudicando, ou até mesmo, de maneira mais grave, que seja autuado por infração aduaneira, que pode aumentar os custos das operações e, em último caso sofrer sanção severa com a pena de perdimento.

Referências

Rocha, Paulo César Alves, em seu livro “Valoração Aduaneira no Brasil” (Edições Aduaneiras), Breve Aspecto Histórico da Valoração Aduaneira no Brasil”,

TREVISAN, Rosaldo. O imposto de importação e o direito aduaneiro internacional. 1. ed. São Paulo: Aduaneiras/Lex Produtos Jurídicos, 2017. SCHOFIELD, John. Laytime and Demurrage. 6. ed. Nova Iorque: Routledge, 2011. 536 p. (Lloyd's Shipping Library).

SEHN, Solon. Direito Aduaneiro. Direito Aduaneiro com uma visão teórica e pragmática. Valoração aduaneira na importação.

Flavia Bentes atua na área de Comércio Exterior e Direito Aduaneiro do Departamento Jurídico do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região, com 20 anos de experiência na área, graduada em Direito pela Universidade Santa Cecília

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

CRITÉRIOS PARA ENQUADRAR NAVIOS NO BR DO MAR ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 12 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Antaq publicou, nesta segunda-feira (12), resolução com regras para enquadramento das embarcações no programa de cabotagem como ‘efetivamente operante’ e ‘pertencente a um mesmo grupo econômico’

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, nesta segunda-feira (12), a norma que estabelece os critérios para o enquadramento de embarcações como ‘efetivamente operantes’ e ‘pertencentes a um mesmo grupo econômico’ no programa BR do Mar, conforme previsto na Lei 14.301/2022, que cria o programa de cabotagem do governo federal e está em fase de regulamentação. A resolução 86/2022, deliberada pela diretoria colegiada da agência reguladora no último dia 1º de setembro, entra em vigor no próximo dia 3 de outubro.

A nova resolução acrescentou dois dispositivos à RN 5/2016 da Antaq, estabelecendo que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) habilitadas no BR do Mar deverão manter aprestadas e em operação comercial as embarcações de sua propriedade ou afretadas a casco nu e com suspensão da bandeira. No caso de paralisação eventual superior a 90 dias contínuos, elas deverão apresentar justificativa para análise da Antaq comprovando o motivo e a necessidade da paralisação. A operação comercial será comprovada com embarcação adequada à navegação pretendida: embarcação autopropulsada ou conjugada com um empurrador/rebocador, capaz de operar comercialmente, conforme análise técnica da agência reguladora.

A Antaq também deu nova redação a dispositivos da RN-62/2021, antiga RN-18/2017, que trata dos direitos e deveres de usuários, empresas de navegação e agentes intermediários. A resolução 86 também trouxe definições à RN 62/2021 relacionadas aos tipos de controle societário. O enquadramento da embarcação como pertencente a um mesmo grupo econômico, envolve os procedimentos de: mapeamento da composição societária da sociedade; a comparação da composição societária entre sociedades; e a verificação da presença de controle societário direto ou indireto entre as sociedades.

Serão tidas como pertencentes ao mesmo grupo econômico as sociedades nas quais qualquer das sócias seja titular, direta ou indiretamente, de pelo menos 10% do capital social ou votante. A resolução considera que pertencem a grupos econômicos distintos as sociedades que estejam sob

direção comercial comum, os seus gestores, os fundos sob mesma gestão e respectivos cotistas; e sejam participantes de contratos associativos ou que não detenham qualquer vínculo societário entre si. O grupo econômico será conhecido também como grupo empresarial ou grupo societário.

A norma também descreve o transportador marítimo não operador de navios (NVOCC) como usuário perante o transportador marítimo efetivo, e como transportador, perante o usuário final do serviço de transporte prestado. A Antaq salientou que todos esses conceitos são aplicáveis exclusivamente na regulamentação do artigo 14 da Lei 14.301.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

MERCADO DE CONTÊINERES CONTINUARÁ INSTÁVEL EM 2022, AVALIAM ESPECIALISTAS

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 12 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Mesmo diante da queda dos preços do frete marítimo, ainda há problemas pontuais como indisponibilidade de mais espaços nos navios, que vem impactando rolagem de cargas, além do tempo reduzido para disponibilização de unidades vazias e do tempo menor para abertura de janelas nos operadores portuários

O cenário logístico do setor marítimo vem dando sinais de recuperação em 2022, ao ser comparado com o que foi observado no início do ano passado, quando os exportadores brasileiros enfrentaram uma baixa disponibilidade de contêineres e de espaços nos navios para atender às suas exportações, além da disparada dos preços do frete, conforme avaliou, à Portos e Navios, o diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Wagner Rodrigo Cruz de Souza.

Mesmo assim, segundo ele, não é possível afirmar que o mercado de contêineres já esteja dentro da normalidade, em relação ao período pré-pandemia. “Temos observado problemas pontuais quanto à indisponibilidade de mais espaços nos navios, um cenário que continua impactando a rolagem de cargas, além do reduzido tempo para a disponibilização de unidades vazias e do reduzido tempo para a abertura de janelas nos operadores portuários, o que prejudica diretamente as empresas exportadoras brasileiras”, analisou Souza.

Ao avaliar o momento, Leandro Carelli Barreto, sócio da Solve Shipping, indicou uma forte queda de preços dos fretes em setembro, o que considera bastante incomum, pois, historicamente, é um mês de alta nos fretes spot. “Vimos aqui, no Brasil, algumas rotas com o frete caindo até 30%. Mas acredito que esse cenário não seja necessariamente bom, por ser um sinal de que o arrefecimento da demanda global tem sido muito mais forte do que o esperado, e isso pode sinalizar para uma recessão global à vista”, alertou o executivo.

O diretor executivo da ABTTC também destacou informações sobre queda de até 60% do frete para algumas rotas específicas. “Isso já vem refletindo no afrouxamento dos gargalos logísticos enfrentados pelo setor, em 2021/2022, com o fechamento e atraso de escalas nos portos. Embora tenhamos notícias dessa redução, os valores ainda estão acima dos níveis pré-pandemia, mas temos uma grande expectativa de que os valores do frete marítimo reduzam ainda mais, no restante deste ano e em 2023”, disse Souza.

O sócio da Solve reforçou que os fretes vêm mostrando tendência de queda e que vão cair mais. “O principal indicador mundial de frete spot – o ‘Shanghai Export Container Index’ – indicou, na última sexta-feira (9), que ele já estava 50% abaixo do pico, que foi atingido em janeiro de 2022”,

citou Barreto, acrescentando que o frete já caiu pela metade em uma média global, sobretudo, para as principais rotas leste-oeste, como China-Estados Unidos e China-Europa.

Embora tenha notado uma queda bastante significativa, ainda em 2022, Barreto ressaltou que, como os custos dos armadores aumentou muito, por conta dos preços dos combustíveis e dos custos de afretamento de navios, que mais que triplicou, é quase improvável que os preços do frete marítimo retornem aos níveis pré-pandemia, ainda este ano.

Portos

Sobre os atrasos nos portos, o diretor executivo da ABTTC contou que, embora não haja um levantamento atualizado, a instituição tem verificado, junto aos seus associados, um elevado grau de rolagem de cargas. “Em nosso entendimento, isso tem a ver com uma menor disponibilidade de embarcações em relação à demanda de cargas a exportar”, salientou Souza.

Para Barreto, da Solve, esses atrasos, de modo geral, têm caído bastante, tanto no Brasil como no restante do mundo, sendo um importante indicador de que a demanda está arrefecendo: “Ter uma diminuição de congestionamentos em pleno ‘high season’ [alta temporada] também reforça a possibilidade, cada vez maior, de uma recessão global”.

De acordo com o consultor, a maior dificuldade atual, tanto para os armadores como para os exportadores, é conseguir entender e interpretar os sinais do mercado de forma a tentar planejar ou construir novos planos de negócios. “O cenário está extremamente volátil e isso é ruim para todo mundo, pois dificulta os planejamentos e, conseqüentemente, os investimentos. E você precisa de planos para poder fazer investimentos. Então, essa volatilidade talvez seja uma das maiores dificuldades para os armadores e donos de cargas”.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ressaltou que está atenta ao mercado de contêineres: “Uma das ações em andamento é a audiência pública 08/2022, que trata sobre a padronização da estrutura de serviços prestados pelos terminais de contêineres, a exemplo das taxas cobradas aos usuários”, destacou a agência à reportagem. De acordo com a Antaq, após o término do período para recebimento das contribuições, o assunto será analisado e deliberado pela diretoria colegiada. “A respeito do escaneamento dos contêineres, a autarquia já decidiu o mérito sobre o assunto, conforme resolução 7321/Antaq, de 2019”, informou em comunicado.

A agência também destacou outra ação, envolvendo a criação de um grupo de trabalho para avaliar os impactos na pandemia da Covid-19 no transporte marítimo de contêineres. “Em agosto, a agência apresentou o relatório final, que mostrou as omissões de escala, a concentração de movimentação de cargas, a falta de previsibilidade da entrega da carga e o aumento dos fretes como os principais impactos observados. Por enquanto, a Antaq vai monitorar o assunto e atuar em casos específicos de denúncia, abusividade ou onde for necessária a presença da agência reguladora”, acrescentou.

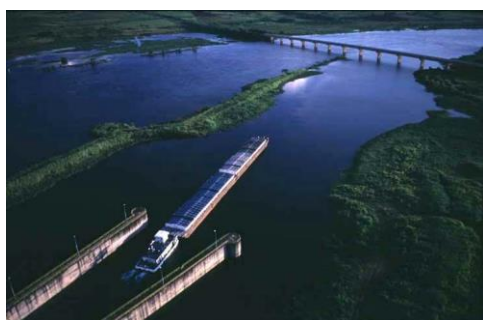
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

DECRETO SOBRE ACORDO PARA TRANSPORTE FLUVIAL ENTRE BRASIL E URUGUAI SE APROXIMA DOS 7 ANOS

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 12 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação



Parceria prevê revitalização do transporte aquaviário de cargas entre Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos (RS), além de intervenções em rios e portos

Em vigor desde outubro de 2015 via Decreto 8.548, após uma parceria firmada de 2010, o Acordo de Transporte Fluvial entre Brasil e Uruguai passou a permitir o acesso livre

de empresas mercantes, que atuam no transporte de cargas pela hidrovía Brasil-Uruguai, rumo aos mercados de ambos os países. Próximo de completar sete anos, entre outras iniciativas, o decreto prevê a revitalização do transporte aquaviário de cargas entre Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, além de intervenções em rios e portos que compõem essa bacia. Em abril de 2022 foi apresentado um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental da “Hidrovía da Lagoa Mirim” que, comercialmente, ligará o sul do estado ao nordeste do Uruguai por via fluvial.

No EVTEA, constam propostas de concessão de três décadas à iniciativa privada – sendo 25 anos mais uma possível renovação por outros cinco – e de previsibilidade de transportar uma carga anual de aproximadamente cinco milhões de toneladas, através das duas fronteiras. O alcance do acordo abrange os afluentes brasileiros: Lagoa Mirim, Rio Jaguarão, Canal de São Gonçalo, canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande, Lagoa dos Patos, Rio Guaíba e, especialmente, os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí, no Rio Grande do Sul.

Do outro lado, o acordo binacional também contempla a parte uruguaia da Lagoa Mirim e seus afluentes, com destaque para os rios Jaguarão, Cebollatí e Tacuarí no Uruguai, bem como os portos e terminais portuários reconhecidos pelos dois países. A princípio voltado para o transporte hidroviário qualificado, via Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) federal, o projeto – cujo levantamento levou sete meses e foi realizado pela empresa paulista DTA Engenharia – é visto como crucial para impulsionar o desenvolvimento econômico regional, reduzir os custos logísticos e fortalecer a relação Brasil-Uruguai.

O mestre em recursos hídricos e chefe da divisão de hidrovias da Secretaria de Logística e Transporte do Rio Grande do Sul, Reinaldo Leite Gambim, informou à Portos e Navios que, considerando a porção sob jurisdição federal, desde o Porto de Pelotas à Lagoa Mirim, aproximadamente 950 quilômetros de vias navegáveis estão inseridas dentro do estado. “Cerca de 350 quilômetros compõem o eixo principal, que interliga Rio Grande à capital Porto Alegre, sendo regularmente utilizado para o transporte comercial de cargas, que engloba nosso setor hidroportuário. Nós possuímos cerca de 300 quilômetros, via rios Jacuí e Taquari, que prioritariamente vêm sendo usados para a navegação voltada a outros setores produtivos, como extração mineral de areia”, destacou Gambim.

De acordo com Gambim, a concretização da hidrovía Brasil-Uruguai trará um incremento à movimentação de cargas, que hoje é operada pelos portos e outras hidrovias do Rio Grande do Sul, principalmente no Porto do Rio Grande, localizado à margem direita do canal do Norte, ligando a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico, no município de Rio Grande. “O projeto é liderado pelo Ministério da Infraestrutura, que já anunciou sua disposição de concessão da via, o que estabelecerá um ‘hidrógio’, ou seja, nada de diferente daquilo que já ocorre nos portos, em que o usuário remunera o uso do canal. Os estudos de demanda ainda estão sendo apurados pelos governos uruguaio e brasileiro”, disse Gambim.

Ele ressaltou que obras em canais de navegação são de difícil percepção por estarem submersas, uma vez que seus gargalos não são tão perceptíveis, sendo notados principalmente durante a passagem dos navios. “Essa demora está vinculada aos estudos de viabilidade que visam dar sustentabilidade ao modal hidroviário. Esse sistema é conhecido por seus grandes lotes em longas distâncias, sendo sua capacidade limitada à infraestrutura de carga e descarga em sua origem e destino. Temos conversado com o setor privado e com as prefeituras locais, com o objetivo de trabalharmos com todos os interessados nesse modal, de maneira a integrá-lo aos demais, viabilizando trechos curtos para as rodovias e para a formação de lotes de armazenagem à beira das hidrovias, bem como sua industrialização”, relatou Gambim.

Ao avaliar possíveis melhorias no transporte de cabotagem no Rio Grande do Sul, por meio do Plano Estadual de Logística de Transportes (Pelt/RS), Gambim salientou que esse sistema já está presente nas hidrovias estaduais, com cargas que vêm do Nordeste rumo à capital gaúcha. “No que tange ao projeto de ligação Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos, [o transporte de cabotagem] certamente ocorrerá. O Porto de Pelotas será incluído nesse trecho, atualmente já navegável, ligando-o ao

Porto de Rio Grande. Também esperamos a chegada de novas cargas, que poderão aproveitar a estrutura do porto e o calado do seu canal de acesso, estreitando a comunicação com os portos de Rio Grande, de Porto Alegre e outros portos e terminais portuários do país”, informou o mestre em recursos hídricos.

Pelo Pelt/RS, segundo o engenheiro civil, também serão beneficiados os terminais (já existentes) no Rio São Gonçalo, a exemplo daquele que atua junto ao Porto de Pelotas – o da CMPC (que pertence a um grupo chileno, pioneiro na fabricação de celulose e papel no Chile) – e outros que, possivelmente, serão projetados para aquela hidrovia. Dentro do Pplano – que visa diagnosticar as deficiências e os gargalos do sistema logístico do Rio Grande do Sul, definir cenários futuros e as estratégias de intervenções públicas e privadas voltadas à articulação física do estado e à reorganização de suas cadeias logísticas até 2039 – está prevista a implantação de 380 quilômetros de novos trechos hidroviários e a manutenção dos demais 776 quilômetros, além da construção e/ou remodelação de 13 terminais hidroviários, totalizando 17 obras.

Gambim disse que ainda não há um cronograma de obras, em comparação a outros previstos e relacionados aos modais aeroviários, ferroviários, portuários e rodoviários do estado. “Quanto à hidrovia da Lagoa dos Patos-Lago Guaíba, a manutenção tem sido constante, sendo recorrente a necessidade de obras de dragagem em seus diversos canais artificiais. Para melhorar esse cenário, o estado vem promovendo um amplo diálogo com os usuários da hidrovia, ligado à sua sustentabilidade econômica, com o objetivo de repensar o custeio dela, seja com recursos estaduais ou dos próprios usuários via tarifação”.

O chefe da divisão de hidrovias da Secretaria de Logística e Transporte do Rio Grande do Sul salientou que “o Estado está passando por constantes reformulações na gestão de suas hidrovias, nos últimos anos, que culminaram na criação de um departamento na Secretaria dos Transportes, que é voltado para o resgate de toda essa gama de projetos e à fomentação das hidrovias, buscando eficiência dessa matriz modal no Rio Grande do Sul, com o melhor aproveitamento de sua extensa malha hidroviária”.

Gambim atestou que os trechos de rios entre os portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, que compõem a hidrovia principal do Estado, são todos navegáveis, mas admitiu a existência de pontos com assoreamento, que demandam por dragagem de manutenção. Apesar disso, ele garantiu que nenhuma carga parou de ser movimentada por ali. “Isso pode ser verificado pelo aumento considerável da movimentação de cargas entre os terminais interiores”, reforçou o engenheiro civil, citando o crescimento dessa movimentação por esse modal que, em 2014, foi de 5,251 milhões de toneladas por ano, saltando para 8,785 milhões no ano passado, o que rendeu um incremento superior a 40%.

De acordo com Gambim, o aumento foi expressivo e tem sido constante: “As quedas foram observadas somente em 2019 e 2020, sendo que o último caso ocorreu mais em razão da pandemia, até 2021, que foi o nosso melhor resultado dos últimos sete anos. Esses números não aconteceriam se os rios não fossem navegáveis”. Ele disse que há um grande desafio pela frente, com destaque para os canais do Rio Jacuí, tanto naquilo que compete ao estado quanto às eclusas, que são de competência da União: “As eclusas estão em processo de contratação de empresas para as reformas e o Estado já está buscando recursos para a melhoria das suas vias navegáveis. Para tanto, está sendo retomado todo o sistema de balizamento do Rio Jacuí, sendo importante reforçar que ele não parou. Hoje, nós temos extração mineral de areia, que utiliza esses canais”.

Para ampliar a navegação do Rio Jacuí, “buscamos melhorar toda a sinalização das vias navegáveis para que possamos fomentar o desenvolvimento daquela região, a partir do modal hidroviário, trabalhando com os prefeitos, fazendo com que queiram investir em terminais ao longo da hidrovia”. Gambim vê a necessidade de mostrar mais confiabilidade da hidrovia, especialmente como sendo um projeto de longo prazo, ou seja, que não será executado apenas em um governo. “Para a posteridade, estamos criando um departamento de hidrovias na secretaria [Secretaria de Logística

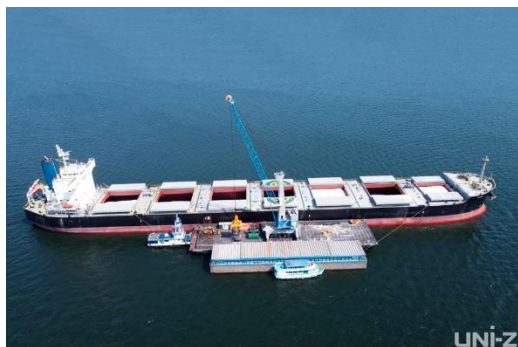
e Transporte do Rio Grande do Sul], para que fique bem claro que o estado está se preparando para que a hidrovia seja uma constante, assim como já foi em nosso passado”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022

PRIMEIRA OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE FERTILIZANTES NO FUNDEIO DE SANTARÉM: UMA NOVA ROTA DE OPORTUNIDADE

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 12 Setembro 2022



Com 57.753,250 toneladas de Ureia originadas de Omã, 228,99 metros de comprimento, 11,5 metros de calado, e sem guindaste de bordo, o navio LAAX, fundeou em Santarém-PA, no dia 3 de setembro.

A necessidade cria a oportunidade

De um lado o porto de Santarém, com restrições operacionais que impossibilitam a operação de navios deste porte nos berços do porto, do outro lado o cliente, com a necessidade de que a operação fosse realizada via

Santarém.

E foi essa oportunidade que a Uni-Z aproveitou para mostrar à que veio. Com uma equipe capacitada, parceiros logísticos com grande expertise e equipamentos de alta qualidade, uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) com autorização de exploração concedida pelo Governo Federal em Miritituba e armazenagem especializada em fertilizantes próxima a região, a Uni-Z foi a opção certa para atender a essa necessidade.



Uni-zTerminal UNI-Z em Miritituba
www.unr-z.com.br

comercial@uni-z.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 12/09/2022