

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 087/2022
Data: 18/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
EM NEGOCIAÇÃO BILIONÁRIA, RUMO VENDE 80% DE SUA PARTICIPAÇÃO EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS.....	4
CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS É APRESENTADA A INVESTIDORES EUROPEUS	5
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	6
CVM TEM NOVO PRESIDENTE	6
BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 38,10 BILHÕES NO ANO, ATÉ TERCEIRA SEMANA DE JULHO	7
ECONOMIA E ENAP LANÇAM PRÊMIO CIDADES EMPREENDEDORAS	8
PORTAL PORTO GENTE	8
RECUPERAÇÃO DE PONTE NA RODOVIA DOMÊNICO RANGONI.....	8
PORTO DE SANTOS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE EM DEBATE EXTENSIVO E RACIONAL	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – OPORTUNIDADES E CUIDADOS	11
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENews.COM.BR	11
NACIONAL - HUB – CURTAS	11
Café 1.....	11
Café 2.....	11
Café 3.....	12
Café 4.....	12
NACIONAL - ANAC REALIZA SESSÃO PÚBLICA SOBRE A 7ª RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS	12
NACIONAL - GOVERNO FAZ PESQUISA COM TRANSPORTADORES PARA REVISAR PISOS MÍNIMOS DE FRETE.....	13
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE MILHO PARA A CHINA PODE COMEÇAR ANTES DO FIM DO ANO, DIZ ABRAMILHO	14
REGIÃO SUL - AVANÇAM OBRAS DA CONSTRUÇÃO DA RUA DO PORTO, EM ITAJAÍ (SC)	15
REGIÃO SUL - PORTO PRIVADO EM PARANAGUÁ (PR) AGUARDA LICENÇA AMBIENTAL PARA SAIR DO PAPEL	16
REGIÃO NORTE - FALTA DE CONTÊINERES RESULTA EM NOVA LOGÍSTICA PARA EXPORTAR MADEIRA VIA PORTO DE BELÉM (PA).....	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	19
PORTO E NEGÓCIOS – FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS.....	19
PORTO DE SUAPE É DESTAQUE NA NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM E NA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS.....	19
BTP INICIA TESTES COM TECNOLOGIA 5G.....	20
STOLTHAVEN – COMBUSTÍVEIS DO FUTURO: PRECISAMOS DO VELHO PARA FINANCIAR O NOVO.....	20
EXPORTAÇÕES DO AGRO PODEM BATER RECORDE MESMO COM CENÁRIO MUNDIAL DE CRISE.....	23
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ REGISTRA MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE CARGAS DE 8,3 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022.....	23
TIL, DA MSC, PLANEJA INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS EM TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL, INCLUINDO O STS-10 EM SANTOS	26
FUNDO INVESTE R\$ 500 MI EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS	27
JORNAL O GLOBO – RJ	29
PARTIDO ACIONA STF PARA DERRUBAR PEC ELEITORAL.....	29
NOVO PRESIDENTE DA CVM DEFENDE NECESSIDADE DE CONCURSO PÚBLICO.....	30
RAÍZEN E EMBRAER FECHAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO SUSTENTÁVEL.....	31
SP E MG REDUZEM ALÍQUOTA DO ICMS SOBRE O ETANOL.....	33
ALTA DE ATÉ 80% EM MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO PODE ATRASAR OBRAS DE ESTRADAS, FERROVIAS E AEROPORTOS.....	34
ALTA DE CUSTOS PODE ATRASAR OBRAS DE INFRAESTRUTURA, E CONCESSIONÁRIAS TENTAM REVER CONTRATOS.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
'A CRISE DA PANDEMIA ESTÁ FICANDO PARA TRÁS', DIZ PRESIDENTE DE AVIAÇÃO COMERCIAL DA EMBRAER	38
PREÇO DA GASOLINA CAI PELA 4ª SEMANA CONSECUTIVA; VALOR CONTINUA ACIMA DO MERCADO INTERNACIONAL	40
PRONAMPE: CONTRATAÇÃO DE CRÉDITO DE NOVA FASE DO PROGRAMA COMEÇA EM 25 DE JULHO.....	41
BOLSONARO NOMEIA SACHSIDA PARA CONSELHO DE ITAIPU: R\$ 25 MIL MENSAIS PARA REUNIÕES A CADA 2 MESES.....	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
RUMO VENDE TERMINAIS EM SANTOS À CLI POR R\$ 1,4 BI.....	42
GOVERNO AUTORIZA 6 NOVOS TERMINAIS PRIVADOS NO PRIMEIRO SEMESTRE	43
VOLUMES TRANSPORTADOS PELA RUMO CRESCEM 12% EM JUNHO EM BASE ANUAL.....	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 087/2022
Página 3 de 61
Data: 18/07/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

FOLHA DE SÃO PAULO - SP	45
PAINEL S.A. - CNI CRIA FERRAMENTA PARA MONITORAR ALTA DE PREÇO DO FRETE MARÍTIMO	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
ZELENSKY TERIA PEDIDO APOIO AO BRASIL PARA RETOMAR EXPORTAÇÕES DE GRÃOS	46
JUSTIÇA NEGA RECURSO DE ARMADORES DE LONGO CURSO CONTRA NORMA DE FISCALIZAÇÃO	47
PORTO DO RECIFE COMEMORA APROVAÇÃO DO NOVO CALADO COM INCREMENTO NA MOVIMENTAÇÃO.....	48
ASIA SHIPPING EXPANDE ATUAÇÃO NO ORIENTE MÉDIO E INAUGURA FILIAL EM DUBAI.....	50
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 8,3 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE	50
ARTIGO - A GRANDE ONDA	51
ARTIGO - DESONERAÇÃO DO AFRMM NO DRAWBACK-ISENÇÃO E A POSSIBILIDADE DE REAVER OS VALORES RECOLHIDOS NO PRAZO PRESCRICIONAL	53
SURF TECH E RUMO FIRMAM PARCERIA PARA IMPLANTAR REDE DE FIBRA ÓTICA EM ATÉ 14 MIL KM DE TRILHOS.....	54
OCYAN ASSINA CONTRATO COM A SOLSTAD OFFSHORE	55
RELATÓRIO SOBRE CONCORRÊNCIA DEVERÁ SER ANEXADO APÓS ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA DO STS-10.....	55
MARANHÃO É CONVIDADO PELA CHINA PARA INTEGRAR 'ROTA DA SEDA'	56
GRUPO CESARI ASSUME CONPORT AFRETAMENTO MARÍTIMOS	58
EMPRESÁRIOS DÃO APOIO A PROJETO PARA TECON EM ÁREA DO EAS	59
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	61
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EM NEGOCIAÇÃO BILIONÁRIA, RUMO VENDE 80% DE SUA PARTICIPAÇÃO EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS

Negociação com a CLI foi selada na sexta-feira (15), com a assinatura do contrato

Por: Ágata Luz



A venda representa uma “estratégia de formação de parcerias de longo prazo e de foco na logística ferroviária Foto: Matheus Tagé/AT

Em uma negociação bilionária, a Rumo vendeu 80% de sua participação em dois dos maiores terminais de grãos e açúcar do Porto de Santos para a empresa Corredor Logística e Infraestrutura (CLI). O contrato foi assinado na sexta-feira, pelo valor de R\$ 1,4 bilhão.

De acordo com a Rumo, a venda representa uma “estratégia de formação de parcerias de longo prazo e de foco na logística ferroviária”. Agora, a CLI passará a operar, em parceria com a Rumo, a Elevações Portuárias S/A (EPSA), empresa responsável pelos terminais 16 e 19 do complexo portuário santista.

Será viabilizado um investimento no terminal em torno de R\$ 600 milhões para próximos anos, de forma a possibilitar um crescimento de mais de 20% em relação ao volume de grãos movimentado atualmente. A parceria não envolve os outros terminais que têm a Rumo como sócia no porto santista: TXXXIX, Terminal Marítimo do Guarujá (Termag) e Terminal de Granéis do Guarujá (TGG).

A negociação que resultou na aquisição do controle dos terminais pela CLI - cujo controle acionário é da IG4 Capital - surgiu a partir de um aumento de capital de mais de R\$ 500 milhões da companhia, viabilizado por um fundo australiano de infraestrutura, o Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V), voltado a ativos do setor nas Américas e ligado ao banco australiano Macquarie.

Com isso, IG4 e MIP V irão compartilhar o controle da CLI e, no caso do porto santista, terão 80% das ações da EPSA, com os 20% restantes permanecendo com a Rumo. Para ser sacramentada, a operação depende de aprovações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Expectativa

A CLI é uma das quatro operadoras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) e atua como operadora independente, chamada de bandeira branca. Segundo o CEO da CLI, Hércio Tokeshi, “somos 100% bandeira branca e 100% controladores do nosso terminal no Tegram, que opera em consórcio com 25% das operações. O serviço que é sucesso no Itaqui vai ser prestado aos clientes em Santos”.

De acordo com o diretor-executivo do Macquarie e responsável por investimentos em infraestrutura no Brasil, Fernando Lohmann, além da atuação neste setor, o banco tem “longa exposição ao agronegócio brasileiro”. Desta forma, a parceria com a IG4 e a Rumo é um “passo natural para fortalecer essa conexão entre infraestrutura e agricultura”.

Devido à parceria com a Rumo e a sociedade com Macquarie, a CLI passa a ser o maior operador independente de infraestrutura e logística portuária para o agronegócio no País, segundo o cofundador e CEO da IG4 Capital, Paulo Mattos. “Estamos muito confiantes em poder ampliar a

atuação da CLI como uma plataforma de infraestrutura no setor e participar de uma gestão tão robusta e estratégica em parceria com a Rumo, no maior complexo portuário do país".

O vice-presidente Comercial da Rumo, Pedro Palma, cita as obras de conclusão da Ferrovia Norte-Sul, a construção da primeira ferrovia estadual de Mato Grosso e os investimentos em melhorias em Santos como parte da "estratégia de expansão de uma logística ferroviária competitiva para o agronegócio".

Segundo Palma, a Rumo já possui três dos quatro terminais em operação na Malha Central que pertencem a empresas parceiras. "É esse formato bem-sucedido que estamos replicando, agora em Santos, com a CLI", explica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/07/2022

CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS É APRESENTADA A INVESTIDORES EUROPEUS

Comitiva liderada pelo ministro de Infraestrutura Marcelo Sampaio esteve em Madri e Paris

Por: Ágata Luz



O processo de desestatização do Porto de Santos foi apresentado a possíveis investidores globais Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

Considerado pelo Ministério de Infraestrutura (MInfra) como o maior projeto deste ano, o processo de desestatização do Porto de Santos foi apresentado a possíveis investidores globais por uma delegação brasileira que esteve na Europa na última semana. Liderada pelo ministro Marcelo Sampaio, a comitiva passou oito dias no exterior explicando o modelo de concessão da gestão do maior complexo portuário brasileiro e demais

projetos de infraestrutura nacionais.

A equipe desembarcou em Madri, na Espanha, mas também cumpriu agenda de trabalho em Paris, na França. Foi no segundo destino que a delegação participou de encontros com a APM Terminals, Maersk e Terminal Investment Limited (TiL) para apresentar o projeto de desestatização da Santos Port Authority (SPA), responsável pelo porto santista.

Em resposta para A Tribuna, o ministério afirmou que, durante o roadshow, os representantes das corporações manifestaram disposição em participar de leilões e frisaram a importância do cumprimento dos contratos. "Além disso, demonstraram interesse na modelagem e no cronograma de projetos", informou a pasta.

Ainda segundo o MInfra, a concessão do Porto de Santos atraiu atenção dos investidores por ser se tratar do maior complexo portuário da América Latina. "É perceptível o entusiasmo dos investidores em participar da concorrência do ativo".

As reuniões na Europa também debateram o aumento da competitividade sem as constantes judicializações que a contratação de obras públicas enfrenta, um problema que acaba resultando na paralisação de investimentos e prejudicando a competitividade do comércio exterior brasileiro. A delegação retornou ao Brasil no último domingo.

"Percebemos o apetite dos investidores europeus, que estão extremamente interessados nos ativos que serão concedidos no segundo semestre", diz Marcelo Sampaio. Segundo o ministro, o interesse

global é “um reconhecimento ao empenho do governo em favorecer o ambiente de negócios e apostar no desenvolvimento de projetos com modelagem sofisticada”.

Geral

Ao todo, 38 ativos devem ser leiloados pelo Governo Federal ainda neste ano, representando investimentos na ordem de R\$ 100 bilhões. Com previsão de investimentos na faixa de R\$ 16 bilhões durante o contrato, a desestatização da Autoridade Portuária de Santos deve ser realizada em dezembro.

A viagem para Europa rendeu às autoridades mais de 20 encontros com representantes de empresas que atuam nos modais de transporte, além de palestras. A comitiva ainda participou de reuniões diplomáticas, estando inclusive com representantes da área de infraestrutura da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e da agência de Promoção de Exportações e Investimentos da Espanha (Icex), entidade vinculada ao governo espanhol.

Este é o segundo roadshow que a comitiva brasileira comandada pelo ministro Marcelo Sampaio participa em dois meses. Em maio, a delegação esteve nos Estados Unidos, onde o Porto de Santos foi assunto de reuniões com as empresas EIG Global Energy Partners e a DP World.

Na ocasião, o ministro afirmou que privatizar o cais santista é bom para todos. “Para a população local, para os trabalhadores de toda a região, para as exportações brasileiras e para a economia como um todo, pois teremos mais eficiência, capacidade de processamento e geração de emprego”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/07/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CVM TEM NOVO PRESIDENTE

Ministro da Economia participou da cerimônia de posse e falou do papel da autarquia

O ministro da Economia, Paulo Guedes, deu posse ao novo presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Pedro Barroso do Nascimento, em cerimônia realizada nesta segunda-feira (18/7) na sede da instituição, no Rio de Janeiro. Na ocasião, lembrou de quando a CVM foi criada e destacou o seu papel no estímulo a investimentos. A CVM é uma entidade autárquica vinculada ao Ministério da Economia, que tem por atribuição principal fiscalizar, normatizar e desenvolver o mercado de valores mobiliários no Brasil.

O professor universitário João Pedro Nascimento é bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica/PUC-Rio e possui mestrado e doutorado em Direito Comercial. Ele já passou por vários escritórios de advocacia e atuou em processos junto à CVM, ao Banco Central e ao Conselho de Recursos do Sistema Financeiro Nacional (CRSFN). O advogado substituiu Marcelo Santos Barbosa, após término do mandato, e permanecerá no cargo até julho de 2027.

A cerimônia também contou com a presença do presidente do Banco Central; do ministro de Minas Energia; da presidente da Caixa Econômica Federal; dos secretários especiais da Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento/ME e da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital/ME; além do antigo presidente da CVM e dos quatro diretores da autarquia.

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

Data: 18/07/2022



BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 38,10 BILHÕES NO ANO, ATÉ TERCEIRA SEMANA DE JULHO

Corrente de comércio atingiu US\$ 324,10 bilhões no período; no mês, até agora, superávit é de US\$ 3,79 bilhões, com US\$ 16,98 bilhões em exportações e US\$ 13,19 bilhões em importações

Abalança comercial teve superávit de US\$ 38,10 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de julho, com redução de 7,8% em relação ao período de janeiro a julho do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio subiu 24,8%, na mesma comparação, atingindo US\$ 324,10 bilhões. As exportações nesse período cresceram 20,3% e somaram US\$ 181,10 bilhões, enquanto as importações subiram 30,9% e totalizaram US\$ 143 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (18/07) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No mês, até a terceira semana, o superávit chegou a US\$ 3,79 bilhões, em alta de 2,7% sobre julho de 2021, e a corrente de comércio subiu 38,2%, alcançando US\$ 30,16 bilhões. As exportações cresceram 33,1%, somando US\$ 16,98 bilhões. As importações aumentaram 45,5% e totalizaram US\$ 13,19 bilhões.

Apenas na terceira semana do mês, o superávit foi de US\$ 1,387 bilhão e a corrente de comércio chegou a US\$ 13,184 bilhões, refletindo a soma de exportações no valor de US\$ 7,285 bilhões e importações de US\$ 5,898 bilhões.

Veja os principais resultados da balança comercial

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

Exportações Mensais

No acumulado do mês, as exportações da Agropecuária cresceram 66%, somando US\$ 4,17 bilhões. A expansão foi puxada, principalmente, pelo crescimento nas vendas de milho não moído, exceto milho doce (+183,3%), café não torrado (+89,9%) e soja (+57,8%).

Na Indústria Extrativa, as vendas aumentaram 2,6% até a terceira semana de julho, chegando a US\$ 3,81 bilhões. Os maiores aumentos foram das vendas de outros minerais em bruto (+111,3%), minérios de cobre e seus concentrados (+66,1%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+98%)

Já na Indústria de Transformação, os embarques subiram 38,4%, atingindo US\$ 8,96 bilhões. Os maiores crescimentos foram das vendas de açúcares e melaços (+65,3%), óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+103,8%) e gorduras e óleos vegetais, "soft", bruto, refinado ou fracionado (+188,6%).

Importações Mensais

Do lado das importações, a Secex registrou recuo de 0,3% das compras da Agropecuária, que somaram US\$ 227,96 milhões. Apesar da redução na média diária geral, houve crescimento das entradas de trigo e centeio, não moídos (+32,1%), milho não moído, exceto milho doce (+77,5%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+22,5%).

Na Indústria Extrativa, os desembarques cresceram 24,8% e atingiram US\$ 724,94 milhões. Os maiores aumentos foram das compras de fertilizantes brutos, exceto adubos (+197,2%), carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+52%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+65,2%).

As importações da Indústria de Transformação cresceram 48,6%, alcançando US\$ 12,13 bilhões. Os maiores aumentos foram de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+128,7%), adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+187,9%) e



inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (+137%).

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

Data: 18/07/2022

ECONOMIA E ENAP LANÇAM PRÊMIO CIDADES EMPREENDEDORAS

Podem participar prefeituras municipais e entidades sem fins lucrativos. Premiações totalizam R\$ 750 mil

Estão abertas as inscrições para o Prêmio Cidades Empreendedoras, uma oportunidade de estimular o ecossistema de empreendedorismo e de boas práticas no país. Podem participar do concurso órgãos públicos municipais e entidades sem fins lucrativos que se enquadrem em três categorias. As premiações totalizam R\$750 mil - R\$250 mil para cada uma das categorias. O prêmio é uma iniciativa do Ministério da Economia, por intermédio da Subsecretaria de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato (Sempe/ME) e da Escola Nacional de Administração Pública (Enap). As inscrições devem ser realizadas até 15 de setembro.

O prêmio surgiu a partir de uma pesquisa feita entre a Enap e a Endeavor, que levantou o Índice de Cidades Empreendedoras (ICE), com a análise das cidades com melhores ambientes de negócios para empresas, entre as 100 mais populosas do Brasil. O estudo gerou um poderoso acervo para entender quais aspectos dos municípios contemplados devem ser valorizados e quais precisam ser melhorados, além de trazer ao conhecimento público as iniciativas de cidades menores.

As iniciativas empreendedoras devem contemplar ao menos um dos seguintes macrotemas: ambiente regulatório, infraestrutura, mercado, acesso ao capital, inovação, capital humano e cultura empreendedora.

Categorias:

- Municípios de 101 mil a 285 mil habitantes
- Municípios de 51 mil a 100 mil habitantes
- Municípios com até 50 mil habitantes

Acesse a página oficial do prêmio, inscreva sua iniciativa e boa sorte!

<https://www.enap.gov.br/pt/pesquisa-e-conhecimento/concursos-e-premiacoes/1-premio-cidades-empendedoras>

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

Data: 18/07/2022



PORTAL PORTO GENTE

RECUPERAÇÃO DE PONTE NA RODOVIA DOMÊNICO RANGONI

Redação Portogente

Obra será realizada entre o dia 18 julho e 1º de agosto e prevê bloqueio de faixa e sinalização 24 horas.

Em busca de aumentar o nível de segurança viária e o conforto de quem utiliza diariamente as rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), a Ecovias, responsável por sua administração e conservação, inicia nesta segunda-feira (18) a segunda fase da obra de manutenção da Ponte do Rio Quilombo, localizado no km 256 da pista sentido Guarujá (leste) da Rodovia Cônego Domênico Rangoni. A previsão é que o serviço seja finalizado no dia 1º de agosto. Haverá bloqueios e todo o trabalho será fiscalizado pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).



Fará parte do cronograma de trabalho, entre outros procedimentos técnicos, a reconstrução completa da laje de aproximação, incluindo serviços de recomposição de aterro, implantação de brocas para contenção e recuperação de juntas de dilatação. "São manutenções essenciais para manter o bom funcionamento deste equipamento, principalmente nesta região, onde existe um alto fluxo de veículos comerciais", explica o coordenador de Obras da Ecovias, Giuliano Gazabim.

No período previsto para a obra, a faixa da direita e o acostamento serão bloqueados e o tráfego fluirá apenas pela faixa da esquerda. Todo o trecho terá sinalização 24 horas, inclusive com uso dos painéis eletrônicos, pisca noturno de LED, "homem-bandeira", cones balizadores e placas temporárias, para orientação e segurança de motoristas e trabalhadores.

Parte da frota operacional da concessionária, como rota de inspeção, guincho leve e ambulância, além de viaturas do Policiamento Rodoviário, serão deslocadas para o local da obra para apoio, supervisão e atendimento de colaboradores e usuários, caso seja necessário.

Caso tenham dúvidas em relação às condições de tráfego durante os 15 dias previstos para o fim dos trabalhos, motoristas poderão manter-se informados pelos canais de comunicação da Ecovias, como Twitter (@_ecovias), site (www.ecovias.com.br/condicoes-da-via) e também pelo telefone 0800 019 7878.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/07/2022

PORTO DE SANTOS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE EM DEBATE EXTENSIVO E RACIONAL

Editor Portogente

Na atual época: a especialização, os navios de maior dimensão e os fluxos logísticos inteligentes refletem mudanças econômica e social nas cidades.



Fecunda, assim foi a visita do presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral (na foto, à eq.), à sede do Portogente, no último dia 15 de julho, recebido pelo CEO do portal, José Antonio (Jama), na foto à direita. Além dos principais temas do Porto de Santos, como os leilões de áreas e a desestatização, foi apresentado o projeto do Portogente para impulsionar a relação Porto-Cidade, notadamente o fomento às ações culturais, como a grande possibilidade de sinergia entre essas duas comunidades. Um

relacionamento relevante na harmonização de elementos de ordem econômica, social, política e moral, afetados pela evolução da atividade.

Leia também * Portogente celebra 19 anos recebendo secretário Mário Povia e falando de Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114913-portogente-faz-19-anos-com-visita-de-amizade-do-secretario-povia>



Biral destacou que o projeto vai ao encontro da agenda da SPA para engajar e promover a aproximação da comunidade aos temas portuários para além da operação de cargas, iniciativa que ganhou centralidade no Plano Estratégico da Autoridade Portuária 2021-2025. E, no sentido de potencializar esse programa, a SPA irá apoiar o projeto Porto-Gente-Cidade do portal Portogente. Desse modo, o Porto de Santos promove uma abordagem inovadora da problemática Porto-Cidade, com profundidade e alinhada aos principais debates mundiais, na busca avançada de competitividade e sustentabilidade.

Leia também * ESG está acontecendo nos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114892-esg-esta-acontecendo-nos-portos-brasileiros>

O projeto Porto-Gente-Cidade repagina o rico caldo cultural e histórico da região na construção de novas relações, com sinergia e mediação das universidades locais. Uma forma mais eficaz de promover racionalidade a um processo em curso de intercâmbio e interassociação humana em progresso pela evolução tecnológica. Estamos falando de tecnologia blockchain, navio digital, enfim, também uma aceleração das comunicações que permite a Autoridade Portuária estender suas operações a margens mais distantes.

Leia também * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

A história portuária de Santos tem raízes profundas que remontam o início do século XVI. O crescimento da sua cidade a partir do seu porto ocorre no final do século XIX, com as transformações do país independente. O Porto de Santos fazia parte da estratégia de assegurar para o Brasil o papel de parceiro confiável das nações civilizadas. O projeto Porto-Gente-Cidade é uma proposta de utilizar a arte para contar a história, perceber o presente e viver sonhos de vida ideal; difundir práticas e relações sustentáveis.

Leia também * Cidade Tecnológica da inteligência digital do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114868-cidade-tecnologica-da-inteligencia-digital-do-porto-de-santos>

Convém que as cidades impactadas pelo Porto de Santos, olhando o passado, perguntem: o que esperar do futuro? Considerando que um porto é muito complexo para ser considerado como parte integrante do tecido urbano e, também, existem certas atividades que podem ser integradas. Não há soluções universais para o bom relacionamento Porto-Cidade. É um processo construído, para o qual contribui o grau de cultura portuária da comunidade. Ou seja, o modo de viver e de pensar a cidade portuária.

Leia também * Porto e Cidade planejando e construindo juntos o futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113049-porto-e-cidade-planejando-e-construindo-juntos-o-futuro>

Em síntese, Porto-Gente-Cidade é um debate extensivo do porto, pela arte, na concepção de convivência sustentável entre porto e cidade. Como meio: cursos escolares, teatro, música, cinema etc. Campanha para transferir a Faculdade de Tecnologia - Fatec para o prédio da Hospedaria dos Imigrantes, junto ao porto. Um caminho a ser construído e desfrutar feliz ao caminhar.

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

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/07/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – OPORTUNIDADES E CUIDADOS

DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR

A pandemia de covid-19, inclusive em seus mais recentes surtos, tem afetado o transporte global de cargas. O principal impacto - aquele com efeitos de maior alcance - é o caos logístico gerado. Com mais ondas de infecção do novo coronavírus em cidades portuárias chinesas, esses complexos marítimos acabaram reduzindo drasticamente suas operações e, em alguns casos, até foram bloqueados. Com isso, milhares de contêineres acabaram retidos e sua logística mundial está fortemente atrasada.

Como resultado, várias operações de transporte que dependiam de contêineres têm se reinventado e buscado novas soluções logísticas. É o caso do embarque de toras de teca em um navio break bulk (destinado à carga fracionada) neste mês, no Porto de Belém. Nesta exportação, as toras foram colocadas nos porões do navio. Tradicionalmente, esse tipo de mercadoria é transportada com a madeira acondicionada em contêineres.

Enquanto perdurar esse caos logístico, com a falta de contêineres - e segundo especialistas, esse cenário só deve ser normalizado no segundo semestre do próximo ano - importadores e exportadores devem estar atentos e explorar novas soluções logísticas, buscando compensar a ausência desses contentores. Muitas vezes isso envolverá mudar radicalmente a operação, o que pode elevar seus custos. Mas também pode ser a oportunidade de se descobrir novas formas de transportar a mercadoria.

Esse período não deve ser de adaptação apenas para as empresas que atuam no comércio exterior. Cabe às autoridades acompanhar essas novas atividades e garantir que não há explorações ou exageros de custos pelas partes envolvidas. Enfim, este é um período crítico para quem depende do contêiner para movimentar seus produtos. E inovações devem ser feitas, com criatividade e bom senso, por parte dos operadores, e tendo o acompanhamento atento das autoridades, para se coibir abusos. E um momento em que oportunidades podem surgir e o mercado deve estar preparado para explorar o melhor delas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CAFÉ 1

Os produtores brasileiros exportaram 39,589 milhões de sacas de 60 quilos (2,37 milhões de toneladas) de café na safra 2021/2022 (encerrada em junho), registrando uma queda de 13,3% em relação ao exercício anterior. A expectativa do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) é que a atual safra deve terminar com alta, mas esse resultado dependerá das condições logísticas desse mercado - especificamente a oferta de navios e, em especial, de contêineres para viabilizar esses embarques.

CAFÉ 2

De acordo com o presidente do Cecafé, Günter Häusler, a qualidade do café colhido na atual safra é melhor, devido às condições climáticas dos últimos meses. E o volume será maior do que obtido na safra anterior. Mas não será dessa vez que a produção baterá o recorde registrado em 2020. Segundo o diretor técnico do Conselho, Eduardo Heron, "pelo volume esmado pela Conab, teoricamente, o volume seria melhor... O preocupante para nós é a questão da pandemia afetando a logística. Se esse cenário não impactar, teremos café para embarcar".

CAFÉ 3

O temor do setor é que a oferta de contêineres para a exportação de café só deve ser normalizada no segundo semestre do próximo ano - desde o início da pandemia, devido aos frequentes fechamentos de portos asiáticos por surtos de covid-19, contêineres ficaram contidos nesses complexos e seu fluxo logístico ainda não foi totalmente atualizado. Com isso, os exportadores de café têm adotado outras estratégias para enviar sua produção ao destino final, como embarcá-los em big bags (grandes sacos, em tradução livre) nos porões de navios break bulk.

CAFÉ 4

Essas soluções provisórias já mostram seus efeitos. No mês passado, o Brasil exportou 3,144 milhões de sacas, 2,1% a mais do que em junho de 2021. Em relação ao valor desses carregamentos, a receita aumentou 69,9%, US\$ 733,8 milhões. Na última safra, o resultado foi de US\$ 8,11 bilhões, 38,7% de alta em relação à anterior - um crescimento impulsionado pela elevação dos preços das commodities.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2022

NACIONAL - ANAC REALIZA SESSÃO PÚBLICA SOBRE A 7ª RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS

Objetivo é esclarecer dúvidas e realizar simulações do leilão que acontecerá no dia 18 de agosto
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



A grande atração da 7ª Rodada será aeroporto de Congonhas (SP), o segundo mais movimentado do País e por onde passam cerca de 22,7 milhões de passageiros por ano

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realiza nesta sexta-feira (22), na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, uma sessão pública para esclarecer dúvidas sobre os procedimentos do leilão da 7ª rodada de concessões de aeroportos.

No encontro haverá simulação com lances aleatórios e espaço para a manifestação de dúvidas sobre a dinâmica do leilão. Os interessados em participar

presencialmente da sessão de esclarecimentos deverão encaminhar seus dados pessoais até o próximo dia 20 para oe-mailleiloes@b3.com.br.

Devido à limitação de capacidade do auditório, as inscrições para a sessão pública estarão limitadas a um total de 100 pessoas. O acesso ao local deverá ocorrer 30 minutos antes do horário marcado para o início.

A 7ª rodada de concessões irá leiloar em blocos 15 aeroportos nas regiões Norte, Sudeste e Centro-Oeste. Ao todo, as concessões atingem 15,8% dos passageiros domésticos movimentados no mercado brasileiro de transporte aéreo.

A joia da coroa do leilão será o aeroporto de Congonhas (SP), que é o segundo mais movimentado do País e por onde passam cerca de 22,7 milhões de passageiros por ano. O investimento previsto nos estudos para este terminal chega a R\$ 3,4 bilhões, quase metade do valor esperado para a rodada.

Consultas públicas

Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) iniciará nesta segunda-feira (18) a consulta pública 08/2022, que trata das contribuições para a proposta de padronização da estrutura

de serviços prestados pelos terminais de contêineres. A regra também definirá as diretrizes para os serviços inerentes, acessórios ou complementares.

A resolução se aplica aos operadores portuários e às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado. A consulta será até o dia 31 de agosto. Ainda não foi definida a data de audiência pública.

Também na segunda-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a consulta pública 07/2022, sobre a concessão da BR381/MG. Serão colhidas contribuições às minutas de edital e contrato, ao programa de exploração da rodovia e aos estudos de viabilidade.

O trecho em Minas Gerais, com extensão de 304 km, tem início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR262/MG (para Sabará), até o entroncamento com a BR116/MG (Governador Valadares). Pela rodovia circulam produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais.

O período de contribuições será de 18 deste mês até 8 de agosto. Já a audiência pública ficou marcada para o dia 3 de agosto. Após a realização da consulta, a proposta será encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa do Ministério da Infraestrutura é de realizar o leilão em novembro deste ano.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza nesta quarta-feira (20) a sua sessão presencial de plenário. O ministro Bruno Dantas relata uma auditoria operacional sobre o processo de devolução de trechos ferroviários concedidos.

O ministro Augusto Nardes traz um acompanhamento das atividades realizadas pela ANTT no âmbito da Fase III da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais - Procofe – na parte de verificação dos requisitos indispensáveis para o início da cobrança do pedágio.

O ministro Jorge Oliveira apresenta parecer sobre embargos de declaração contra a decisão que negou andamento de reconsideração de superfaturamento nas obras do Aeroporto de Vitória (ES).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

NACIONAL - GOVERNO FAZ PESQUISA COM TRANSPORTADORES PARA REVISAR PISOS MÍNIMOS DE FRETE

Os dados compilados serão aplicados na próxima revisão, prevista para janeiro de 2023

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O questionário relaciona custos do transporte de cargas em geral, horas trabalhadas, velocidade média das viagens, entre outros temas

A Empresa de Planejamento e Logística S/A (EPL), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, está realizando, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), uma pesquisa eletrônica para revisar a tabela de pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas. Os dados compilados serão aplicados na próxima revisão, prevista para janeiro do próximo ano.

**EMPRESAS, COOPERATIVAS E TRANSPORTADORES
AUTÔNOMOS PODEM CONTRIBUIR COM A PESQUISA,
RESPONDENDO AO QUESTIONÁRIO ATÉ O DIA 20 DESTE MÊS**

Empresas, cooperativas e transportadores autônomos podem contribuir com a pesquisa, respondendo ao questionário até o dia 20 deste mês, no endereço eletrônico pesquisa.epl.gov.br.

As perguntas tratam de temas como a quantidade de horas semanais trabalhadas pelos motoristas, velocidade média das viagens, rendimento do combustível e até mesmo o número de lavagens feitas nos veículos. O tempo médio para completar o formulário é de cinco minutos.

Além do questionário, a estatal realizará entrevistas por telefone, por todo o Brasil, para coletar o preço médio de todos os insumos necessários para as operações, como pneus e óleo de motor. Custos com licenciamentos e tributos também serão levantados.

A pesquisa integra a metodologia da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída por meio da Lei 13.703/2018, que estabelece o valor mínimo a ser pago por quilômetro. A tabela de fretes é publicada semestralmente pela ANTT.

Conforme o artigo 6º da Lei nº 13.703/2018, o processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação de representantes de embarcadores, de contratantes de fretes, de cooperativas de transporte de cargas, de sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

De acordo com a ANTT, com a tabela de pisos mínimos “pretende-se que os fretes praticados sejam suficientes para cobrir, minimamente, os principais custos arcados pelos transportadores para o exercício da atividade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE MILHO PARA A CHINA PODE COMEÇAR ANTES DO FIM DO ANO, DIZ ABRAMILHO

Segundo o Ministério da Agricultura, ainda faltam ajustes técnicos para o início dos embarques

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Para a China, milho brasileiro é uma alternativa ao produto dos Estados Unidos em meio à busca para substituir as importações da Ucrânia

As exportações de milho para a China podem começar antes do final do ano, segundo declarou o presidente de assuntos institucionais da Associação Brasileira dos Produtores de Milho (Abramilho), Cesário Ramalho da Silva. A comercialização do grão é negociada em um acordo de permissão entre o país asiático e o Brasil, mas ainda faltam ajustes para dar início

aos embarques.

Ramalho comentou sobre as exportações de milho após o porta-voz da Administração Geral de Alfândegas da China, Li Kuiwen, anunciar na última semana, em Pequim, a intenção do governo em assinar o acordo com o Brasil. Para o país asiático, o produto brasileiro é uma alternativa ao milho dos Estados Unidos em meio à busca para substituir as importações da Ucrânia, que está em guerra com a Rússia.

O representante da Abramilho deu essa declaração durante coletiva de imprensa sobre o Global Agribusiness Forum, que será realizado nos dias 25 e 26, em São Paulo (SP). Segundo ele, o cronograma de exportação do grão foi fornecido por funcionários do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

Procurado, o ministério confirmou apenas que as negociações com a China estão concluídas desde maio, sem informar sobre a previsão de embarque do milho. “Conforme anunciado durante a última reunião da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), os governos brasileiro e chinês concluíram as negociações de atualização do protocolo para exportações de milho brasileiro para a China, bem como de protocolo que permitirá o início das exportações de amendoim brasileiro”, informou.

O Mapa acrescentou que faltam ajustes para concluir o processo, sem citar quais são. “As equipes técnicas dos dois países têm mandato interlocução com o objetivo de concluir os procedimentos técnicos que permitirão o início das exportações”, afirmou o ministério em nota.

Ramalho disse que o Brasil ainda aguarda a aprovação da China sobre alguns tipos de milho transgênico, produtos estes que são autorizados pela Comissão Técnica Nacional de Biossegurança (CTNBio).

O presidente institucional da Abramilho ressaltou a importância do milho como principal insumo para o setor de carnes, pontuando que a demanda por proteína animal em nível mundial só cresce, o que, inevitavelmente, demandará mais volumes do grão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

REGIÃO SUL - AVANÇAM OBRAS DA CONSTRUÇÃO DA RUA DO PORTO, EM ITAJAÍ (SC)

Três imóveis foram demolidos em projeto que visa eliminar conflitos causados por trânsito de caminhões e abrirá espaço para território portuário

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A PRIMEIRA FASE DA OBRA É DE RESPONSABILIDADE DA PREFEITURA, QUE INVESTIU R\$ 54 MILHÕES, COM RECURSOS PRÓPRIOS DO MUNICÍPIO, PARA REALIZAR OS SERVIÇOS

O trabalho está sendo feito em etapas e em parceria técnica entre a prefeitura da cidade e a Autoridade Portuária que administra o complexo

A última quarta-feira (13) foi marcada pela demolição de três imóveis entre as ruas Escoteiro Júlio César de Medeiros e Izabel Ramos Fabeni, no bairro São João, em Itajaí (SC). A ação faz parte da primeira fase da

construção da Rua do Porto, projeto que eliminará os conflitos causados pelo trânsito de caminhões de contêineres na região e demarcará a expansão, em mais de 300 mil metros quadrados, da área primária de movimentação e armazenagem de cargas no Porto de Itajaí.

O trabalho está sendo feito em etapas e em parceria técnica entre a prefeitura da cidade e a Autoridade Portuária que administra o complexo. Os primeiros passos da obra foram consolidados em outubro de 2021 com a desapropriação, aquisição e demolição de imóveis no espaço que dará lugar à nova rua. Esta primeira fase é de responsabilidade da prefeitura, que investiu R\$ 54 milhões, com recursos próprios do município, para realizar os serviços.



Para a próxima etapa estão previstas a construção de ciclovias, espaços públicos urbanizados, ligação viária entre as avenidas Marcos Konder e Irineu Bornhausen (também conhecida como Caninana), seis pistas e faixa exclusiva para ônibus. Esta fase será licitada e custeada com recursos do financiamento internacional (Fonplata), orçada em R\$28,7 milhões. A intenção da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação é enviar o projeto para licitação ainda neste mês.

“Essa obra contempla a Itajaí do futuro. Uma cidade com qualidade de vida para os cidadãos, projetada para a mobilidade urbana sustentável. Servirá também para melhorar a relação do Porto com a cidade, pois delimitará a expansão da área retroportuária, condição fundamental para que o Porto continue sendo competitivo”, disse o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

DETALHAMENTO

Ao ligar as avenidas Marcos Konder, no Centro de Itajaí, e Irineu Bornhausen, no São João, a obra vai melhorar a mobilidade urbana, proporcionar segurança e resolver um trânsito. O projeto prevê trecho exclusivo para o acesso de cargas e veículos pesados ao Porto de Itajaí e cria o espaço necessário para triplicar a área primária em mais de 300 mil metros quadrados.

Com seis pistas e faixa exclusiva para ônibus, a Rua do Porto terá mais de 50 mil metros quadrados de pavimentação em asfalto e irá da avenida Marcos Konder, no cruzamento com a rua Silva, até a avenida Irineu Bornhausen, no cruzamento com a rua Max. Anova via cruzará as ruas Tijucas, Capitão Adolfo Germano de Andrade, Felipe Reiser e Pedro Antonio Fayal.

O projeto também implantará 14 mil metros quadrados de passeios e ciclovias, sistema de drenagem pluvial, arborização e iluminação pública.

Além da ampliação portuária, o projeto se interliga a outras obras de mobilidade e transformações estruturais em Itajaí. A Rua do Porto será o ponto de chegada da segunda etapa da Via Expressa Portuária e ponto de parada para interligação subterrânea entre Itajaí e Navegantes, por meio de um túnel.

Autoridade Portuária

Na próxima etapa, ao norte da Rua do Porto, serão construídos os muros da área primária de armazenamento de cargas, obras de responsabilidade da Autoridade Portuária.

A Superintendência do Porto de Itajaí também trabalha na aquisição de outros imóveis para que se possam substituir os trechos das ruas Coronel José Eugênio Müller e Blumenau pelo projeto da nova via. Com as desapropriações, o espaço será triplicado para aumentar a capacidade de armazenagem de contêineres.

“Esse projeto é uma prova concreta do sucesso do modelo adotado em Itajaí com a Autoridade Portuária Pública Municipal. O Porto ganha eficiência na ampliação de sua área primária e os cidadãos se beneficiam com maior qualidade de vida ao diminuir as distâncias e tempo no trânsito”, defende o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

REGIÃO SUL - PORTO PRIVADO EM PARANAGUÁ (PR) AGUARDA LICENÇA AMBIENTAL PARA SAIR DO PAPEL

Ministério da Infraestrutura autorizou, no final do mês passado, a construção de seis novos TUPs no Brasil, entre eles o Porto Guará

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Porto Guará, empreendimento privado que será complementar ao Porto de Paranaguá (PR), depende agora apenas da licença ambiental, já solicitada ao Ibama, para sair do papel, já que o

Ministério da Infraestrutura (Minfra) autorizou, no final do mês passado, a construção de seis novos portos marítimos de uso privado (TUPs) no Brasil, entre eles o Guará.



Com o projeto em operação, os portos do Paraná devem ter a capacidade de movimentação elevada para mais de 80 milhões de toneladas/ano

O investimento previsto é de R\$ 5,6 bilhões e a movimentação esmada nos primeiros anos de operação é de 26,5 milhões de toneladas por ano. Segundo a companhia, serão investidos R\$ 1,9 bilhão na primeira fase da construção. O projeto também tem participação dos grupos Novo Oriente Participações e FAR.

O consultor técnico do projeto é Luiz Henrique Tessuti Dividino, que foi superintendente do Porto de Paranaguá por seis anos, entre 2011 e 2017, e tem mais de 30 anos de experiência no setor.

PROJETO

A fase inicial da obra prevê a construção de terminais graneleiros ligados ao cais de atracação, por onde serão movimentados granéis sólidos para exportação, como soja, farelos, milho e açúcar. E granéis sólidos de importação—trigo, cevada, malte e fertilizantes. A conclusão desta primeira etapa deve acontecer entre 2025 e 2026.

O complexo do Porto Guará foi planejado para ser executado em quatro fases e deve ter sua implantação concluída em 10 anos, com a inclusão da estrutura para movimentação de contêineres.

A proposta também abrange um complexo logístico rodoferroviário, integrado ao complexo portuário, com pátio de caminhões e terminal de trens.

A área total onde o porto será construído tem 2 milhões de metros quadrados, dos quais 40% serão preservados. A área operacional ocupará 1,2 milhão de metros quadrados. Serão disponibilizados ainda 21 km de ferrovias permanentes, formando assim a maior pera ferroviária do Brasil (um pátio em formato circular para agilizar as operações).

Com o projeto em operação, os portos do Paraná devem ter a capacidade de movimentação elevada para mais de 80 milhões de toneladas/ano.

Em relação aos empregos, a expectativa é gerar 3 mil postos diretos, mas ao considerar a área de influência e atratividade para novas empresas na região, o potencial sobe para 10 mil novas vagas de trabalho em Paranaguá.

TUPs

Além do Porto Guará, outros terminais autorizados pelo Minfra são os portos de Ponta das Pedras (PA), Santos (SP), Santarém (PA) e Manaus (AM). O investimento total previsto é de R\$ 10,5 bilhões, sendo o mais robusto no Paraná.

Dentre os acordos firmados, a maioria tem o objetivo de construir novos terminais, em áreas conhecidas como greenfields. As novas construções vão permitir a ampliação da capacidade de armazenamento de granéis sólidos, líquidos e gasosos, cargas gerais e containerizadas, além da oferta de serviços.

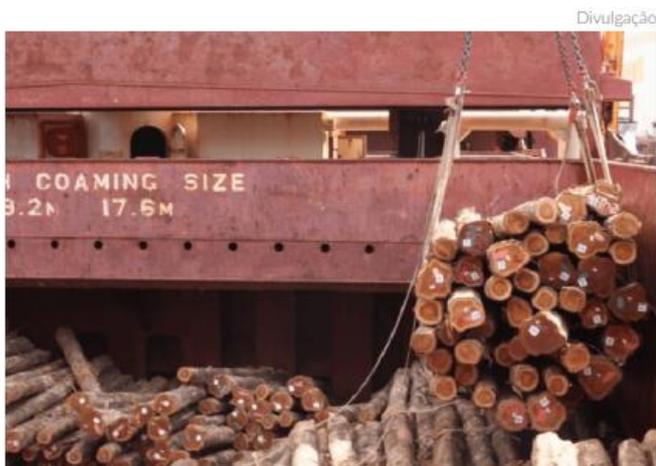
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022

REGIÃO NORTE - FALTA DE CONTÊINERES RESULTA EM NOVA LOGÍSTICA PARA EXPORTAR MADEIRA VIA PORTO DE BELÉM (PA)

Foram embarcadas 15,2 mil toneladas de toras de teca como carga fracionada na primeira operação deste po no complexo paraense

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Ao todo, foram movimentadas 15,2 mil toneladas do produto com destino ao Porto de Kandla, na Índia, em viagem que deve durar 40 dias

O Porto de Belém (PA) registrou neste mês a primeira operação de embarque de toras de teca em navio break bulk (carga fracionada). A solução para movimentar madeira vem justamente no momento em que o setor logístico enfrenta os desafios impostos pela pandemia, que resultaram em escassez de contêineres com o reaquecimento da economia global. Antes, cargas de madeira eram exportadas em contêineres pelo Porto de Vila do Conde, em Barcarena, no mesmo

estado.

Ao todo, foram movimentadas 15,2 mil toneladas do produto com destino ao Porto de Kandla, na Índia, em viagem que deve durar 40 dias e está sendo feita pelo navio MV Liberator, que zarpou do Porto de Belém após sete dias de operação.

A SOLUÇÃO PARA MOVIMENTAR MADEIRA VEM JUSTAMENTE NO MOMENTO EM QUE O SETOR LOGÍSTICO ENFRENTA OS DESAFIOS IMPOSTOS PELA PANDEMIA, QUE RESULTARAM EM ESCASSEZ DE CONTÊINERES COM O REAQUECIMENTO DA ECONOMIA GLOBAL

O navio break bulk costuma ser utilizado no transporte de cargas em sacos, caixas, engradados, tambores, barris e pouco perecíveis. A vantagem deste tipo de operação é que ela atende a demanda de transporte de vários clientes com o objetivo de "rachar" o frete.

A madeira exportada pela movimentação inédita foi produzida pela Teak Resources Company (TRC), e a operação portuária é do Grupo Atlântica Matapi.

“ATRC manifestou as dificuldades que encontrou para a exportação. Agente conseguiu colocar uma solução logística que agradou, fechou a conta. O desafio é grande, mas acho que com planejamento e contrato de longo prazo, a tendência é equalizar e trazer uma posição muito favorável a todos nós”, explicou Tiago Pinto, vice-presidente do Atlântica Matapi.

André Gonçalves, consultor da RA Comex Trading, empresa de soluções logísticas que opera no porto, afirmou que é um fluxo que nunca havia acontecido no Pará.

“A gente conseguir, de forma pioneira, efetivar isso dentro do nosso estado, dentro da nossa cidade, onde o porto não estava mais sendo trabalhado, é realmente um projeto que abre portas e mostra que o Porto de Belém ainda tem condições de trabalhar e de abrigar muito o movimento de carga”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP PORTO E NEGÓCIOS – FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Informações: *Santaportal* (18 de julho de 2022)



<https://youtu.be/ncT0pPQRptw>

O Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello será o nosso convidado para um bate-papo em nosso programa Porto e Negócios.

Teremos também o Quadro de Direito Marítimo e Portuário com o Marcelo Sammarco e também o Quadro Momento Abtra com o Angelino Caputo.

Apresentação da Jornalista Natalie Nanini e Casemiro Tércio Carvalho.

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

Data: 18/07/2022

PORTO DE SUAPE É DESTAQUE NA NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM E NA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Informações: *Agência Porto* (18 de julho de 2022)

O Porto de Suape informa que permanece na liderança nacional na navegação por cabotagem e na movimentação de granéis líquidos entre os atracadouros públicos. Os dados do primeiro quadrimestre de 2022 foram divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em seu Anuário Estatístico.

De acordo com o documento, o porto pernambucano movimentou 5,09 milhões de toneladas por cabotagem, crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021. Suape aparece à frente de portos importantes como o de Santos (SP), que movimentou 4,50 milhões de t por cabotagem (4,21%) e o de Vila do Conde, no Pará, que operou 1,81 milhão (2,99%).

Somados, todos os portos públicos movimentaram, por cabotagem, 21,5 milhões de t de cargas no primeiro quadrimestre de 2022. Entre as cargas que passaram por Suape nesse tipo de navegação, destaque para os granéis líquidos e gases, que representaram 3,54 milhões de t e contêineres, com 1,48 milhão de t.

“Suape tem posição estratégica no Nordeste e é muito vantajoso para empresas com matrizes no Sul e Sudeste do país e centros de distribuição por aqui. Temos rotas expressas que facilitam esse tipo de navegação e muitas companhias aproveitam essa nossa expertise para reduzir custos e ampliar os negócios”, avalia o diretor-presidente da estatal portuária, Roberto Gusmão.

Já na movimentação de granéis líquidos, Suape operou 5,29 milhões de t de janeiro a abril deste ano. Na segunda posição, aparece Santos, com 4,56 milhões de t e na terceira Itaqui (MA), com 2,34 milhões de t. Na soma total do país, os atracadouros públicos movimentaram um total de 98,14 milhões de t de granéis líquidos e gases no primeiro quadrimestre.

“Apesar de não termos ainda a Refinaria Abreu e Lima trabalhando no máximo de sua capacidade, conseguimos manter bom volume de operações que nos garantiram essa liderança. Estamos

trabalhando, no entanto, para que essa ampliação ocorra e possamos obter mais destaque nesse tipo de movimentação”, salienta o diretor de Gestão Portuária de Suape, Paulo Coimbra.

Segundo o Anuário Estatístico da Antaq, o setor portuário movimentou 375,7 milhões de t nos quatro primeiros meses deste ano. Os portos privados foram responsáveis por movimentar 244 milhões de t e os públicos, 131,7 milhões de t.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/07/2022

BTP INICIA TESTES COM TECNOLOGIA 5G

Informações: Brasil Terminal Portuário (18 de julho de 2022)



Somos os pioneiros com tecnologia 5G no Porto de Santos.

Na última semana iniciamos os testes para implementação da tecnologia 5G em nosso terminal. A nova tecnologia é a quinta geração de conexões de internet móveis com maior alcance e velocidade.

A rede 5G permitirá a interconexão entre mais dispositivos em simultâneo, equipamentos e sistemas da BTP.

A implementação do 5G é fruto de uma parceria entre BTP, Nokia e TIM

Brasil.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/07/2022

STOLTHAVEN – COMBUSTÍVEIS DO FUTURO: PRECISAMOS DO VELHO PARA FINANCIAR O NOVO

Informações: Stolthaven (18 de julho de 2022)



Guy Bessant, presidente da Stolthaven Terminals – Foto: Divulgação / Stolthaven

Os governos e a indústria, em geral, concordam que há necessidade de descarbonização e que os combustíveis mais limpos são o futuro – mas não devemos ter ilusões. Primeiro, isso terá um custo financeiro. Segundo, de onde virá esse dinheiro? Infelizmente, uma proporção significativa do financiamento necessário dependerá de negócios baseados em combustíveis fósseis como de costume, pelo menos por um tempo.

Guy Bessant, presidente da Stolthaven Terminals, diz que avaliar o ponto de inflexão será complicado para todos os envolvidos. Por quanto tempo as indústrias continuam a usar combustíveis ‘antigos’ e quando é o momento certo para abandonar os ativos antigos e se afastar do fluxo de caixa que eles geram para posicionar as empresas para o futuro?

“A realidade é que todos nós temos que usar o dinheiro gerado pelas ‘antigas’ formas de financiar o futuro. Se de repente abandonássemos o petróleo, não teríamos nada para investir em combustíveis futuros”, diz Bessant.

“Deve ser uma transição, uma inclinação gradual da balança. Como isso funciona na prática depende de muitas peças do quebra-cabeça. Todos os que têm interesse devem trabalhar juntos se quisermos ter sucesso – e, em geral, o processo precisa de uma abordagem esclarecida.”



Embora a busca por combustíveis futuros possa parecer o cenário definitivo de “galinha e ovo”, realisticamente não estamos olhando para uma mudança abrupta da noite para o dia dos combustíveis tradicionais para os futuros.

“Estamos todos em uma curva de aprendizado”, diz Bessant. “Por exemplo, o gás natural liquefeito (GNL) tornou-se bastante bem estabelecido, mas também está sendo descrito como um combustível de transição e os navios que estão sendo construídos agora, com capacidade de combustível tradicional ou duplo, ainda estarão operando em 20 anos. E mesmo estes podem precisar ser adaptados com novas tecnologias durante esse período. Portanto, pode levar algum tempo antes de falarmos em termos comprometidos sobre quaisquer combustíveis futuros”.

A velocidade da transição do combustível marítimo será ditada não apenas pelas indústrias de transporte e armazenamento, mas também pelos reguladores, que têm um papel crucial a desempenhar.

Tendo em mente os desafios de armazenamento de combustíveis como amônia e hidrogênio, que devem ser manuseados com muito cuidado para armazená-los com segurança, também há um debate inevitável sobre locais seguros e adequados para armazenamento. “Você pode criar esse ecossistema, encontrar fornecedores e compradores dispostos, mas os reguladores precisarão assinar isso. Toda a questão de licenças e licenciamento não foi realmente abordada”.

Preparando-se para o inevitável

Apesar desses desafios e incertezas, a Stolthaven Terminals já está implementando mudanças e planejando para o futuro, com base em seu conhecimento e experiência no armazenamento seguro de uma ampla gama de combustíveis e produtos químicos.

“Os biocombustíveis são um substituto relativamente simples para produtos existentes, embora com um custo mais alto, e alguns de nossos terminais já armazenam óleo vegetal hidrotratado (HVO)”, diz Bessant. “Somos um grande player no armazenamento de matérias-primas para a fabricação de biocombustíveis, incluindo resíduos como óleo de cozinha usado e sebo de matadouros. Também armazenamos combustível de aviação sustentável (SAF), que atualmente é um foco para as companhias aéreas.”

Em seu papel de empresa de armazenamento mais ‘tradicional’, a Stolthaven Terminals presta serviços a clientes que fornecem bunkers para navios e, em termos de acomodação de combustíveis alternativos, biocombustível e metanol seriam as opções ‘fáceis’, diz Bessant.

“O amoníaco é frequentemente citado como sendo o favorito, mas precisa de tanques pressurizados ou refrigerados especialmente construídos e pode ser tóxico, por isso seria difícil armazená-lo em determinados locais – por exemplo, se as autoridades locais disserem que está muito perto de áreas residenciais ou de trabalho. O hidrogênio pode ser armazenado em diferentes formas, mas é mais provável que seja refrigerado sob pressão. A tecnologia existe para fazer a refrigeração, liquefação e desrefrigeração, mas tudo isso precisa de muita energia.”

Então, a pergunta é: as empresas de armazenamento devem investir em ativos muito especializados, esperando que os clientes venham, ou esperam por compromissos firmes dos clientes?

Bessant acredita que uma abordagem colaborativa será crucial. Em seu papel **como presidente do Comitê do Programa de Cadeia de Suprimentos da Associação Petroquímica Europeia (EPCA)**, ele disse que a necessidade de construir parcerias e colaboração fortes na indústria nunca foi tão importante quanto hoje. Como tal, ele está incentivando a inovação e a cooperação entre os líderes do setor.

“Deve ser uma transição, uma queda gradual da balança. Como isso funciona na prática depende de tantas peças do quebra-cabeça ... e, em geral, o processo precisa de uma abordagem esclarecida.” Guy Bessant, Presidente, Terminais Stolthaven

“Você realmente quer entrar em uma situação antiquada e ferozmente competitiva, onde ninguém realmente ganha, ou você começa a criar um ecossistema onde várias partes trabalham juntas para criar uma solução e todos compartilhamos os benefícios?”

“Você tem que trabalhar com os armadores, as autoridades portuárias, os operadores de terminais – talvez vários operadores de terminais tenham que trabalhar juntos, dentro dos limites do antitruste. E você deve trabalhar, em algumas circunstâncias, com fornecedores de tecnologia que podem, por exemplo, liquefazer hidrogênio.”

A estreita integração e a experiência compartilhada entre os negócios da Stolt-Nielsen também serão cruciais, assim como as experiências adquiridas por meio dos investimentos da empresa na Avenir LNG e na Avance Gas.

A realidade é que (até agora) não há um vencedor claro e claro – e qualquer que seja o caminho escolhido, o custo será considerável.

Um dos principais benefícios do GNL é que ele proporciona reduções de NOx e SOx, mas o CO2 ainda é emitido, diz Bessant. “No entanto, servirá ao seu propósito até que haja uma alternativa mais viável e possa se tornar mais verde à medida que for desenvolvido.

“O biodiesel pode ser armazenado e utilizado no lugar do diesel tradicional. No entanto, são os verdadeiros ‘combustíveis do futuro’ – amônia, hidrogênio, talvez algo que ainda nem identificamos – que exigirão novos investimentos. Com o tempo, economias de escala, subsídios governamentais e impostos sobre carbono podem transformar vários combustíveis em alternativas viáveis”.

Da mesma forma, fornecer as instalações de armazenamento se tornará menos dispendioso à medida que mais projetos forem desenvolvidos em todo o mundo.

Abordagem de parceria

Um elemento importante da curva de aprendizado em termos de combustíveis futuros é o trabalho em parceria, diz Bessant. Isso começa com os clientes da Stolthaven Terminals. “Estamos ouvindo nossos clientes – queremos ouvir suas preocupações e fornecer conselhos e suporte para enfrentar os desafios que enfrentam. No final das contas, trata-se de identificar e investir na infraestrutura para armazenar os futuros combustíveis que beneficiarão todas as nossas partes interessadas.”

- Na Holanda, a Stolthaven Terminals colaborou com a Delft University of Technology (TU Delft) para projetar um terminal de hidrogênio conceitual. “Nós lançamos a eles o desafio de projetar um plano mestre para a localização e projeto de um terminal hub de hidrogênio capaz de transportar, armazenar, manusear e, se necessário, processar hidrogênio de várias formas”, diz Bessant. O exercício pode não fornecer o ‘plano perfeito’, mas identificará áreas para mais investimentos e os desafios a serem superados.
- No Brasil, a Stolthaven Terminals se uniu ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém (uma joint venture do Governo do Estado do Ceará e do Porto de Roterdã) para explorar planos para um hub de exportação de hidrogênio verde no Porto do Pecém. O terminal se concentrará em fornecer serviços de armazenamento e manuseio de hidrogênio verde e produtos associados.
- No Japão, a ENEOS iniciou o primeiro projeto de demonstração do país para extrair hidrogênio em sua refinaria usando Metilciclohexano (MCH). A Stolthaven Terminals está em parceria com as partes interessadas na cadeia de suprimentos para armazenar MCH.
- A Stolthaven Terminals também está envolvida em parcerias visando potenciais projetos de amônia, no Brasil, Taiwan e Turquia.

EXPORTAÇÕES DO AGRO PODEM BATER RECORDE MESMO COM CENÁRIO MUNDIAL DE CRISE

Informações: Brasilagro (18 de julho de 2022)



Exportações do agro podem bater recorde mesmo com cenário mundial de crise – Foto: Divulgação / Brasilagro

O valor das exportações do agronegócio brasileiro atingiu US\$ 79 bilhões no primeiro semestre deste ano, aumento de cerca de 30% em comparação a igual período de 2021. Segundo projeções divulgadas pelo Insper Agro Global, caso o ritmo de crescimento seja mantido no segundo semestre, as exportações neste ano podem chegar a US\$ 140

bilhões e estabelecer um novo recorde.

Segundo a análise publicada pelo Insper, o grande responsável pelo crescimento do valor exportado foi o aumento de preços internacionais, movimento impulsionado pela guerra entre Rússia e Ucrânia, o que levou à restrição na oferta de alimentos e políticas de exportação restritivas.

Os dados do Insper mostram ainda que alguns alimentos chamaram atenção. O valor das exportações brasileiras de óleo de soja e de farelo apresentou crescimento de 136% e 48% no primeiro semestre de 2022, respectivamente. O mercado de milho registrou aumento de 147% e o de trigo de 525%, setores também influenciados pela atual conjuntura mundial.

O café também apresentou crescimento no mesmo período e o valor das exportações de carnes bovina e de frango aumentou 53% e 37%, respectivamente. A carne suína, por outro lado, teve redução de 18%, assim como o açúcar e o algodão, que apresentaram queda nos valores exportados.

O relatório destaca também a questão da importação de fertilizantes, mercado afetado por conflitos internacionais. O valor das importações brasileiras nesse segmento aumentou 177% no primeiro semestre de 2022 na comparação anual.

O documento mostra que o valor das exportações brasileiras do agronegócio para a União Europeia cresceu 42%; 198% para a Índia; 41% para o Japão; 54% para a Argentina; e 59% para países da região do Oriente Médio e Norte da África (Broadcast, 14/7/22)

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

Data: 18/07/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ REGISTRA MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE CARGAS DE 8,3 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

Informações: Porto de Itajaí (18 de julho de 2022)



Na margem direita, Porto de Itajaí acumulou nos seis primeiros meses a movimentação total de 2,06 milhões de toneladas – Foto: Luciano Sens – Sec. Geral de Comunicação Social – SECOM/SPI

O primeiro semestre de 2022 encerrou na margem direita do rio (berços públicos e APM Terminals), com uma movimentação expressiva em toneladas de 2.064.950.

No segmento de cargas contêinerizadas nos recintos APMT e Cais Público, durante o mês de junho, somaram a quantidade de 28.228 TEU's (unidade de medida equivalente a um



contêiner de 20 pés) com 321.867 toneladas, somando a movimentação semestral para 175.427 TEU's com 2.064.950 toneladas.

No mês de junho, o número de 28.228 TEU's de movimentação de contêineres correspondeu a 21.543 TEU's de contêineres cheios, e 6.685 TEU's de contêineres vazios, ambos de importação e exportação na APM Terminals e Cais Público.

“Neste primeiro semestre, o Porto de Itajaí apresentou números expressivos em suas movimentações. Para os próximos meses, provavelmente alcançaremos números ainda mais favoráveis e significativos. O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, apresenta um histórico operacional exuberante, isso revela que todos os investimentos aplicados ao longo dos anos, foram necessários e bastante eficazes para o seu crescimento e aprimoramento. O Porto de Itajaí demonstra diariamente, que a gestão municipalizada, é eficiente e promove o crescimento, no que abrange todos os setores portuários. Isso demonstra a pujança para a economia do município, estado de Santa Catarina, contribuindo também, para a riqueza nacional”, enfatiza Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí.

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes alcançou durante o mês de junho uma movimentação de 1.307.391 toneladas em 73 escalas, totalizando a movimentação do semestre para 478 escalas com 8.335.984 toneladas.

Com base no segmento de cargas contêinerizadas no complexo durante o mês de junho, foram movimentados 113.285 TEU's. No segmento de contêineres cheios, o complexo obteve uma movimentação de 86.871 TEU's.

Entre os meses de janeiro a junho, os números que representam a quantidade de TEU's também foram significativos em comparação ao primeiro semestre de 2021, registrando 729.399 TEU's.

O Prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, ressalta a relevância das atividades portuárias para a economia do município, com base nos números representados durante o primeiro semestre no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes:

“Os números positivos que a atividade portuária de Itajaí e Navegantes vem demonstrando mensalmente, é oriundo de uma grande competência realizada em equipe, onde todos os colaboradores visam o crescimento da economia local, assim como, o próprio desenvolvimento do Terminal de Itajaí e Complexo. Apesar do atual momento, na qual, envolve o fim do contrato de delegação ao Município, e toda a atual situação pela manutenção da Autoridade Portuária Pública Municipal junto ao MINFRA, a movimentação de cargas no Porto de Itajaí permanece em evidência. Neste sentido, eu agradeço por toda a determinação e competência dos colaboradores portuários, mediante o contínuo crescimento operacional registrados ao longo deste semestre, e juntos continuaremos lutando pela permanência da Autoridade Portuária que já demonstrou sucesso ao longo destes 25 anos de gestão pública e municipal”, destaca.

Nos demais TUPs, a PORTONAVE (Terminal Portuário de Navegantes), registrou no primeiro semestre deste ano a movimentação de 553.274 TEUs e 6.072.486 toneladas, representando um crescimento de 1% em relação ao mesmo período do ano anterior (2021), que somou em sua totalidade 547.926 TEU's e 6.083.947 em toneladas.

As movimentações no terminal da BRASKARNE no período semestral apontaram 4 escalas com 6.944 em tonelagem. O TEPORTI registrou 20 escalas com 77.889 toneladas. Na POLY TERMINAIS a movimentação semestral somou 4 escalas com 20.965 toneladas. O terminal BARRA DO RIO evidenciou 5 escalas com 30.076 toneladas durante o primeiro semestre.

Para o segundo semestre de 2022, a expectativa Portuária em torno do atual processo de desestatização, está voltada para a resposta do Governo Federal em renovar o contrato de convênio entre a o Município e a Superintendência do Porto de Itajaí, assim como permanecer com crescimento operacional em todo o Complexo:



Com a melhoria da condição do acesso aquaviário, em virtude da nova bacia de evolução, conseguimos receber navios maiores e permanecer competitivos no mercado. A tendência, é que o Complexo Portuário continue inovando, certamente isso contribuirá para a crescente demanda na movimentação de cargas de comércio exterior, e no transporte de cargas por meio do portal marítimo. Todos os números positivos registrados nos primeiros seis meses deste ano, refletem o esforço da Autoridade Portuária, em promover o desenvolvimento do terminal e permanecer com uma gestão Pública e Municipal por pelo menos, mais 25 anos,” conclui Fábio da Veiga.

A nova bacia de evolução do Complexo Portuário de Itajaí, responsável por devolver a competitividade e resgatar o desenvolvimento econômico da região, alcançou no mês de junho 27 navios manobrados, totalizando 938 manobras até o fim do mês (junho). A nova bacia de evolução, está localizada na área denominada de Baía Afonso Wippel, e permitiu que o comprimento máximo de navios que aportam no Complexo Portuário saltasse de 306 metros para 350 metros, o primeiro giro no local ocorreu em janeiro de 2020, e, tão logo, alcance a marca de 1000 manobras concretizadas com sucesso.

Ainda durante o período de abril a junho deste ano, o Porto de Itajaí, em sua área pública, recebeu até o momento 4 atracções de navios com cargas de celulose. A primeira atracção ocorreu em 08 de abril e até o momento o volume movimentado de cargas registrou 55.000 mil toneladas. A próxima embarcação (5º navio) contendo este tipo de operação, está com data prevista para o dia 20 de julho com o navio COSCO SHIPPING CRACE. A celulose é um tipo de carga que pode ser movimentada em fardos ou em forma de bobinas. Por se tratarem de produtos extremamente frágeis, a logística nos segmentos de papel e celulose exige o emprego de equipamentos específicos e cuidados especiais, de modo a proteger as cargas e evitar que sejam, principalmente, molhadas ou danificadas. A primeira operação de celulose no Porto de Itajaí, ocorreu em agosto de 2019 através do navio, SAGA FANTASY, contendo 6.314 toneladas de bobinas de celulose.

Já em maio, o Porto de Itajaí operou no berço 04 com carga geral em ‘Big Bags’, sendo a primeira operação neste ano com carga deste tipo. O setor de operações registrou um volume de 12.500 toneladas, ensacadas com carga de Sulfato de Manganês, produto utilizado para fabricação de ração animal e fertilizantes em geral, sendo embalada no modo (Big Bags/ensacadas).

Evidenciando ainda o movimento intenso de operações no porto público, desde março foram realizadas quatro atracções pelos navios FLORIDA HIGHWAY e CALIFORNIA HIGHWAY, com 2363 veículos da montadora alemã BMW, totalizando uma movimentação de 4816 toneladas. Este tipo de operação é conhecido mundialmente pelo tipo ROLL ON ROLL OFF, quando os veículos são conduzidos para fora da embarcação, e encaminhados para uma área primária do porto, e, posteriormente transportados por cegonheiras até seu destino final para comercialização. A próxima atracção de navio ROLL ON ROLL OFF está prevista para o dia 25 de julho.

Concluindo o relatório do semestre, um dado importante associado as operações de embarques e desembarques de passageiros por meio de navios de cruzeiros marítimos que atracaram na área do porto público (berços 03 e 04). Foram registradas 09 atracções, sendo 05 do navio COSTA DIADEMA e 04 do navio COSTA FASCINOSA totalizando a movimentação de 13.791 passageiros em curso.

Obs: O relatório completo de estatísticas referente ao mês de junho de 2022 pode ser conferido no link abaixo:

<https://www.portoitajai.com.br/estatistica-de-junho-de-2022>

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

Data: 18/07/2022

TIL, DA MSC, PLANEJA INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS EM TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL, INCLUINDO O STS-10 EM SANTOS

Informações: *Click Petróleo e Gás (18 de julho de 2022)*



Na imagem: Patrício Junior, ministro Marcelo Sampaio e embaixador Luís Fernando Serra – Foto: Divulgação/Click Petróleo e Gás

O diretor de investimentos da Terminal Investment Limited (TiL), Patrício Junior, e o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, estiveram reunidos no último final de semana em Paris, na França, durante um evento corporativo que a pasta está promovendo na Europa. O objetivo do road show é atrair investidores internacionais para projetos de desestatizações em curso no Brasil. E uma boa notícia para terminais portuários será trazida, aumentando ainda mais as expectativas do governo quanto à privatização do Porto de Santos.

O diretor investimentos da TiL, Patricio Junior, afirmou que a empresa projeta realizar investimentos no Brasil que somam R\$ 10 bilhões nos próximos cinco anos. O embaixador do Brasil na França, o diplomata Luís Fernando Serra, esteve presente e testemunhou a promessa.

De acordo com Patricio Junior, dos R\$ 10 bilhões, metade destinados a projetos nas administradoras de terminais portuários Portonave, na cidade de Navegantes em Santa Catarina; na BTP, em Santos (SP), e na Multiterminais, no Rio de Janeiro. Os outros R\$ 5 bilhões, ainda segundo o executivo TIL, é custear projetos que estão em processo de licitação do Ministério da Infraestrutura.

Assim, a empresa busca expandir a carteira de negócios no Brasil e, ainda, deverá participar da concorrência nos processos de desestatização na área de terminais portuários que estão ocorrendo, inclusive do STS-10, o megaterminal de contêineres em Santos (SP), onde a empresa já opera e por isso é temida por possivelmente promover uma “concentração de mercado”.

Direito de concorrência e geração de empregos

Várias associações que representam empresas de terminais portuários no Brasil defendem a restrição de grandes concorrentes internacionais que já atuam no Brasil nos leilões do setor, e isso tem causado polêmica: barrar ou não barrar?

O STS-10 será o maior terminal portuário de contêineres já licitado no Brasil, com uma área de mais de 600 mil metros quadrados. A expectativa é de que o espaço tenha capacidade para concentrar e movimentar 2 milhões de TEUs ao ano.

O próprio governo já teria tentado restringir a participação da Brasil Terminal Portuário, controlada pela TIL, além da Maersk, maior operadora de contêineres do planeta, para que não houvesse concentração de mercado, já que essas duas já atuam no local.

Mas em recente decisão, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) negou cautelar que pedia a restrição e deixou claro que há medidas de controle pós leilão que devem ser aplicadas em caso de risco concorrencial e de concentração.

As medidas devem estar previstas no edital e no futuro contrato de concessão. O Governo Federal planeja o leilão do STS-10 em Santos para o quarto trimestre de 2022, sendo o edital divulgado até setembro.

O diretor de investimentos da TiL, Patricio Junior, defende que os investidores não podem ser punidos por “possibilidades”. E que há de se ter uma regulação que chama de madura, responsiva e capaz de espelhar no Brasil as melhores práticas adotadas no mercado internacional.

“Queremos ter a oportunidade de concorrer. Afinal, estamos levando para o Brasil investimentos para melhoria de setor que é fundamental para o Desenvolvimento do país”, diz Patrícia Junior. Já criamos ao longo de duas décadas mais de 10 mil empregos e vamos criar mais. Participamos do desenvolvimento das regiões onde estão instaladas as nossas empresas”, coloca.

O executivo ainda subiu a moral dos representantes do governo ao dizer que “no Brasil estão sendo criadas boas oportunidades de investimentos. As políticas implementadas para o setor de infraestrutura são muito bem formuladas e amparadas tecnicamente, além da facilidade de movimentação de capitais, o que é mais um atrativo aos investidores internacionais”, diz.

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

Data: 18/07/2022

FUNDO INVESTE R\$ 500 MI EM TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS

Informações: Canal Rural (18 de julho de 2022)

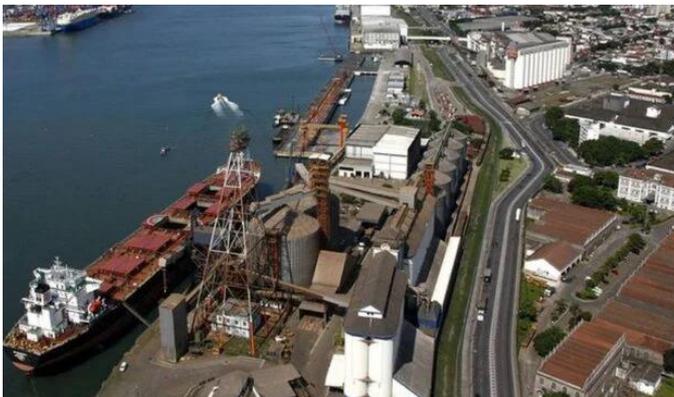


Foto: Arquivo/Agência Brasil

A aquisição do controle de dois terminais da Rumo no Porto de Santos pelo Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), por R\$ 1,4 bilhão, foi viabilizada por meio de um aumento de capital de mais de R\$ 500 milhões, subscrito pelo Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V). Trata-se de fundo australiano de infraestrutura com mandato para investir em ativos do setor nas Américas.

O CLI tem 100% de suas ações detidas pela IG4 Capital. O MIP V, por sua vez, é gerido pela Macquarie Asset Management, divisão de gestão de fundos de investimento do banco australiano Macquarie, investidor institucional global em infraestrutura, com atuação em setores de logística portuária e agricultura. Após o investimento, IG4 e MIP V irão compartilhar o controle da CLI, com 50% cada das ações ordinárias com direito a voto.

Na noite da última sexta-feira (15), a Rumo anunciou a alienação do controle de dois dos maiores terminais de grãos e açúcar do complexo portuário santista. A operação envolve a venda de 80% dos ativos ao CLI, que passará a operar, em parceria com a Rumo, a Elevações Portuárias (EPSA), empresa responsável pelos terminais 16 e 19 do Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A Rumo permanecerá com 20% das ações.

Outros terminais do Porto de Santos

O contrato assinado irá viabilizar um investimento no terminal em torno de R\$ 600 milhões para os próximos anos, como parte das obrigações previstas na concessão, o que possibilitará um crescimento de mais de 20% em relação ao volume atual de grãos movimentado nos terminais. A parceria não inclui os demais terminais em que a Rumo permanece como sócia no Porto de Santos: TXXXIX, Termag e TGG.

Terminal de Grãos do Maranhão

O CLI é um dos quatro operadores do Terminal de Grãos do Maranhão (Telegram), com expertise de operador independente (“bandeira branca”) e foco único em infraestrutura e logística portuária para

o agronegócio e serviços de elevação. A empresa vai passar de uma capacidade atual de elevação de 4 milhões para mais de 20 milhões. “O serviço que é sucesso no Itaqui vai ser prestado aos clientes em Santos”, afirma, em comunicado à imprensa, o CEO do CLI, Hércio Tokeshi.

“Passo natural para fortalecer essa conexão entre infraestrutura e agricultura” — Fernando Lohmann

De acordo com o diretor executivo do Macquarie e responsável por investimentos em infraestrutura no Brasil, Fernando Lohmann, a companhia tem “longa exposição” ao agronegócio brasileiro. “A parceria com a IG4 e a Rumo, por meio do investimento no CLI, é um passo natural para fortalecer essa conexão entre infraestrutura e agricultura”, observa. “Temos forte convicção no potencial de crescimento do setor e de que investimentos como esse ajudam o Brasil a fortalecer seu papel de liderança na exportação de produtos agrícolas.”

Para o co-fundador e CEO da IG4 Capital, Paulo Mattos, a sociedade com o Macquarie e a parceria com a Rumo fortalece o CLI, que, com essa aquisição, passa a ser o maior operador independente de infraestrutura e logística portuária para o agronegócio no Brasil. “Estamos muito confiantes em poder ampliar a atuação do CLI como uma plataforma de infraestrutura no setor e participar de uma gestão tão robusta e estratégica em parceria com a Rumo, no maior complexo portuário do país.”

Ferrovia Norte-Sul e outros investimentos

Segundo o vice-presidente comercial da Rumo, Pedro Palma, as obras de conclusão da Ferrovia Norte-Sul, batizada de Malha Central, a construção da primeira ferrovia estadual de Mato Grosso — cuja licença de instalação (LI) dos primeiros quilômetros foi recentemente emitida — e os investimentos em melhorias que vêm sendo realizados em Santos (SP) fazem parte da estratégia de expansão de uma logística ferroviária competitiva para o agronegócio.



“Já temos quatro terminais em operação na Malha Central, sendo três em Goiás e um em Minas Gerais, e três destes pertencem a empresas parceiras. É esse formato bem-sucedido que estamos replicando agora em Santos, com a CLI”, afirma, no comunicado, Pedro Palma.

Foto: Agência Brasil

O fechamento da operação ainda está condicionado à aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Há, ainda, outras condições precedentes usuais neste tipo de transação.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PARTIDO ACIONA STF PARA DERRUBAR PEC ELEITORAL

Medida foi promulgada no último dia 14; Governo pode gastar R\$ 41,2 bi até o fim do ano
Por Mariana Muniz — Brasília



Partido aciona STF para derrubar PEC Eleitoral Com Bolsonaro, Congresso promulga a PEC Eleitoral Câmara dos Deputados

O partido Novo acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) nesta segunda-feira questionando a chamada Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Eleitoral, que instituiu um estado de emergência até 31 de dezembro e autoriza o governo a gastar R\$ 41,2 bilhões para conceder benefícios a menos de três meses das eleições. A PEC foi promulgada no último dia 14.

A legenda pede que o STF suspenda e declare inconstitucional a norma aprovada pelo

Congresso Nacional. A ação será analisada pelo ministro André Mendonça, que já é o relator de outras ações que tratam do mesmo tema.

Para o Novo, a emenda se fundamenta em um estado de emergência que nem sequer existia, criando hipóteses de exceção que podem ser exploradas por quem estiver no poder sempre que uma eleição se avizinha.

Segundo o partido, "isso vulnera a liberdade do voto e paridade nas eleições, uma vez que influencia o eleitor que recebeu benesses, porquanto alguns candidatos são percebidos de forma mais favorável às portas do pleito eleitoral".

Além de questionar o estado de emergência, o partido enumera outros três pontos para justificar a inconstitucionalidade da medida: houve vício na tramitação que afronta o processo legislativo Constitucional, porque suprimiu dos parlamentares direito de emenda, ínsito ao mandato parlamentar; viola o direito fundamental do Estado Democrático de Direito ao voto direto, secreto, universal e periódico e viola o direito da estabilidade do processo eleitoral que trata da questão da anualidade como um direito fundamental no ano da eleição.

A PEC institui um estado de emergência no Brasil, para driblar a lei eleitoral e regras fiscais. Como não houve mudança, a proposta segue para promulgação, o que deve ocorrer ainda nesta semana.

Para aprovar o texto, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), apostou em sessões extras para acelerar o prazo de contagem para a votação em comissão especial, fatiou a votação do piso da enfermagem para prender o quórum da oposição, suspendeu uma sessão para garantir o quórum e depois baixou um ato da mesa para liberar o registro de presença virtual dos deputados. Ainda assim, precisou de quase nove horas votando o texto para conseguir entregar a vitória ao governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

NOVO PRESIDENTE DA CVM DEFENDE NECESSIDADE DE CONCURSO PÚBLICO

Advogado João Pedro Nascimento diz que é preciso diversificar fontes de recursos

Por Vitor da Costa



Novo presidente da CVM, o advogado João Pedro Nascimento (À direita) discursa durante sua posse, ao lado do ministro Paulo Guedes (centro) e do ex-presidente da Comissão Marcelo Barbosa Divulgação

Durante cerimônia de posse realizada nesta segunda-feira, o novo presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Pedro Nascimento, ressaltou a necessidade de concursos públicos e mais recursos financeiros para a autarquia.

Ele afirmou que o órgão regulador do mercado financeiro brasileiro continuará a ser independente e pautado por um mandato técnico.

Sobre seus planos à frente da instituição, Nascimento destacou a necessidade de transformar a CVM em um regulador tech, antenado com as evoluções recentes

atravessadas pelo setor financeiro e pelo mercado de capitais.

Segundo ele, seu plano de estratégia será baseado em um tripé formado por financiamento, tecnologia e pessoas.

Na agenda regulatória, estarão temas como o marco legal da securitização, criptoeconomia e a regulação do marco legal das startups, além da nova regulação de fundos de investimento.

– Nosso mandato será técnico, independente, formado em formação acadêmica, experiência profissional e espírito público – afirmou.

Em seu discurso, Nascimento destacou a presença de autoridades como o ministro da Economia, Paulo Guedes, e do presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, a fim de destacar a importância da parceria deles com a autarquia.

Sem concursos desde 2010

Ele destacou que, desde 2010, não há concurso público específico na autarquia, que conta com defasagem de profissionais.

- A situação do quadro de vagas de servidores da CVM é crítica. Temos um déficit de aproximadamente 30% dos nossos cargos, com vagas não ocupadas e que precisam ser preenchidas – disse o novo presidente, destacando a necessidade de procuradores federais.

No fim do mês passado, a autarquia fez um apelo público pela realização de concurso público para o órgão.

O órgão também cobrou que, além da reposição de vagas em aberto, seu quadro de servidores seja ampliado para dar conta do volume maior de trabalho.

Financiamento

O novo presidente ainda destacou que a CVM precisa repensar seu modelo de financiamento a fim de explorar a potencialidade de opções que o mercado de capitais oferece.

- A CVM deve estar aberta para pensar outras formas criativas de custeio de suas de suas despesas, dentro daquelas autorizadas pela legislação – disse.

Regulador 'tech'

O novo presidente ainda ressaltou a necessidade de investimento em tecnologia por parte da CVM.

-Num momento em que todos discutem fintechs, edutechs, proptechs , a CVM tem que ser o regulador tech. Sei que isso é difícil, mas temos sempre que sonhar grande e pensar alto – destacou.

O novo comandante da CVM disse que possui a intenção de regular um “open capital markets”, referência a outros instrumentos já lançados no mercado financeiro, como o “open finance”.

Quem é?

Nascimento terá mandato até 14 de julho de 2027 e entra na vaga decorrente do término do mandato de Marcelo Santos Barbosa.

Ele teve sua indicação ao cargo aprovada em abril pelo Senado Federal.

O novo presidente da CVM é bacharel em Direito pela PUC-Rio e tem mestrado e doutorado em Direito Comercial na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP).

Ele tem experiência em direito empresarial, com enfoque nas áreas de Direito Societário, Mercado de Capitais e esteve à frente do escritório com suas iniciais, JPN Advogados desde 2020, já trabalhou na EBX Holding, de Eike Batista, de 2011 a 2014, como gerente jurídico e passou cerca de dez anos no Barbosa Müssnich & Aragão (BM&A).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

RAÍZEN E EMBRAER FECHAM ACORDO PARA DESENVOLVIMENTO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO SUSTENTÁVEL

Objetivo é reduzir emissões de CO2; companhias aéreas já começaram testes com a novidade

Por João Sorima Neto — São Paulo



Avião da Embraer em uma feira de aviação de Cingapura: empresa investe em combustível sustentável AFP

A fabricante de aviões brasileira Embraer e a Raízen, empresa do setor de energia, vão desenvolver um sistema de produção de combustível de aviação sustentável (SAF, na sigla em inglês), dentro da agenda de sustentabilidade das duas companhias. A carta de intenções foi assinada neste final de semana.

A Embraer quer se tornar a primeira fabricante de aeronaves a consumir combustível sustentável. Mais de 60% das suas emissões decorrem do uso de querosene de aviação em ensaios e voos de produção. Pelos planos da companhia, a ideia é neutralizar a emissão de carbono de suas operações até 2040.

“O SAF tem um papel fundamental na redução das emissões da aviação no curto e médio prazo. Diante disso, este acordo visa estimular o crescimento e a sustentabilidade da cadeia de valor como um todo”, disse Carlos Alberto Griner, vice-presidente de pessoas, ESG e Comunicação da Embraer.



A empresa já tem uma parceria com a americana Pratt & Whitney, que atua no ramo de motores de aviões, que resultou num voo teste bem-sucedido no mês passado. O teste com o combustível sustentável foi feito com o modelo E 195-E2, linha de aeronaves bimotoras de médio alcance, nos EUA.

O acordo estimula a Raízen a reforçar o desenvolvimento e pesquisa de combustíveis sustentáveis. A Raízen pretende ampliar em 80% sua oferta de renováveis para o mercado nos próximos anos.

"Como os maiores produtores de etanol de cana-de-açúcar no mundo, é natural estarmos olhando para uma possível oferta de SAF", disse em nota Antonio Cardoso, vice-presidente de Marketing e Serviços da Raízen.

100% de combustível limpo até 2030

A expectativa é que a Raízen contribua para que a Embraer atinja a meta de ter SAF representando 100% do seu consumo de combustível no Brasil até 2030.

O SAF é considerado uma alternativa sustentável aos combustíveis fósseis, pois pode ser obtido através do refino de algas, resíduos agrícolas, óleo de cozinha, entre outros, conforme cita o Departamento de Energia dos EUA. Ele promete reduzir em até 80% as emissões de CO2 em comparação com o combustível tradicional.

Mas ainda existem obstáculos para o crescimento desse tipo de combustível. O primeiro deles é o custo de produzir esse combustível sustentável. Segundo os especialistas, a produção custa até quatro vezes mais do que o combustível tradicional. A expectativa é que, no início da fabricação em escala, governos possam dar alguma ajuda no quesito tributário, isentando ou reduzindo impostos.

Além disso, esse combustível reduz em até 80% a emissão de gases e não 100%. Também ainda existem problemas de logística para transporte desse combustível.

Para quem espera voar com zero emissão de carbono, a alternativa mais próxima é o chamado "carro voador elétrico", ou Evtol, dizem os especialistas. A expectativa é que em 2026, as primeiras aeronaves comecem a percorrer trechos curtos e depois ganhem escala.

SAF tem prioridade na pauta ESG da aviação

O tema do combustível sustentável é uma das prioridades da pauta da aviação mundial e cada vez está sendo mais cobrado dentro da agenda ESG (governança ambiental, social e corporativa) das empresas. Os dois principais organismos internacionais do setor - Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) e a Organização Internacional da Aviação Civil (Icao, na sigla em inglês) estão debruçados sobre essa questão.

Na Europa, por exemplo, já há restrições à operação de aeronaves comerciais para rotas curtas. A recomendação é que esses trajetos sejam feitos de trem.

- Qualquer medida nesse sentido é muito positiva e entendo que receberá todo apoio, mesmo que custe mais. Acho bem factível a meta estabelecida pela Embraer dentro de sua agenda ESG - diz Felipe Bonsenso, especialista em direito aeronáutico e sócio da Bonsenso Advogados, que vem acompanhando de perto os avanços do SAF.

Ele diz que medidas nesse sentido tem se intensificado: aeronaves mais modernas, motores que consomem menos combustível e oportunidades de compensar as emissões de cada voo diretamente pelo passageiro, são exemplos de ações para diminuir os impactos ambientais da operação aérea.

Algumas companhias aéreas já vêm testando, de forma inicial, o uso do combustível SAF em algumas rotas. A KLM está utilizando combustível sustentável de aviação em voos saindo do aeroporto de Schiphol, na capital holandesa, Amsterdã.

Em janeiro deste ano, a companhia aérea americana United Airlines realizou o primeiro voo com passageiros em um avião abastecido com combustível de aviação 100% sustentável.

A Delta estabeleceu como meta abastecer 10% de suas operações com SAF até 2030, o que equivalerá a um consumo anual de 400 milhões de galões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

SP E MG REDUZEM ALÍQUOTA DO ICMS SOBRE O ETANOL

Garcia diz que preço do combustível na bomba deve cair R\$ 0,17

Por Joao Sorima Neto — Rio e São Paulo



Mais em conta. Redução da alíquota do ICMS sobre etanol busca tornar produto competitivo com outros combustíveis
Marcelo D.Sants/FramePhoto

Os governos de São Paulo e de Minas Gerais anunciaram nesta segunda-feira redução da alíquota de ICMS sobre o etanol. Os dois estados já haviam diminuído o percentual do imposto cobrado sobre a gasolina após a sanção da lei que limitou a cobrança do ICMS sobre combustíveis, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo.

Em uma rede social, o governador de São Paulo, Rodrigo Garcia (PSDB), afirmou que a alíquota do ICMS sobre o etanol caiu de 13,3% para 9,57%. Segundo ele, a ação deve reduzir o valor cobrado na bomba em R\$ 0,17. O estado é o maior produtor e consumidor de etanol do país.

"Fiquem de olho e acionem o Procon se o valor (do combustível) não cair", escreveu o governador, que é candidato à reeleição este ano.

A Secretaria da Fazenda de São Paulo estima uma renúncia de R\$ 563 milhões na arrecadação estadual até o final do ano, algo como R\$ 125,1 milhões ao mês com menos imposto sobre o etanol.

Com a redução do ICMS da gasolina, de 25% para 18%, anunciada em junho, o estado deixará de arrecadar cerca de R\$ 2,2 bilhões até o final do ano.

Em Minas Gerais, o governador Romeu Zema (Novo) afirmou que a alíquota do etanol cairá de 16% para 9% a partir desta segunda.

"Além de seguir aliviando o bolso dos mineiros, a redução do imposto manterá a competitividade do biocombustível, importante gerador de empregos em nosso Estado", escreveu no Twitter o governador mineiro Romeu Zema (Novo), também candidato à reeleição.

De acordo a Secretaria de Estado de Fazenda, a redução do ICMS deve diminuir o preço do etanol em R\$ 0,47 por litro. A previsão é que a arrecadação anual do estado caia cerca de R\$ 900 milhões. Já o Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Minas Gerais (Minaspetro) calcula redução de aproximadamente R\$ 0,35 no litro do etanol.

"É importante que as usinas produtoras de etanol entendam o bom momento vivido pela tributação dos combustíveis em Minas e tenham a sensibilidade de perceber a excelente oportunidade de tornar o combustível de cana mais competitivo na bomba, frente à redução do ICMS da gasolina, anunciada no início do mês", informou a entidade em nota.

Com o ICMS de 18% sobre a gasolina, em vez dos 31% anteriores, a estimativa do governo de Minas é de uma perda anual de R\$ 12 bilhões na arrecadação.

Com a fixação de um limite de 17% (e em alguns estados, de 18%) para o ICMS sobre combustível, analistas já vinham apontando a necessidade de reduzir a alíquota do imposto estadual sobre o álcool hidratado para evitar que ele se tornasse menos competitivo em relação aos demais combustíveis. A medida também era uma reivindicação do setor.

- Essa redução estava na pauta do setor. Quando se faz uma mudança na estrutura de impostos, sem que ela esteja inserida numa reforma tributária, isso acaba afetando outros produtos e setores. Nesse caso, poderia haver um desequilíbrio na oferta de etanol com os produtores migrando para a produção de açúcar - explica Joelson Sampaio, economista da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV/EESP).

Procurada, a Associação Brasileira da Indústria da Cana de Açúcar (Unica), que representa os produtores de etanol, avaliou como positiva a redução da alíquota de ICMS do etanol hidratado, já anunciada por alguns governadores. Além de São Paulo e Minas, Goiás, Paraná, Roraima e Pernambuco já haviam reduzido o ICMS sobre esse combustível.

"A medida reestabelece o diferencial tributário e, conseqüentemente, a competitividade de um importante ativo ambiental brasileiro: o etanol", diz a entidade em nota.

Sampaio observa que essas reduções de impostos pontuais ajudam a diminuir o preço final dos produtos, que é o benefício esperado. E a pressão sobre a inflação cai. Mas esses movimentos não resolvem um problema estrutural do setor de combustíveis: o aumento de preços está atrelado ao mercado internacional. Quando o preço do petróleo sobe no mercado internacional, a gasolina também é reajustada. O etanol acaba sendo mais procurado pelos motoristas e a consequência é que, com mais venda, o preço do biocombustível na bomba também sobe.

- Essa medida é apenas temporária e não resolve um problema estrutural em relação aos combustíveis, que têm reajustes atrelados ao comportamento do mercado externo. Lá na frente, teremos os mesmos desafios - diz Sampaio, lembrando que a regra de redução do ICMS vale até o dia 31 de dezembro deste ano.

O efeito colateral é que com a redução da arrecadação com o ICMS, os estados ficam com menos recursos para investir em educação, saúde e segurança pública.

O Congresso, entretanto, derrubou dois vetos do presidente ao projeto e a União volta a ser obrigada a compensar os estados pelas perdas de arrecadação causadas pela diminuição da alíquota desse imposto. A forma de compensação e quando ela será feita ainda não está clara.

- Na minha avaliação, analisando o custo benefício desse projeto, seria mais benéfico para a sociedade ter mais escolas, mais leitos de hospitais com a receita que está sendo renunciada - diz Sampaio.

Como tem caráter temporário, a redução dos impostos foi considerada por especialistas uma medida eleitoreira do governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

ALTA DE ATÉ 80% EM MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO PODE ATRASAR OBRAS DE ESTRADAS, FERROVIAS E AEROPORTOS

Aço, cimento e asfalto disparam e levam concessionárias a pedir revisão de contratos. Atrasos podem atingir área de infraestrutura, que alçou ex-ministro Tarcísio Freitas à candidatura bolsonarista ao governo de SP

Por Eliane Oliveira — Brasília



Trecho da BR-101 em São Gonçalo, no Grande Rio, uma das rodovias licitadas no governo Bolsonaro *Márcia Foletto*

A alta de até 80%, desde o início do ano passado, no preço de insumos fundamentais para projetos de infraestrutura virou um problema para concessionárias de rodovias, ferrovias e aeroportos e uma dor de cabeça para o governo a menos de três meses da eleição.

Asfalto, aço e diesel, entre outros itens ligados à construção civil, dispararam em meio ao processo inflacionário global agravado pela guerra na Ucrânia. A alta nos custos ameaça atrasar obras das concessionárias. Construtoras que tocam obras públicas têm as mesmas dificuldades.

Em geral, as empresas tentam convencer o governo sobre a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Só que as empresas falam em revisão de contratos para não paralisar obras num momento em que o governo está mais interessado em mostrar máquinas trabalhando.

A infraestrutura é uma das vitrines eleitorais que a campanha à reeleição do presidente Jair Bolsonaro pretende destacar. O ex-ministro da pasta Tarcísio Freitas é candidato bolsonarista ao governo de São Paulo.

Veja na reportagem completa do GLOBO como a escalada dos preços no setor pode atrapalhar projetos em curso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

ALTA DE CUSTOS PODE ATRASAR OBRAS DE INFRAESTRUTURA, E CONCESSIONÁRIAS TENTAM REVER CONTRATOS

Alta de insumos encarecem projetos de infraestrutura, bandeira da campanha à reeleição do presidente Jair Bolsonaro. Concessões tentam rever contratos

Por Eliane Oliveira — Brasília



Trecho da BR-101 entre Barreto, em Niterói, e Manilha, em Itaboraí, na Região Metropolitana do Rio *Márcia Foletto/Agência O Globo*

A alta de até 80%, desde o início do ano passado, no preço de insumos fundamentais para projetos de infraestrutura virou um problema para concessionárias de rodovias, ferrovias e aeroportos e uma dor de cabeça para o governo a menos de três meses da eleição.

Asfalto, aço e diesel, entre outros itens ligados à construção civil, dispararam em meio ao processo inflacionário global agravado pela guerra na Ucrânia. A alta nos custos ameaça frear obras das concessionárias, que falam em revisão de contratos num momento em que o governo está mais interessado em mostrar máquinas trabalhando. Construtoras que tocam obras públicas têm as mesmas dificuldades.

As concessionárias têm alertado o governo de que os custos mais altos podem atrasar obras e até prejudicar serviços de manutenção, com consequências para usuários. Esperam algum tipo de compensação para cumprirem metas assumidas nos leilões.

A lista de aumentos com forte peso no caixa das empresas é encabeçada pelo cimento asfáltico de petróleo, um dos materiais mais usados em qualquer projeto de rodovias. O insumo subiu 80% nos últimos 18 meses. Mas a alta de preços da construção civil se espalhou para itens como aço, tubos de PVC, ligantes betuminosos, madeira, cobre e óleo diesel.



Aeroporto do Galeão, no Rio: concessionária desistiu e devolveu terminal ao governo — Foto: Arquivo

As empresas de construção também reclamam dos preços dos insumos, como vergalhões, arames de aço ao carbono e cimento. Este último, somente no primeiro semestre, teve reajuste médio de 16,84%.

Em geral, as empresas tentam convencer o governo sobre a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Isso pode significar, na prática, aumento de tarifas e de prazos estabelecidos nos contratos, entre outras medidas. Há problemas em concessões antigas e também nas celebradas no governo de Jair Bolsonaro (PL), que busca a reeleição em outubro.

— Existem, sim, problemas detectados no fluxo de caixa das concessionárias. O importante é que haja a construção da solução — diz Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR).

Ele reforça que obras podem atrasar:

— Sem dúvida, sem mudanças, é possível falar em atraso, porque não tem conta que se pague. O risco que corre é o cronograma ficar comprometido.

Juro complica situação

Uma onda de revisão de contratos pode atingir em cheio uma das possíveis vitrines de Bolsonaro no ano eleitoral: a área de infraestrutura, que alçou o ex-ministro Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos) à condição de candidato bolsonarista ao governo do Estado de São Paulo.

Em 2021, por exemplo, o governo federal assinou três concessões de rodovias: BR-116/101, entre São Paulo e Rio de Janeiro; BR-153/080/414, que abrange regiões de Goiás e Tocantins; e BR-163/230, cuja área contempla Mato Grosso e Pará.

O remédio aplicado pelo Banco Central para combater a inflação, a alta dos juros, dificulta ainda mais a situação com o aumento do custo dos financiamentos.

— A situação é muito difícil, até porque o problema dessa inflação não se resolve com taxas de juros elevadas. O caso de rodovias é bastante significativo. Serviços de manutenção e conservação de estradas são afetados, assim como projetos em andamento — diz o presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini.

Escândalo: Caixa pagou obras em mansão de Pedro Guimarães, confirma advogado Fernando Paes, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), diz que a alta do diesel levou a entidade a pedir à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) uma revisão extraordinária dos tetos tarifários.

Ele afirma que o setor é muito impactado pelos “fortes e inesperados aumentos do preço do diesel”, que move as máquinas nos canteiros de obras, e cobra resposta rápida da agência:

— O impacto da alta dos principais insumos para investimentos em ferrovias, assim como rodovias, portos e aeroportos, certamente demandará revisão dos contratos com previsão de investimentos.

Ele explica que um dos argumentos usados pelas concessionárias é o de que os reajustes anuais dos tetos tarifários seguem o IPCA ou o IGP-DI. Esses índices, enfatiza, não refletem a real inflação de custos do setor, cujos insumos estão subindo bem acima da média.

— Temos a nossa inflação, que não é a inflação do dia a dia. O preço do aço subiu cerca de 70% em 2021 — exemplifica Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

Romaria em Brasília

Ao GLOBO, o Ministério de Infraestrutura e a ANTT confirmaram que têm tratado do tema com as concessionárias, mas informaram que, até o momento, não chegou nenhum pedido formal de revisão contratual. Porém, essa escalada de preços não cria um problema só para os contratos de concessões. Também encarecem as operações de construtoras que executam obras públicas. As empresas do setor tem feito romaria em Brasília em busca de reajustes nos contratos.

“O Ministério da Infraestrutura acompanha as eventuais variações de preços de insumos que possam afetar o setor. O sistema de orçamentação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) é baseado no Sistema de Custos Referenciais de Obras (Sicro), cuja atualização é periódica e é amplamente utilizado como referencial de custos para obras rodoviárias”, informou a pasta em nota.

A Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa) informa que acompanha com apreensão a escalada dos preços dos insumos para a construção civil, com aumentos expressivos desde meados de 2020.

“As concessionárias do setor têm de cumprir metas contratuais de investimento em ampliação da infraestrutura e a alta, em alguns casos de mais de 50%, observada nos preços de materiais pesados impacta fortemente as previsões de custos estabelecidas nesses contratos de concessão”, afirma em nota.

Aeroporto foi devolvido

Parte dos aeroportos administrados pela iniciativa privada conseguiu reequilibrar contratos neste ano, após o forte impacto dos primeiros anos da pandemia. Uma das empresas que pediu revisão e não teve êxito, a Changi decidiu partir para uma medida mais drástica: devolver a concessão do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio.

A decisão acabou levando o governo a tirar o Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio, do pacote de terminais a serem concedidos neste ano, atrasando ainda mais investimentos no setor. Os terminais cariocas só devem ir a leilão no ano que vem.

O advogado Frederico Favacho, sócio do escritório Santos Neto, acredita que o cenário pode gerar disputas na Justiça:

— Quando há inflação no custo das obras, normalmente, não há espaço para repasse automático nos contratos firmados com os poderes públicos, que estão amarrados nos termos dos editais que os precederam. Isso pode levar a uma onda de judicialização desses contratos em busca do reequilíbrio econômico.

Especialista em contratos de infraestrutura, Giuseppe Giamundo Neto defende revisão.

— Trata-se de uma problemática que atinge boa parte das concessões de infraestrutura com obras em desenvolvimento. Houve descolamentos inesperados dos padrões históricos de índices relacionados a materiais como asfalto, aço galvanizado, cimento Portland, dentre outros. É algo extraordinário e absolutamente imprevisível, que tem onerando demasiadamente o fluxo de caixa, daí a necessidade de imediata correção — argumenta o sócio do escritório Giamundo Neto Advogados.

Ernesto Tzirulnik, especialista em contratos de infraestrutura e doutor em Direito Econômico e Financeiro pela Faculdade de Direito da USP, avalia que a alta nos insumos se encaixa no critério de fator “imprevisível ou de consequências incalculáveis”, com entendimento, segundo ele, já consolidado do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'A CRISE DA PANDEMIA ESTÁ FICANDO PARA TRÁS', DIZ PRESIDENTE DE AVIAÇÃO COMERCIAL DA EMBRAER

Executivo, que assumiu a área em 2020, vê avanços para retomar ritmo de venda

Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

ENVIADA ESPECIAL A DOHA - Presidente do principal segmento da Embraer, o de aviação comercial, o holandês Arjan Meijer afirma que a crise da pandemia está ficando para trás, mas que ainda é preciso aguardar o processo lento de venda de aviões para voltar a um patamar normal. “Esse processo leva, em média, pelo menos um ano para chegar à assinatura dos contratos. E aí você tem de fabricar as aeronaves. Então, acho que estamos no ritmo esperado, mas é preciso ser paciente.”

Meijer assumiu o comando da aviação comercial da Embraer em junho de 2020, quando o segmento era reincorporado à companhia após ser desmembrado para ser vendido à Boeing, em uma operação fracassada. O executivo diz que, para deixar essa história também para trás, a companhia aposta em seu portfólio e nas tendências do mercado pós-pandemia. Isso porque a aviação regional – que utiliza aviões menores, como os da Embraer – e a sustentabilidade têm ganhado força na retomada do setor. Confira trechos da primeira entrevista do executivo a um jornal brasileiro.



Meijer: Desafio é que reduzimos os negócios em geral, e agora precisamos fazê-los crescer novamente. Foto: Embraer/Divulgação

Como o sr. avalia a recuperação da aviação?

Estamos vendo uma demanda reprimida em todo o mundo. O desafio é que reduzimos os negócios em geral, e agora precisamos fazê-los crescer novamente. Mas acreditamos que estamos saindo da crise completamente diferentes do que entramos. Antes, era como se houvesse um crescimento ilimitado, e todo mundo (empresas aéreas) estava adicionando mais e mais assentos, aeronaves cada vez maiores. Agora, no pós-crise, vemos novas tendências. Uma delas é a regionalização. Vemos também a preocupação crescente com sustentabilidade. Tem ainda a guerra na

Ucrânia, efeitos inflacionários, preços de combustível em alta. O mundo, daqui para frente, é muito incerto. Então, as companhias aéreas também ficarão mais avessas ao risco, enquanto precisam



de lucratividade para pagar as dívidas. Essa nova realidade se conecta com os produtos da Embraer. Estamos bem posicionados com uma aeronave menor, como as da família E2, que têm um custo de viagem menor (por gastar menos combustível). Acho que podemos ajudar nossos clientes na retomada. Eles podem ser mais ágeis, não precisam preencher todos os assentos adicionais (de aviões maiores), mas ainda obterem recompensas dos baixos custos por assentos.

Acha que essas mudanças serão permanentes?

No caso da sustentabilidade, a mudança é permanente. Aí nós não estamos olhando apenas para o E2 (nova família de aviões da empresa), mas também para o turboélice (modelo de aeronave que a companhia está desenvolvendo). É uma tecnologia que pode realmente reduzir as emissões.

Mas vocês já afirmaram que só vão desenvolver o projeto se houver algum parceiro...

Sim, mas estamos muito determinados a trazer essa aeronave para o mercado, principalmente agora que a preocupação com a sustentabilidade cresceu. Estamos estudando como trazer novas tecnologias. A Airbus e a Boeing, que têm aeronaves maiores, podem usar SAF (combustível sustentável de aviação) ou talvez hidrogênio verde (combustível limpo obtido a partir de água ao se separar o hidrogênio do oxigênio). Esses aviões não poderão usar baterias nem ser híbridos (por serem muito grandes). No nosso segmento de até 150 assentos, podemos olhar para a eletricidade, para o híbrido, para células de combustível. Há mais oportunidades.

No mercado financeiro, a Embraer se recuperou relativamente bem da crise e da desistência da Boeing de comprar seu segmento de aviação comercial. Isso aconteceu não por causa da aviação comercial, mas porque a empresa cortou custos e o mercado ficou otimista com o desenvolvimento do eVTOL (o 'carro voador'). Quando a aviação comercial voltará a ser o destaque da empresa?

Estamos quase lá, mas podemos melhorar um pouco mais. Tivemos de reduzir nossos volumes em 2021 para atravessar a crise. Esse era o único modo (de sobreviver). Mas também reduzimos custos. Houve um foco grande nisso. Aí conseguimos apresentar resultados relativamente bons no ano passado. Temos uma base forte para crescer. Devemos entregar de 60 a 70 aeronaves (em 2019, último ano antes da pandemia, foram 89). É um grande passo que estamos dando, especialmente se você olhar o crescimento (se forem entregues 70 jatos neste ano, o crescimento terá sido de 31%). E queremos crescer mais daqui para frente. Outra coisa que gostaria de dizer: tivemos a incerteza com a Boeing por quase dois anos, antecedendo a crise. Depois, entramos na crise, um período em que não havia muita atividade no mercado. O que você vê agora são muitas companhias aéreas tendo de tomar decisões. As frotas delas precisam avançar em sustentabilidade. As empresas estão olhando para o nosso segmento, mas esses negócios levam tempo para serem fechados. Não são investimentos pequenos. Faz três meses que estamos vendo o mercado se recuperar. As empresas estão começando a ganhar velocidade, mas teremos de dar tempo a elas. O cenário é positivo.

Mas quando vamos ver que a crise ficou para trás e que as companhias aéreas voltaram a comprar?

Acho que isso está acontecendo agora, mas temos de passar pelo processo normal de venda. Esse processo leva, em média, pelo menos um ano para chegar à assinatura dos contratos. E aí você tem de fabricar as aeronaves. Então, acho que estamos no ritmo esperado, mas é preciso ser paciente.

Quando vocês fecharam a venda para a Boeing, que depois seria desfeita pela empresa americana, vocês falaram que a Embraer precisava do negócio para competir com a Airbus. Isso porque a Airbus havia comprado o A220 da Bombardier, um avião que está no mesmo segmento dos da Embraer. Como está agora a aviação comercial da Embraer sem a Boeing?

Nós trabalhamos em um acordo com a Boeing, em 2018 e 2019, que não foi para frente em 2020. Estávamos em um mercado completamente diferente naquela época. Qual é o mercado hoje? Acreditamos que a Embraer tem um portfólio muito mais forte e também que há mais motivos para as companhias aéreas nos olharem. O mercado mudou. Quando o acordo com a Boeing caiu, ficamos muito desapontados, porque estávamos trabalhando duro para que ele acontecesse. Mas

agora, dois anos depois, acho que temos produtos e projetos muito fortes, como o turboélice. O segmento de até 150 assentos pode ajudar os clientes nas questões de sustentabilidade e de enfrentar a crise. Acreditamos que estamos em uma posição muito boa sem a Boeing, e competir com o A220 não é apenas uma questão de preço, mas de como esse avião se encaixa na frota das companhias aéreas. Que receita o cliente pode gerar com essa aeronave? Qual alcance eles precisam? E qual é o nível de custo total além do preço de compra?

A Airbus não tem uma condição melhor de negociar com os clientes, dado que pode oferecer diferentes produtos para uma única companhia?

Haverá momentos em que eles terão vantagens nas negociações. Haverá também momentos em que nós sairemos melhor. Existem muitos jatos da Embraer no mercado hoje. Então, há muitos benefícios para as companhias trocarem seus modelos para os da família E2 e, realmente, depende do que as empresas estão precisando.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/07/2022

PREÇO DA GASOLINA CAI PELA 4ª SEMANA CONSECUTIVA; VALOR CONTINUA ACIMA DO MERCADO INTERNACIONAL

Segundo Associação, para atingir paridade com o Mercado Internacional, gasolina poderia ter redução de R\$0,17 por litro

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

O preço médio do litro da gasolina no Brasil registrou a quarta queda consecutiva, ajudada nas últimas duas semanas pela redução do ICMS para o teto de 17%, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O preço do combustível caiu em média 6,5% na semana de 10 a 16 de julho, para R\$ 6,07 o litro, sendo o mais caro (R\$ 8,10) encontrado em Tefé, no Amazonas, e o mais barato (R\$ 5,15) em Macapá, no Amapá.

A gasolina aditivada também teve queda, de 5,9% na mesma semana, passando a custar em média R\$ 6,21 por litro, sendo o mais caro encontrado a R\$ 8,82 o litro e o mais barato, R\$ 5,29 o litro.



O preço médio do litro da gasolina no Brasil registrou queda pela quarta vez consecutiva, ajudada nas últimas duas semanas pela redução do ICMS para o teto de 17%, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis Foto: Tiago Queiroz/Estadão 17/6/2022

Já o diesel, segundo os dados da ANP, teve ligeira queda de preço, de 0,5% no caso da versão comum e de 0,6% no diesel S10, o menos poluente e o mais usado no Brasil. Em média, o diesel está sendo comercializado no Brasil a R\$ 7,48 o litro, contra R\$ 7,52 na semana anterior.

Apesar da queda, o preço da gasolina continua acima do praticado no mercado internacional, como ocorreu em toda a semana passada. Para atingir a paridade poderia haver uma redução de R\$ 0,17 por litro segundo a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom).

O governo Jair Bolsonaro vem pressionando a Petrobras para reduzir o preço da gasolina e do diesel, mas a estatal tem evitado repassar a volatilidade do mercado internacional para o mercado interno, mesmo com a queda do preço do petróleo no mercado internacional. O último reajuste da estatal já completou um mês (18 de junho).

Já a Acelen, privatizada no final do ano passado, reduziu o preço da gasolina em cerca de 7% na última sexta-feira, deixando assim de ficar com os preços muito acima do praticado fora do País e se aproximando dos preços da Petrobras.



Depois de ter caído na semana passada por três dias seguidos, perdendo o patamar de US\$ 100 o barril, o petróleo voltou a subir forte nesta segunda-feira, com o Brent para setembro subindo 3,75%, cotado a US\$ 104,91 o barril.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/07/2022

PRONAMPE: CONTRATAÇÃO DE CRÉDITO DE NOVA FASE DO PROGRAMA COMEÇA EM 25 DE JULHO

Instituições financeiras participantes poderão formalizar operações de crédito no programa até 31 de dezembro de 2024

Por Lorena Rodrigues e Antonio Temóteo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério da Economia editou portaria que permite a contratação de crédito no âmbito do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) a partir de 25 de julho.

Pelo texto, publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira, 18, as instituições financeiras participantes poderão formalizar operações de crédito no programa até 31 de dezembro de 2024.

A estimativa é de que sejam concedidos entre R\$ 30 bilhões e R\$ 40 bilhões somente no Pronampe até dezembro. No caso desse programa, a taxa de juros será a Selic – atualmente em 13,25% – mais 6%. Com isso, os empréstimos terão taxa de pelo menos 19,25% ao ano.

Quando os primeiros empréstimos pelo Pronampe foram contratados, em junho de 2020, o programa tinha uma das menores taxas de juros do mercado: Selic (que então era de 2,25% ao ano) mais 1,25% ao ano, resultando em um custo total de 3,5% ao ano.

Ao ser reeditado em caráter permanente, em junho de 2021, o programa teve uma alta na taxa, que subiu para Selic (então em 3,5% ao ano) mais 6% ao ano, resultando em juros totais de 9,5% ao ano.

Crítérios

O valor do empréstimo por meio do Pronampe será de até 30% da receita bruta anual da empresa calculada com base no exercício anterior ao da contratação. Para empresas com menos de um ano, o limite do empréstimo será de até 50% do capital social ou de até 30% da média da sua receita bruta mensal desde o início de suas atividades – o que for mais vantajoso para a companhia.

As cinco fases do Pronampe

- Pronampe emergencial teve 3 fases. Foram R\$ 37,5 bilhões contratados durante as fases emergenciais em mais de 516 mil operações:
 - Fase 1, com início em maio de 2020.
 - Fase 2, com início em agosto de 2020.
 - Fase 3, com início em dezembro de 2020.
- Pronampe permanente teve uma fase até o momento e uma nova fase está em elaboração para início de implementação em 2022. Foram R\$ 24,9 bilhões contratados durante a fase permanente em mais de 333 mil operações:
 - Fase 1, com início em junho de 2021.
 - Fase 2, início em 25 de julho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/07/2022

BOLSONARO NOMEIA SACHSIDA PARA CONSELHO DE ITAIPU: R\$ 25 MIL MENSAIS PARA REUNIÕES A CADA 2 MESES

Nomeação do ministro de Minas e Energia foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira; o presidente da Eletrobras, Rodrigo Limp, foi exonerado da função de conselheiro da binacional

Por Lorena Rodrigues , O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro nomeou o ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, para a função de conselheiro da Itaipu Binacional. A nomeação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira, 18. Já o presidente da Eletrobras, Rodrigo Limp, foi exonerado da função de conselheiro da binacional.



Um dos cargos mais disputados no alto escalão do governo, os conselheiros da empresa ganham cerca de R\$ 25 mil mensalmente e se reúnem a cada dois meses ou em caso de convocação extraordinária. O Conselho de Administração tem 12 conselheiros, seis brasileiros e seis paraguaios, e dois representantes dos Ministérios das Relações Exteriores, um de cada país.

Adolfo Sachsida; ministro vem atuando como 'fiscal de posto' para verificar a queda no preço dos combustíveis nas bombas. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Sachsida trabalhou na campanha do presidente em 2018 e desde o início da transição esteve na equipe de Paulo Guedes. Foi promovido a ministro em maio, em meio à pressão de Bolsonaro por redução no preço dos combustíveis, que acabou contribuindo para a demissão de Bento Albuquerque do cargo. O ministro vem atuando como "fiscal de posto" para verificar a queda no preço nas bombas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

RUMO VENDE TERMINAIS EM SANTOS À CLI POR R\$ 1,4 BI

Com operação, grupo australiano Macquarie fará injeção de R\$ 500 milhões e passará a ser sócio da CLI

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, assinou na última sexta-feira o contrato de venda de dois terminais no Porto de Santos para a CLI (Corredor Logística e Infraestrutura), empresa controlada pela gestora IG4 Capital. O acordo é de R\$ 1,4 bilhão. Serão vendidas 80% das ações de ativos - a Rumo seguirá como acionista minoritária, com 20%.

Os dois terminais vendidos são o T16 e T19, localizados na margem direita do porto e destinados à movimentação de grãos e açúcar. O contrato de arrendamento das duas áreas vai até 2035. As obrigações da concessão ainda incluem a realização de R\$ 600 milhões de investimentos, para ampliar a capacidade de movimentação dos ativos em 20%.



Em 2021 (ano afetado pela quebra de safra), os terminais transportaram 12,7 milhões de toneladas.

No primeiro trimestre de 2022, foram movimentadas 3 milhões de toneladas. A conclusão da operação ainda dependerá da aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Hoje, a CLI já opera um terminal de grãos no Porto do Itaqui, no Maranhão. A operadora “bandeira branca” é uma das quatro controladoras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) - - as demais são empresas ligadas a tradings de commodities. “Queremos levar os mesmos ganhos de eficiência que implementamos em Itaqui a Santos”, afirmou o presidente, Helcio Tokeshi.

A operação também marca a entrada da Macquarie Asset Management na CLI. O grupo australiano passará a ser sócio da IG4 Capital, com 50% de participação na operadora logística. A entrada se dará por meio de um aumento de capital de R\$ 500 milhões, que será totalmente subscrito pelo fundo Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V).

A Macquarie já havia ensaiado fazer um grande investimento junto à IG4 em 2021, quando fizeram uma oferta pela fatia da Andrade Gutierrez na CCR. A operação, porém, não se concretizou.

“Com essa aquisição, a CLI passa a ser o maior operador independente de infraestrutura e logística portuária para o agronegócio no país”, afirma Paulo Mattos, co-fundador da IG4.

Questionado sobre a possibilidade de novas aquisições, Tokeshi disse que a CLI “segue interessada em seguir crescendo”. Segundo uma fonte de mercado, a empresa já estaria em negociações com tradings e empresas de logística em outras regiões do país para ampliar a plataforma.

Para a Rumo, a venda é uma forma de garantir a expansão dos terminais portuários em Santos e, ao mesmo tempo, desalavancar a companhia. A empresa terá, nos próximos anos, compromissos bilionários de investimentos em suas ferrovias - como aqueles decorrentes da renovação antecipada da Malha Paulista, da concessão da Norte-Sul e do novo projeto de extensão da Malha Norte, até Lucas do Rio Verde (MT).

“Queremos focar na ferrovia. Temos um plano de investimentos bastante robusto, e usar oportunidades como essa para desalavancar a companhia faz parte de nossa estratégia”, afirma Rafael Bergman, vice-presidente financeiro e diretor de relações com investidores da Rumo.

O modelo de operação compartilhada de terminais tem sido um padrão na empresa. Na Norte-Sul (Malha Central), por exemplo, diversos terminais construídos ao longo da ferrovia foram feitos com sócios. No próprio Porto de Santos, a Rumo tem participação minoritária em outros três terminais portuários, que não fazem parte da operação com a CLI: o TXXXIX (de grãos, com a Caramuru), TERMAG (de fertilizantes, com a Bunge) e TGG (de grãos, com Bunge e Amaggi).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/07/2022

GOVERNO AUTORIZA 6 NOVOS TERMINAIS PRIVADOS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Caso os projetos de fato se concretizem, deverão gerar R\$ 10,3 bilhões em novos investimentos, segundo a DataPort, banco de dados da ATP

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Triunfo Participações e Investimentos (TPI) recebeu aval para explorar cargas como granéis sólidos, líquidos e carga geral no Terminal Portuário Logístico — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

No primeiro semestre de 2022, o governo federal deu autorização para a construção de seis novos Terminais de Uso Privado (TUPs) no país. Caso os projetos de fato se concretizem, deverão gerar R\$ 10,3 bilhões em novos investimentos, segundo a DataPort, banco de dados da ATP (Associação dos Terminais Portuários Privados).

Das seis autorizações concedidas, duas estão localizadas no Porto de Santos. Uma delas é referente ao Terminal Portuário Logístico – TPL, da Triunfo Participações e Investimentos (TPI). O grupo, que dependerá ainda de encontrar um parceiro para viabilizar o projeto bilionário, ainda não definiu a vocação do terminal. A empresa recebeu aval para explorar cargas como granéis sólidos, líquidos e carga geral. Os investimentos necessários para o empreendimento são estimados em R\$ 2,827 bilhões.

Outro grande projeto autorizado no porto é o TUP EBT – Santorini, da Ageo (Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais), que já opera terminais de granéis líquidos no porto. O novo empreendimento seria um terminal retroportuário, destinado a granéis sólidos, líquidos e carga geral. O investimento estimado é de R\$ 3,66 bilhões.

Outros três projetos de TUPs autorizados neste ano estão localizados na região Norte do país. O primeiro deles é o Terminal de Malato, da Louis Dreyfus Company Brasil, que deverá ser localizado em Ponta das Pedras, no Pará. A previsão é de R\$ 450 milhões de investimentos, para um terminal com capacidade de 9 milhões de toneladas de grãos por ano.

Outro empreendimento é um terminal de granéis líquidos da Atem Distribuidora de Petróleo, localizado em Santarém, também no Pará. O aporte previsto é de R\$ 55,7 milhões. Há também um terminal da Lajes Logística, destinado à movimentação de contêineres e carga geral, em Manaus, com investimento de R\$ 175 milhões.

O sexto projeto da lista é o terminal da Porto Guará infraestrutura, em Paranaguá (PR). Trata-se de um empreendimento de grande porte, com previsão de R\$ 3,2 bilhões de aporte, destinado à movimentação de granéis sólidos e líquidos.

Todos os seis empreendimentos são “greenfield”, ou seja, terão que ser construídos desde o zero, destaca Murillo Barbosa, presidente da ATP.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/07/2022

VOLUMES TRANSPORTADOS PELA RUMO CRESCEM 12% EM JUNHO EM BASE ANUAL

A Rumo reportou volumes transportados em maio de 6,235 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU), o que equivale a um aumento de 3,7% em base mensal

Por Cristiana Euclides, Valor — São Paulo

A Rumo reportou volumes transportados em junho de 6,386 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU), alta de 12% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. Em base mensal, os volumes cresceram 2,4%.



A soma dos volumes totais dos produtos agrícolas, que incluem soja, farelo de soja, milho, açúcar, fertilizantes e trigo, somaram 5,271 bilhões de TKU, alta de 13% — Foto: Reprodução/Facebook/@rumologista

Já a soma dos volumes totais dos produtos agrícolas, que incluem soja, farelo de soja, milho, açúcar, fertilizantes e trigo, somaram 5,271 bilhões de TKU, alta de 13% em base anual e avanço de

3,4% ante maio.

Os volumes de contêineres somaram 286 milhões de TKUs em junho, queda de 1,4% na comparação anual e baixa de 9,5% na mensal.

Os volumes de produtos industriais, que incluem combustíveis, madeira, papel e celulose, construção civil e siderúrgicas e mineração, totalizaram 829 milhões de TKUs, alta de 11% ante junho de 2021 e avanço de 1,3% ante maio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/07/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PAINEL S.A. - CNI CRIA FERRAMENTA PARA MONITORAR ALTA DE PREÇO DO FRETE MARÍTIMO

Valores dos fretes subiram 7 vezes desde o início da pandemia

Por Joana Cunha, formada em administração de empresas pela FGV, foi correspondente da Folha em Nova York e repórter de Mercado



SÃO PAULO - Diante da disparada no valor do frete marítimo desde o início da pandemia, a CNI (Confederação Nacional da Indústria) decidiu criar um painel virtual para monitorar as curvas das principais rotas de exportação e importação de contêineres.

A ferramenta, com o acompanhamento mensal, vai ser lançada na semana que vem.

Pátio do Brasil Terminal Portuario (BTP) no terminal de Santos - Eduardo Knapp/Folhapress

Em seus relatórios, a CNI aponta que, desde 2020, o frete marítimo subiu, em média, sete vezes, com o custo médio do transporte de um contêiner no mercado marítimo global próximo de US\$ 10 mil nos últimos meses.

O cenário, que a CNI trata como os maiores valores de fretes já registrados na história, começou a se formar na pandemia, com as interrupções nas atividades produtivas na China e em outros países, que levaram à suspensão de serviços de transportes e das encomendas programadas, e depois, na retomada das atividades, a capacidade de transporte foi insuficiente.

Joana Cunha com Paulo Ricardo Martins e Gilmara Santos

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 18/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ZELENSKY TERIA PEDIDO APOIO AO BRASIL PARA RETOMAR EXPORTAÇÕES DE GRÃOS

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 18 Julho 2022



Carregamento de trigo (Arquivo/Divulgação)

Conversa do presidente ucraniano com Bolsonaro, ao telefone, ocorreu dias após anúncio de que o Brasil pode começar a receber óleo diesel da Rússia, em até 60 dias

O presidente Jair Bolsonaro (PL), conversou por telefone com o presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, nesta segunda-feira (18), cinco meses depois de sua visita presencial à Rússia, quando encontrou o presidente Vladimir Putin, antes do início da guerra entre os dois países do leste

européu, em 24 de fevereiro. Sem divulgar o conteúdo do diálogo de hoje, Bolsonaro já havia avisado sobre a ligação no domingo (17), em entrevista concedida do lado de fora do Palácio da Alvorada.

“Vou conversar bastante com ele. É uma liderança e vou dar minha opinião para ele. Essa guerra tem causado transtorno não só para o Brasil – Brasil menos. É muito mais para a Europa”, declarou o presidente brasileiro, conforme publicado pelo site Congresso em Foco. Em sua conta no Twitter, depois da conversa com Bolsonaro, Zelensky escreveu: “Eu o informei sobre a situação no front. Discutimos a importância de retomar as exportações de grãos ucranianos, para evitar uma crise alimentar global provocada pela Rússia”, postou.

O diálogo ocorreu poucos dias após o governo federal anunciar que o Brasil pode começar a receber óleo diesel da Rússia, em até 60 dias. Na visão de Leonardo Paz, analista de inteligência qualitativa no Núcleo de Prospecção e Inteligência Internacional da Fundação Getúlio Vargas (FGV/NPII), é difícil saber se essas duas situações estão relacionadas.

“O governo brasileiro não vai deixar transparecer nada nesse sentido, até porque nem faria sentido. Obviamente, a ligação do Zelensky já estava marcada há algum tempo e a negociação entre Rússia e Brasil, para receber esse óleo, também”, resumiu o analista à Portos e Navios.

Paz acredita que a demora da ligação do presidente ucraniano — algumas agências relataram que foi Bolsonaro quem ligou para Zelensky — se deve mais ao fato de que o Brasil tem pouca capacidade de interferência no conflito, inclusive, de mudar a postura da Rússia, de influenciá-la de maneira ou outra, em torno de seus objetivos. “Quem tem capacidade para fazer isso são outros países ocidentais, como os Estados Unidos, e talvez a China [na Ásia], além dos próprios europeus”, salientou.

“Acredito que, agora, o Zelensky esteja tentando conversar com certos países, e não só com o Brasil, que estavam mais ou menos gravitando na órbita de influência da Rússia e vinham tentando ficar um pouco fora dessa situação, tentando não se comprometer com nenhum dos lados. Agora, ele está tentando virar essa chave, conversando com países que estavam um pouco mais ao lado da Rússia, tentando trazê-los para seu lado”, comentou Paz, destacando que os norte-americanos apoiam os ucranianos, desde o início.



Conforme Paz, nos últimos cenários de conflitos e/ou de guerras dos últimos 50 anos, o Brasil – via Itamaraty – sempre manteve uma postura tradicional, que é a de condenar qualquer tipo de violência e conclamar que as partes envolvidas cessem as hostilidades e voltem às negociações de paz.

“Não há nada de novo nessa postura, que é institucional. Ao preservar sua relação [comercial] com a Rússia, por exemplo, o Brasil também mantém outras relações, como é o caso da China e da Índia [que posicionaram ao lado dos russos]”, ressaltou o analista da FGV.

Agronegócio

Ao comentar sobre a última reunião do grupo econômico Brics – do qual o Brasil faz parte ao lado da Rússia, Índia, China e África do Sul –, realizada no dia 23 de junho, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) voltou a reforçar, por meio de nota, que o governo federal “defendeu a solução pacífica e negociada do conflito” entre ucranianos e russos.

Desde o início da guerra, tratada como “conflito” pelo MRE, o governo brasileiro tem evitado tecer críticas ao presidente da Rússia, Vladimir Putin, por conta das relações comerciais entre os dois países, principalmente porque os russos são importantes exportadores de fertilizantes usados pelo agronegócio do Brasil.

Na visão do especialista em agronegócios Carlos Cogo, sócio-diretor da Cogo Inteligência em Agronegócio, o maior interesse do Brasil gira, exatamente, em torno das importações de fertilizantes, sendo que o país já assegurou 65% desses insumos necessários para a agricultura daqui e que serão destinados à safra 2022/2023.

“As importações da Rússia cresceram 5% no primeiro semestre e o fluxo de entrada está normalizado. Os fertilizantes não estão sob sanções. Na prática, a Ucrânia é autossuficiente em agro e importa daqui, praticamente, amendoim e outros poucos itens. Fora que a Ucrânia é um concorrente do Brasil no mercado global de grãos”, disse o especialista, à reportagem.

Ele enfatizou que o Brasil tem um histórico de boas relações com todos os países. “Exportamos produtos Halal para países muçulmanos e Kosher, para judeus, mediante os preceitos deles. Exportamos commodities agrícolas para 162 países. A ideia sempre foi não criar rusgas externas em termos de comércio agrícola”, comentou.

Zelensky vem buscando o apoio de líderes globais para conseguir desbloquear as exportações de grãos na Ucrânia, considerando que a maior parte da produção está parada em portos e sob controle dos russos. Os produtos também não têm conseguido transporte até os terminais portuários, por conta do cenário de bloqueios nas estradas de algumas regiões de seu país.

Na semana passada, representantes da Rússia, Ucrânia e da Organização das Nações Unidas (ONU) se encontraram em Istambul, na Turquia, para tentar destravar as negociações sobre as exportações. Houve uma premissa entre as partes, no entanto, conforme publicação da Agência Safras, o acordo sobre as exportações de grãos da Ucrânia não deve levar à retomada das negociações entre Rússia e Ucrânia, de acordo com o parlamentar Leonid Slustky, que participou das conversas de paz em Kiev, no passado. A proposta russa para os grãos foi amplamente apoiada pelos envolvidos nas conversas desta semana e um acordo pode estar próximo.

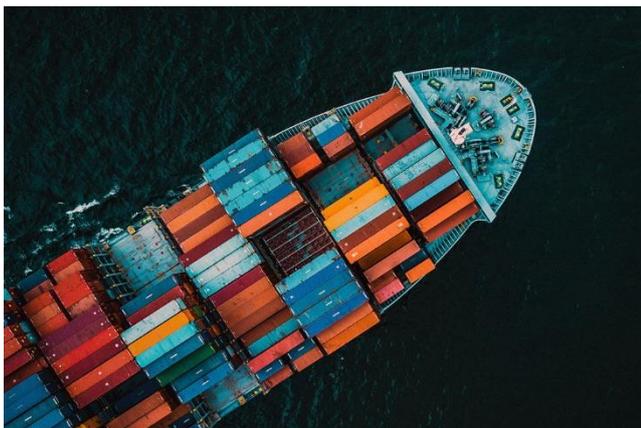
* Com informações da Agência Safras e outras agências nacionais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/07/2022

JUSTIÇA NEGA RECURSO DE ARMADORES DE LONGO CURSO CONTRA NORMA DE FISCALIZAÇÃO

Por Danilo Oliveira **NAVEGAÇÃO 18 Julho 2022**



Arquivo/Divulgação

Juiz da 2ª Vara Federal do DF entendeu que RN-18/2017 da Antaq, atual 62/2021, não viola garantia de livre iniciativa no transporte marítimo

A Justiça de Brasília negou, na semana passada, um recurso do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) no processo em que a entidade, que representa armadores estrangeiros de longo curso que operam na costa brasileira, pleiteou afastar a aplicação da resolução normativa 18/2017 da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), atual resolução 62/2021, que trata dos direitos e deveres de usuários e prestadores de serviços. O juiz Charles Renaud Frazão de Moraes, da 2ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal (SJDF), entendeu que a norma não viola a garantia de livre iniciativa no transporte marítimo de longo curso, a despeito do já existente tratamento legal sobre a ordenação do transporte internacional previsto na Lei 9.432/97.

No processo, que tramita desde 2018, os transportadores marítimos alegaram que a norma da Antaq é inconstitucional por conter uma série de regras e determinações voltadas especificamente às empresas estrangeiras que realizam transporte marítimo de cargas em águas brasileiras, e que a agência não tem competência legislativa para regular a atuação dos agentes desse mercado. Procurado pela Portos e Navios, o Centronave não comentou a decisão, nem informou se entrará com uma nova ação. Ainda cabe recurso na Justiça.

O juiz considerou que a lei de criação da Antaq (10.233/2001) prevê que compete à agência reguladora gerenciar a infraestrutura e a operação do transporte aquaviário, cabendo-lhe proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços, assim como no em relação à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados, além de assegurar que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência.

O magistrado ressaltou em sua decisão que a Justiça deve se abster de syndicar atos normativos editados pelas agências reguladoras, exceto nas situações em que a regulamentação infralegal oferecer violação à lei regulada ou à Constituição. “A regulação promovida pela Antaq, devidamente autorizada pela Lei 10.233, atende, de pronto, aos princípios da soberania nacional e da defesa do consumidor, pelo que não pode ser apontada como ilegítima. Inexiste fundamento jurídico idôneo à demonstração da alegada ocorrência de ilegalidade na resolução normativa 18/2017”, pontuou.

Moraes acrescentou que a competência regulamentar das agências reguladoras, em matéria de sanções regulatórias, é o que garante, ao menos em tese, a eficácia da respectiva fiscalização. Por esse aspecto, o juiz do caso entendeu que não há ilegalidade na aplicação de multas pela Antaq quando constatadas práticas de condutas legalmente puníveis pela legislação vigente. A decisão considerou a documentação encaminhada pela Antaq, ré no processo, e pela Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística (Logística Brasil), à época Usupport-RJ, que entrou neste processo como ‘amicus curiae’.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/07/2022

PORTO DO RECIFE COMEMORA APROVAÇÃO DO NOVO CALADO COM INCREMENTO NA MOVIMENTAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Julho 2022



O Porto do Recife recebeu a aprovação da batimetria da obra de dragagem recém-terminada em seus berços. A avaliação final foi feita pelo CHM (Centro Hidrográfico da Marinha), na última quinta-feira (14). O relatório final apontou que os berços 00 e 01 chegaram a profundidade de 10 metros; o trecho entre os berços 02 e 06 atingiram 11 metros; e a profundidade entre os berços 07 e 09 alcançou oito metros. Os trechos poderão chegar às profundidades máximas, na maré alta, de 12,60m, 13,60m e 10,6m respectivamente. Com isso, o ancoradouro passa a receber navios mais carregados e a ampliar sua

movimentação de cargas.

Em junho, o porto teve crescimento de 90,24% na movimentação, o que representou o melhor junho dos últimos três anos. 31 navios passaram pela capital pernambucana e movimentaram 109.625 toneladas de produtos. No mesmo período do ano passado, o ancoradouro havia movimentado 57.625 toneladas.

Os principais produtos que puxaram esse crescimento foram os fertilizantes, o trigo, a barrilha e o malte de cevada. Os adubos apresentaram o maior crescimento, com 630,4%, e movimentaram 29.285 toneladas. “Esse crescimento dos fertilizantes fora de época está associado ao cenário mundial, à guerra e à dificuldade de fornecimento do produto. Como o importador não pode deixar de atender seus clientes, eles têm movimentado uma maior quantidade de fertilizantes para garantir estoque”, afirma José Lindoso, presidente do Porto do Recife.

O malte de cevada e a barrilha tiveram um incremento principalmente pelo aumento da demanda dos produtos. A Ambev, indústria cervejeira, tem investido no ancoradouro recifense como principal centro de distribuição da cevada para o Nordeste e, por isso, a carga fechou junho com um crescimento de 80,9%, movimentando 19.904 toneladas.

Já a barrilha atende a demanda das indústrias saponáceas e vidreiras do Estado, que incrementaram a demanda no mês de junho, importando 24.797 toneladas pela capital pernambucana, impulsionando em 59,9% a movimentação do produto no ancoradouro.

O trigo foi a carga que aumentou sua movimentação devido a oferta de um calado melhor. “Esse crescimento do grão em 50,8% no mês de junho foi um reflexo do uso das nossas novas profundidades. Os importadores do grão têm trazido navios cada vez mais cheios, aumentando a movimentação por navio e impulsionando o fluxo de cargas no terminal recifense”, explica José Divard de Oliveira, diretor Comercial e de Operações.

GESTÃO – Na próxima quarta-feira José Lindoso passa a presidência do Porto do Recife para o advogado Tito Lívio Moraes. A dragagem foi uma das importantes conquistas da gestão de Lindoso, no comando do ancoradouro recifense. O presidente também foi responsável pela concretização do investimento da Liquiport no Porto do Recife. A empresa irá montar uma bateria de sete silos para movimentação de malte de cevada. Bem como da negociação para ampliação dos silos da Rhodes. Os dois novos negócios deverão tornar o Porto do Recife um hub do grão para o Norte/Nordeste.

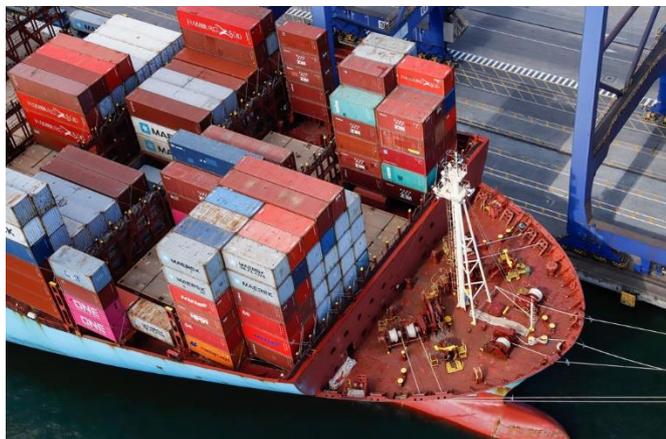
A captação de novos negócios passou tanto pela parte institucional, como estrutural da gestão. Com a aprovação do novo Plano de Zoneamento (PDZ) do ancoradouro foi possível uma melhor definição e disponibilização de áreas para arrendamento dentro da zona portuária do Recife. Ao todo, três áreas já possuem efetivo interesse e outras três áreas foram regularizadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/07/2022

ASIA SHIPPING EXPANDE ATUAÇÃO NO ORIENTE MÉDIO E INAUGURA FILIAL EM DUBAI

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 18 Julho 2022



Novo escritório focará na conexão do Brasil a diversos hubs logísticos globais

A Asia Shipping, multinacional brasileira integradora de cargas, está em plena expansão de seus negócios e inaugura neste mês de julho mais uma filial no Oriente Médio. A cidade escolhida para receber a companhia foi Dubai, considerada líder mundial em logística e comércio exterior com cobertura de diversos armadores e companhias aéreas.

No ranking divulgado no Relatório “Xinhua-Baltic International Shipping Center Development Index Report (2020)”, Dubai aparece entre os cinco primeiros centros de navegação do mundo. “Estamos atentos às grandes oportunidades do mercado e, por isso, escolhemos Dubai para sediar esse novo desafio. A cidade é essencial no cenário logístico, pois possui uma grande capacidade de movimentação de cargas, além de servir como ligação para diversos hubs globais, como o continente europeu e o Oriente Médio”, comenta Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

Dentre os serviços oferecidos no escritório de Dubai estão frete aéreo, marítimo, multimodal, dentre outros.

Expansão na Ásia

No continente asiático, além de Dubai (Emirados Árabes), a multinacional também possui escritório próprio em Hong Kong e Taiwan (China), Coreia do Sul e Índia. Em 2015 a empresa instalou sua filial na cidade de HO CHI MINH, local onde está localizado um dos principais portos do país, que leva o mesmo nome da cidade. Atualmente, o Vietnã figura entre os países mais promissores do mercado e um dos mais desenvolvidos do Sudeste Asiático, com um Produto Interno Bruto (PIB) que cresce cerca de 7% ao ano.

Na rota Brasil/Vietnã, a Asia Shipping é o agente de carga líder na importação de cargas via mar. Segundo dados de mercado, o Brasil importou cerca de 25 mil TEUs em 2021 e, desse total, a Asia Shipping foi responsável pelo transporte de aproximadamente 10% desta carga.

Dentre as principais cargas transportadas pela Asia Shipping nas operações de importação neste período estão borrachas, obras de vidro, fibras sintéticas, acumuladores elétricos e seus separadores. Em um cenário geral, os setores que mais cresceram na importação em 2021 foram automotivos, eletroeletrônico, construção civil, farmacêutico e vestuário.

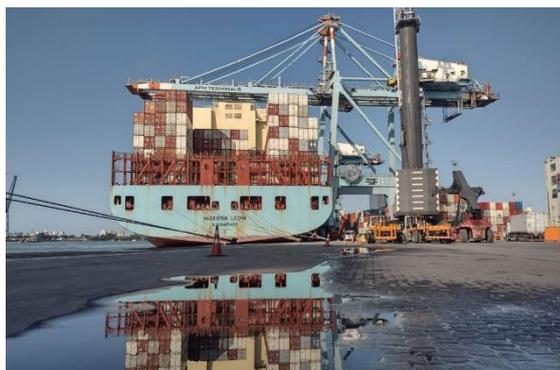
Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 18/07/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 8,3 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 18 Julho 2022

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes alcançou durante o mês de junho uma movimentação de 1.307.391 toneladas em 73 escalas, totalizando a movimentação do semestre com 478 escalas e 8.335.984 toneladas.



Em junho, foram movimentados 113.285 TEUs. No segmento de contêineres cheios, o complexo obteve uma movimentação de 86.871 TEUs. O acumulado no semestre ficou em 729.399 TEUs.

Na margem direita do rio (berços públicos e APM Terminals), foram movimentadas no semestre 2.064.950 toneladas e 175.427 TEUs. Em junho foram movimentados 28.228 TEUs e 321.867 toneladas.

“Neste primeiro semestre, o Porto de Itajaí apresentou números expressivos em suas movimentações. Para os próximos meses, provavelmente alcançaremos números ainda mais favoráveis e significativos. O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, apresenta um histórico operacional exuberante, isso revela que todos os investimentos aplicados ao longo dos anos, foram necessários e bastante eficazes para o seu crescimento e aprimoramento. O Porto de Itajaí demonstra diariamente, que a gestão municipalizada, é eficiente e promove o crescimento, no que abrange todos os setores portuários. Isso demonstra a pujança para a economia do município, estado de Santa Catarina, contribuindo também, para a riqueza nacional”, enfatiza Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

A Portonave registrou no primeiro semestre a movimentação de 553.274 TEUs e 6.072.486 toneladas.

No terminal da Braskarne o semestre somou quatro escalas e total de 6.944 toneladas. O Teporti registrou 20 escalas com 77.889 toneladas. Na Poly Terminais a movimentação semestral somou quatro escalas com 20.965 toneladas. O terminal Barra do Rio contou com cinco escalas e 30.076 toneladas durante o primeiro semestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/07/2022

ARTIGO - A GRANDE ONDA

Por Alessandro Lopes Pinto OPINIÃO 17 Julho 2022



Desde que o setor marítimo mundial começou a discutir, já há alguns anos, a plausibilidade de navios autônomos para o transporte de mercadorias pela via aquaviária, uma transformação disruptiva agita as atividades marítimas e portuárias em nível global. Não estamos muito distantes do tempo em que navios e portos poderão ser operados sem o elemento humano. A autonomia, agora, está no centro da arena da competição.

O mundo marítimo entendeu rapidamente como as aplicações de inovações tecnológicas e inteligência artificial poderiam acelerar a autogestão da navegação e dos portos a partir do monitoramento de integridade de equipamentos e automação de sistemas mecânicos e elétricos, redução da necessidade de interferência humana e aumento da eficiência das operações.

De olho no futuro, empresas passaram a investir enormes recursos no desenvolvimento de inovações tecnológicas e estimularam o uso de conceitos de inteligência artificial em sistemas a bordo de navios, entre eles sensores de radar, câmeras e orientação por satélite, assim como sistemas de segurança.



Projetos antes imagináveis apenas na ficção já se tornaram realidade. O navio "Yara Bierkeland", conhecido para além da indústria marítima, por combinar tecnologia e eficiência energética, foi pioneiro entre os projetos de navios autônomos, ainda que não tenha excluído completamente a presença de uma equipe humana a bordo. Desenvolvido pela empresa norueguesa Yara International, fez sua viagem inaugural em novembro de 2021.

Em seguida, foi a vez do "Mikage", da empresa japonesa Mitsui Lines, cruzar os mares. Primeiro navio totalmente autônomo a atracar sozinho, fez uso de drones, ao final da viagem, para soltar os cabos para os trabalhadores portuários. A transformação apenas começou. O Japão já tem seu segundo navio automático, batizado Suzaku. A embarcação fez a primeira viagem teste em fevereiro de 2022.

O Brasil tem acompanhado a grande onda com a devida atenção e, desde 2020, conta com uma plataforma tecnológica — Cluster Brasileiro de Inteligência Artificial para Navios — para o desenvolvimento de inteligência artificial para o setor marítimo. A iniciativa reúne representantes do governo, academia, empresas marítimas e líderes industriais e busca promover projetos e soluções tecnológicas, atrair investimentos, reunir centros de pesquisa que já atuam na área e apontar para o mercado nacional e internacional as novas apostas brasileiras para o transporte marítimo e para as atividades portuárias.

Vale destacar que nas principais cidades portuárias brasileiras foram implementados centros de inovação tecnológica, com destaque para a informatização e digitalização dos procedimentos portuários relacionados à chegada de navios, seus carregamentos, descarregamento e desembarço pelas diversas autoridades competentes. Não menos importante, o programa brasileiro Porto Sem Papel, em vigor há quase dez anos, trouxe eficiência às operações portuárias, reduzindo a burocracia e criando mais agilidade e economia para as operações.

Note-se, contudo, que há pontos sensíveis a serem considerados no atual momento desta transformação. Observe-se que a eficiência esperada para o transporte marítimo somente será atingida com a integração de toda a cadeia logística envolvida na movimentação de mercadorias, desde a coleta nas fábricas, armazenamento, expedição, transporte, descarga e entrega ao seu destinatário final.

Neste sentido, o conflito entre a Ucrânia e a Rússia acende uma luz vermelha para a mudança pretendida. Além de toda a tragédia humanitária e conseqüente escalada da miséria e do atraso em nível global, a integridade dos portos, navios e infraestrutura de comunicações, não restrito aos países envolvidos no conflito armado, é um risco real. Não se pode ignorar, igualmente, os impactos sofridos a partir dos ataques cibernéticos, intensificados durante a guerra. Identificar e evitar ameaças às operações das redes de comunicação, incluindo o setor marítimo e portuário, tem exigido maior atenção dos centros de desenvolvimento de segurança cibernética.

A indústria e a comunidade marítima internacional devem estar preparadas para enfrentar com a eficácia necessária qualquer ataque e proteger a continuidade e segurança de portos e navios. Para tanto, nos próximos tempos, deve-se empenhar esforços a fundo na concretização de duas tarefas que hoje parecem inconciliáveis. A primeira, buscar uma solução para o fim da guerra e para a sua devastação. A segunda, intimamente associada à primeira, avançar na agenda empreendedora de uma navegação moderna, eficiente, inteligente e tecnológica.

Alessander Lopes Pinto é sócio da banca LPLaw Advogados, vice-presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo e ex-vice-presidente do Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo (2016-2018)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2022

ARTIGO - DESONERAÇÃO DO AFRMM NO DRAWBACK-ISENÇÃO E A POSSIBILIDADE DE REAVER OS VALORES RECOLHIDOS NO PRAZO PRESCRICIONAL

Por Yuna Yamazaki e Ana Letícia Alcantara *OPINIÃO 17 Julho 2022*



Recentemente, foi sancionada a Lei n. 14.366, que prorroga, excepcionalmente, por mais um ano, os prazos para que os exportadores brasileiros realizem operações relacionadas ao regime de drawback, isto é, valendo-se da concessão de isenção e suspensão de alguns tributos sobre materiais utilizados para a fabricação de mercadorias destinadas à exportação.

A ampliação do prazo vem para auxiliar na inserção internacional dos produtos voltados à exportação, além de reduzir os impactos da atual crise global.

Dentre as disposições constantes da nova Lei, destaca-se, nessa oportunidade, a desoneração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) incidente sobre as importações de insumos no âmbito do regime de drawback-isenção, trazida pelo art. 6º, que assim dispõe:

Art. 6º O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º (...)

§ 2º A partir de 1º de janeiro de 2023, a alínea c do inciso V do caput deste artigo passa a compreender também as mercadorias submetidas ao regime aduaneiro de drawback integrado isenção, de que trata o art. 31 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010.”

Destaca-se que, consoante o dispositivo legal supracitado, as exclusões só ocorrerão, em regra, a partir de 2023.

Nos últimos anos, a questão permanecia controversa, visto que o Governo Federal concedia a isenção do AFRMM exigido sobre as compras de mercadorias importadas dentro dos regimes de Drawback suspensão e isenção e, depois, com a alteração do entendimento acerca da matéria, passou a cobrar o tributo referente apenas na operação de isenção.

Com o novo dispositivo sancionado, a controvérsia parece ter sido solucionada, ao afastar a incongruência fiscal entre os diferentes regimes de drawbacke restabelecer a harmonia de tratamento referentemente a desoneração do AFRMM.

Nesse sentido, a Lei n. 14.366/22 vem a corroborar a argumentação trazida pelos contribuintes nas ações que objetivam o afastamento do AFRMM no regime de drawback-isenção (e no drawback-suspensão em períodos anteriores) e a recuperação dos valores pagos indevidamente nos últimos anos, sendo os principais pontos:

- A violação ao Decreto-Lei n. 37/66 (que instituiu as diferentes modalidades de Drawback), diante da previsão de plena isenção dos tributos que incidam sobre a importação de mercadoria, ao amparo de qualquer modalidade de drawback;
- A violação da finalidade do regime especial de drawback, que tem por objetivo a desoneração das exportações em razão do princípio da tributação de operações de comércio exterior no país de destino, consoante determina a Constituição Federal e;
- A ausência de tratamento isonômico ao realizar distinções entre os regimes de drawback suspensão e isenção apenas em relação à operacionalização.

A medida, que entrará em vigor no próximo ano-calendário, também é responsável por aumentar a competitividade externa das empresas brasileiras, a partir da redução do custo de aquisição de itens utilizados na produção de bens que serão exportados.

Yuna Yamazaki é advogada da área Aduaneira e sócia responsável pela área de Customs Law da Lira Advogados.

Ana Leticia Alcantara Rua é advogada da área de Contencioso Tributário e Aduaneiro/Litigation da Lira Advogados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2022

SURF TECH E RUMO FIRMAM PARCERIA PARA IMPLANTAR REDE DE FIBRA ÓTICA EM ATÉ 14 MIL KM DE TRILHOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Julho 2022



Projeto tem potencial para cobrir os 14 mil quilômetros de trilhos administrados pela concessionária e prevê investimento de R\$ 1,5 bilhão

A Surf Tech acaba de firmar parceria com a Rumo, operadora de ferrovias, para a implantação de uma rede de fibra ótica com foco em 5G. O projeto tem potencial para chegar a cobrir os 14 mil quilômetros de trilhos administrados pela concessionária.

O objetivo é levar conectividade para municípios presentes nos nove estados brasileiros cortados pela malha sob concessão da empresa. Inicialmente, o projeto prevê o investimento de R\$ 1,5 bilhão, que serão captados via emissão de debêntures pela Surf Tech. A participação da Rumo se dá por meio da cessão do direito de implantação da fibra ótica na extensão da faixa de domínio de suas ferrovias.

A rede foi projetada com capacidade para tráfego de até de 1 Exabps — ou seja, cerca de um bilhão de Gpbs. Isso significa que a rede pode ser um milhão de vezes mais potente do que um cabo submarino que conecta o Brasil aos Estados Unidos. “O ecossistema advindo da implantação do 5G no Brasil e no mundo vai muito além do que o 4G proporciona, seus benefícios são transformadores para a sociedade”, explica o fundador da Surf Tech, Yon Moreira.

Os mais de 500 municípios que hoje são cortados pelos trilhos administrados pela Rumo serão beneficiados principalmente com a possibilidade de acesso à internet com velocidade e qualidade. Este serviço, que será viável a partir da implementação conduzida pela Surf Tech, fará com que setores como logística, saúde e educação tenham ganhos de capacidade e desenvolvimento por meio da conexão que o 5G proporcionará.

Yon explica que a latência vai permitir enorme eficácia em diversas frentes, com em HFT (high-frequency trading), robôs que representam 70% de todas as transações de bolsas de valores no planeta, além de permitir automação da “locomotiva” de crescimento brasileiro, o agronegócio, e uma verdadeira revolução na saúde, educação e bem-estar dos brasileiros.

“Esta parceria representa um marco para a infraestrutura do país e traz bons frutos a todos os envolvidos, tanto para empresas quanto para os cidadãos que serão amplamente beneficiados pela transformação proporcionada pelo 5G”, afirma o gerente executivo de Desenvolvimento de Negócios Associados da Rumo, Renato Caldo. “Tanto a Rumo quanto a Surf Tech estão empenhadas em unir esforços para deixar um legado perene para a sociedade”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2022

OCYAN ASSINA CONTRATO COM A SOLSTAD OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 17 Julho 2022



Empresa de óleo e gás fecha uma parceria para utilização de embarcação para oferecer serviços ao mercado de construção submarina

A Ocyan acaba de fechar contrato com a Solstad Offshore para afretamento da embarcação de construção submarina (Construction Support Vessel) “Normand Cutter”. A finalidade é possibilitar a Ocyan a participar de diversos projetos do segmento e o primeiro deles será o contrato de descomissionamento dos sistemas submarinos de 3 FPSOs, recém-conquistado junto à Petrobras pela empresa

no primeiro semestre deste ano.

“Ter essa embarcação na nossa frota nos abre uma janela de oportunidades para novos contratos de construção submarina. A partir de agora, podemos buscar novos projetos que exijam o barco como uma ferramenta de trabalho e outros clientes poderão nos procurar para variados serviços na atividade de construção”, comemora Rafael Guigon, diretor de Contratos de Construção Submarina da Ocyan.

De acordo com o executivo, serão necessárias adaptações a essa embarcação. Algumas delas serão realizadas no Brasil, como o comissionamento do sistema de armazenamento; e outras no exterior, como a instalação do sistema de recolhimento e lançamento de dutos flexíveis. “O barco estará disponível para iniciar a execução do contrato de descomissionamento, conquistado pela Ocyan, entre dezembro deste ano e janeiro de 2023, atendendo o cronograma original do contrato. Após essa etapa de mobilização, a embarcação estará apta a executar projetos de lançamento e recolhimento de dutos flexíveis no Brasil”, destaca.

A embarcação possui 127,5 metros de comprimento e conta com um guindaste de 300 toneladas com compensador de movimento vertical (heave), e contará com um sistema de lançamento de dutos flexíveis de 150 toneladas e de armazenamento de até 1.250 toneladas destes mesmos dutos. A capacidade de ocupação do barco é para uma tripulação de até 114 pessoas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2022

RELATÓRIO SOBRE CONCORRÊNCIA DEVERÁ SER ANEXADO APÓS ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA DO STS-10

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Ministério da Infraestrutura e Antaq pretendem concluir, ainda em julho, ajustes na modelagem do projeto para arrendamento de um novo Tecon em Santos, que governo pretende leiloar este ano

O relatório da International Transport Forum (ITF) que recomenda aos países membros da OCDE o monitoramento da concorrência no transporte marítimo de contêineres deverá ser considerado nos estudos sobre ambiente concorrencial no setor portuário brasileiro. O Ministério da Infraestrutura informou a Portos e Navios que o documento, que foi encomendado pela OCDE à ITF, poderá ser utilizado na revisão dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEAs) que dão suporte às licitações de arrendamentos portuários, após a conclusão da etapa de consulta pública.

Entre 8 de março e 31 de maio de 2022, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou a consulta pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização do leilão para o arrendamento da área STS-10, localizada no Cais do Saboó, na poligonal do Porto de Santos. As instalações serão destinadas à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas. O governo pretende realizar o certame até o final deste ano.

A expectativa do Ministério da Infraestrutura é que, ainda em julho, a pasta e a Antaq promovam os ajustes na modelagem do projeto para a instalação desse novo Tecon em Santos. “O tema da concentração e análise de mercado está sendo amplamente discutido com a comunidade portuária e eventuais interessados, bem como associações representativas, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o Ministério da Economia”, afirmou o Minfra em nota. No processo do STS-10, entidades setoriais vêm questionando a participação da BTP ou de seus acionistas, Maersk e MSC, no certame.

O Minfra destacou que os EVTEAs levam em consideração as melhores práticas do mercado e de organismos nacionais e internacionais, tanto a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), como a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol).

O relatório da ITF recomenda a implementação de sete medidas para o controle da atuação das armadoras de contêineres, sendo três delas relacionadas à implementação de maior controle de práticas anticoncorrenciais no setor que estariam causando transtornos às cadeias logísticas de todo o mundo. O levantamento “Performance of Maritime Logistics” sugere que os 64 países membros da organização criem medidas rígidas para enfrentar esse cenário.

O pacote de recomendações sugere aprimorar o monitoramento da concorrência, reforçando a atuação das agências reguladoras e a comunicação entre os países, além de rever acordos entre grandes empresas de navegação para atuação conjunta, já que os atuais arranjos institucionais, segundo a organização, não resultaram em preços mais baixos e maior competitividade.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) pretende, ainda este mês, anexar o relatório do ITF aos processos de desestatizações de autoridades portuárias e de arrendamentos de terminais de contêineres, com um alerta sobre o alto risco de fechamento do mercado, caso a livre concorrência e preservar o mercado não seja garantida. A associação defende a vedação da participação de grandes grupos de navegação nos leilões públicos de arrendamentos, privatizações de autoridades portuárias e criteriosa análise nas autorizações de terminais privados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2022

MARANHÃO É CONVIDADO PELA CHINA PARA INTEGRAR 'ROTA DA SEDA'

Por **Marjorie Avelar** PORTOS E LOGÍSTICA 15 Julho 2022



Divulgação

Projeto BRI, que já investiu em torno de US\$ 59,5 bilhões na infraestrutura de diversos países parceiros, está de olho nas vantagens das conexões rodoviárias, ferroviárias e portuárias do Norte do Brasil

O Maranhão foi convidado, como o primeiro estado representante do Brasil, a integrar o Plano Belt & Road Initiatives (BRI), uma proposta de cooperação internacional da China, relacionado a um megaprograma

mundial de investimentos, envolvendo países de todos os continentes que compõem, aproximadamente, um terço da economia global.



Implantado em 2013, ele abrange a chamada 'Rota da Seda' que, conforme uma pesquisa da Universidade de Fudan (Xangai), já investiu US\$ 59,5 bilhões de dólares, em 2021 – algo em torno de R\$ 315 bilhões, na infraestrutura de diversas nações parceiras. O plano chinês de investimentos engloba 65 países, compreendendo quase 62% da população do planeta e 30% do Produto Interno Bruto (PIB) de todo o mundo.

Outro estudo, desta vez da 'Strategic locations for logistics distributions centers along the Belt & Road', de 2022, elaborado por especialistas conceituados no exterior, apontou que São Luís, capital maranhense, apresenta todas as condições para ser incluída no projeto Rota da Seda, por causa de suas conexões rodoviárias, ferroviárias e portuárias.

Um desses exemplos é a Ferrovia Norte-Sul, principal eixo do transporte de cargas do país, que interliga as malhas ferroviárias das cinco regiões brasileiras, especialmente no Arco Norte, ou seja, acima da linha do Paralelo 16.

Em visita ao país, o mestre e PhD Paul Tae-Woo Lee (foto) – professor de Logística Internacional e Transporte Marítimo da Universidade Zhejiang e um dos formuladores da expansão da Rota da Seda – participou do Simpósio Internacional “As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: oportunidades de negócio e de desenvolvimento para o Brasil”, realizado entre os dias 11 e 13 de julho, em São Luís. O evento foi organizado pela Fundação Sousem, em parceria com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos (Sedepe) do Maranhão.

Conexão com o mundo

Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, Lee destacou que a Rota da Seda está conectando a China ao restante do mundo por uma rota marítima, considerando que o projeto BRI está focado na construção de infraestrutura de transportes nos setores de rodovias, ferrovias, aeroportos e portos. “Desde o início, em 2013, cerca de 700 projetos já foram realizados em mais de 100 países, a exemplo do Paquistão, que é um dos beneficiados com o corredor econômico China-Paquistão, um dos principais projetos do BRI”, informou o professor.

De acordo com ele, os chineses têm muito interesse na inclusão brasileira nessa rota, via Maranhão, pelo fato de a região produzir muitas matérias-primas, como grãos e minério. “A China tem muita necessidade desses produtos, além do fato de que, em São Luís, há excelentes facilidades de portos e um calado diferenciado, de mais de 35 metros em seu porto [Porto do Itaqui], o que permite a atracação de navios enormes”, comentou.

Lee ressaltou que, segundo seus estudos, tanto a China quanto o Brasil se beneficiariam bastante com essa parceria em infraestrutura. “E mais, o Brasil é um dos membros do bloco econômico Brics (que inclui a própria China, além da Rússia e Índia) e o governo brasileiro deve ter ações proativas nesse bloco”.

O professor citou outros atrativos na região do Norte do país: “Assistimos apresentações sobre projetos relevantes do Maranhão, que reforçariam o interesse chinês, tais como a criação de uma ZPE (Zona de Processamento de Exportações) no estado, além do grande potencial que há, por aqui, para um tema que a China tem valorizado muito, que são as energias renováveis e a nova economia verde”.

De acordo com ele, a Sedepe e a Companhia Maranhense de Gás (Gasmar) mostraram como estão buscando implementar ações voltadas para questões, como hidrogênio verde, fertilizante verde e mercado de créditos de carbono. “Outro destaque é o projeto de exploração de gás natural na Bacia Sedimentar do Parnaíba e as perspectivas de exploração offshore de petróleo, na chamada margem equatorial na região de Barreirinhas (PA)-Maranhão. O presidente da Gasmar, Allan Kardec, disse [na apresentação dele, no simpósio] que ‘a grande fronteira energética do planeta é aqui’. Isso

demonstra o quanto o Maranhão é um player estratégico para a China e para o mundo”, comentou Lee.

Investimentos

Conforme o professor, o projeto BRI já conta com diversos investidores, no entanto, não informou um valor exato dos investimentos na Roda da Seda. “Alguns parceiros vêm dos setores de portos, da construção civil, a exemplo da Cosco e da empresa chinesa CMG. Eu não acredito que existam limitações de orçamento financeiro. O que os investidores chineses buscam, de fato, é o valor agregado do investimento em si”.

Após fazer a visita de campo ao Porto do Itaqui e conhecer os demais players portuários do Estado – como os portos privados já em operação e outros em fase de implantação – ele disse ter certeza de que os investidores chineses ficarão bem interessados em investir no Brasil, por meio do Maranhão.

Outra possível fonte de recursos para esses investimentos, segundo Lee, seria a criação de um consórcio de empresas, que poderia atrair investidores internacionais diversos. “Há muito interesse empresarial para suprir as prioridades da China e do mundo também, que são itens como matérias primas, energias e alimentos. E o Brasil é um país-chave, para o mundo, no fornecimento mundial de todos esses itens: alimentos, energias renováveis e matérias primas”.

Transporte e logística

Em relação à intermodalidade de transporte e logística no Brasil, que apresenta profundos gargalos nos setores aéreo, ferroviário, hidroviário, marítimo e rodoviário, o professor acredita que essa integração pode incrementar, ainda mais, a realização de negócios e a competitividade global do Brasil. “É uma questão que pode ajudar o país a desenvolver projetos e ampliar suas conexões. Eu considero, também com base nos meus estudos, que tanto a China quanto o Brasil se beneficiariam bastante com essa parceria, para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de forma geral. São Luís possui excelentes condições para receber esse projeto, justamente pelas conexões rodoviárias, ferroviárias e condições portuárias excepcionais”, reforçou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2022

GRUPO CESARI ASSUME CONPORT AFRETAMENTO MARÍTIMOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Julho 2022



Divulgação Grupo Cesari

Operação oferecerá portfólio de serviços mais amplo, que inclui 120 mil toneladas de espaço para armazenagem de barrilha e/ou sulfato de sódio no terminal logístico no Porto de Santos

Empresa do setor de transportes e manuseio de produtos químicos, o grupo Cesari vai ampliar o portfólio de serviços em seu terminal logístico no Porto de Santos (SP), após assumir o controle da ConPort Afretamentos Marítimos, que atuava tradicionalmente

em operações portuárias de graneis sólidos.

Desde 14 de julho, a companhia assumiu sua nova razão social – Comportce Companhia Portuária Cesari Ltda. –, se unindo às demais empresas do grupo para aumentar sua oferta, incluindo 120 mil toneladas de espaço para armazenagem de barrilha e/ou sulfato de sódio, no Terminal Logístico Cesari Ltda. (Terloc), que já conta com estrutura para o armazenamento de cerca de 750 mil toneladas de graneis sólidos, em uma área de mais de 2 milhões de metros quadrados,

estrategicamente localizada em Cubatão (SP), a quase de 26 quilômetros de distância do Porto de Santos.

Para Paulo Converso, fundador e ex-sócio da ConPort, a sinergia entre a visão de negócios e o propósito de crescimento de ambas devem trazer bons resultados. “Com a aquisição pelo Grupo Cesari, será possível construir novas oportunidades para o mercado brasileiro. Isso porque há uma excelente correspondência entre os conhecimentos especializados da ConPort e a estratégia de mercado nacional do grupo Cesari. Trata-se de uma grande oportunidade para ela e seus atuais clientes”, avaliou.

Segundo ele, ao longo dos anos, houve um desenvolvimento de novas ofertas de serviços capazes de melhorar os negócios para seu público-alvo. “Agora, podemos acelerar esses investimentos em inovação e contribuir ainda mais”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/07/2022

EMPRESÁRIOS DÃO APOIO A PROJETO PARA TECON EM ÁREA DO EAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Entidades empresariais manifestaram que um novo terminal de contêineres em Suape permitirá maior competitividade e oferta de serviços em Pernambuco. Esta semana, Justiça de Pernambuco reconsiderou decisão e reestabeleceu realização de leilão para venda de área do estaleiro

Entidades empresariais de Pernambuco manifestaram, nesta sexta-feira (15), apoio ao projeto de conversão da área chamada ‘UPI Pré-

Constituída B’, do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em um novo terminal de contêineres. O setor empresarial local entende que se trata de um empreendimento essencial para o desenvolvimento do estado. O grupo destacou o potencial do projeto para dar impulso à competitividade da indústria e do comércio de Pernambuco, gerando emprego e renda, uma vez que as empresas locais vêm perdendo competitividade para outros estados, em razão de altos custos operacionais de contêineres no complexo, que conta com um único operador portuário, o Tecon Suape, operado pelo grupo filipino ICTSI.

“A concorrência e o aumento da capacidade deste setor permitirão ao Porto de Suape exercer sua vocação de hub regional de contêineres, atraindo novas linhas diretas internacionais, ampliando a navegação de cabotagem, reduzindo tarifas, custos e o tempo de trânsito das mercadorias”, afirmaram em nota conjunta, assinada por representantes da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Pernambuco (Fecomércio-PE) e de outras entidades.

A APM Terminals, do grupo Maersk, informou à reportagem que planeja investir até R\$ 2,6 bilhões em um novo Tecon na área e iniciar as operações com capacidade inicial de 400.000 TEUs, adicionando 55% a mais de capacidade no complexo portuário. A partir daí, a empresa espera que o mercado reaja às opções adicionais e possa expandir a capacidade, contribuindo para tornar Suape um hub para o Nordeste. A APM argumenta que os investimentos contribuirão para o desenvolvimento de um terminal moderno e competitivo, que reduzirá significativamente os custos para os clientes, com melhora da eficiência e do nível do serviço ofertado.

“De olho neste cenário promissor – que enfrenta diversos desafios – estamos conversando com o Estaleiro Atlântico Sul desde o início de sua recuperação judicial, em fevereiro de 2020, sobre nosso



interesse em Suape, e entramos num processo licitatório para adquirir uma área, pois queremos trazer mais concorrência para a região”, comentou o líder de desenvolvimento corporativo da APM Terminals na América Latina, Santi Casciano, em nota.

O complexo está situado em uma posição considerada estratégica no Nordeste. Suape é o 8º porto que mais opera carga containerizada no Brasil, tendo movimentado 518.000 TEUs em 2021, sendo quase 80% de carga por cabotagem. Durante os primeiros quatro meses de 2022, Suape movimentou 5,09 milhões de toneladas pelo modal costeiro, incremento de 4,24% em relação ao mesmo período do ano passado.

“Suape é um gigante adormecido, que tem potencial para crescer ainda mais. Além da possibilidade de atrair mais serviços de longo curso. Nós, da APM Terminals, acreditamos que há espaço para converter mais carga de caminhões à cabotagem, que já é um ponto forte do porto”, disse Casciano. Ele citou um relatório de 2019 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que apontou o porto mais caro do país. Embarcadores e empresas de cabotagem alegam que os altos custos operacionais do terminal prejudicam as exportações de alguns produtos locais, como frutas, que acabam escoadas por outros portos do Nordeste, como Pecém (CE).

A APM Terminals espera que o novo Tecon reduza custos e aumente a competitividade, atraindo novos serviços diretos para a China e Europa. A empresa acredita que a concorrência na região pode agregar valor aos clientes e atrair novos fluxos de cargas, ajudando o porto de Suape a crescer mais rapidamente e gerando mais negócios para Pernambuco. Atualmente, a APM Terminals tem mais de 70 terminais em todo o mundo, sendo 10 na América Latina. “Vemos muito potencial em Suape e, ao adquirir a área, estamos comprometidos em investir em tecnologia, novos negócios e desenvolver ainda mais a cabotagem na região”, projetou Casciano.

A venda da área faz parte da estratégia para o pagamento de dívidas de credores do estaleiro, que se encontra em recuperação judicial. O leilão foi adiado por recursos do grupo filipino ICTSI, que controla o Tecon Suape e o ICTSI Rio — terminal que opera na área antes arrendada pelo terminal da Libra no Rio de Janeiro. O ICTSI, que opera contêineres em Suape desde 2001, questionou a concessão de uma condição especial do EAS para a APM Terminals na concorrência.

Nesta semana, o desembargador Bartolomeu Bueno, do Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), que havia suspenso o leilão, acatou recurso do EAS para autorizar a realização do certame. O magistrado reconsiderou o instituto de ‘stalking horse’ à APM Terminals, que consiste na oferta inicial e antecipada que um comprador interessado faz para tentar fechar negócio com uma empresa que está em recuperação judicial, conferindo a prerrogativa de preferência mediante a oportunidade de cobrir a melhor oferta.

O desembargador justificou que o ‘stalking horse’ é um instrumento frequentemente admitido em processos competitivos de alienação de bens e ativos, conforme a lei que disciplina a recuperação judicial. O magistrado mencionou que, na literatura jurídica, existe o entendimento de que o stalking horse pode ter um papel de grande relevância para o procedimento de alienação de ativos no curso da reestruturação da empresa.

Identificada necessidade de se desfazer de um estabelecimento ou da participação em uma sociedade para garantir a recuperação da empresa, o devedor pode buscar interessados na aquisição dos ativos, o que pode ocorrer antes mesmo do início do processo de recuperação. Além disso, o vendedor e o potencial comprador podem celebrar o contrato de stalking horse, com o intuito de definir a estrutura do negócio, as cláusulas que devem disciplinar a operação e o preço mínimo para a concretização da venda.

Na decisão, o desembargador levou em conta que o direito de preferência concedido à APM Terminals, questionado pela ICTSI, foi aprovado pelos credores do EAS. Bueno acrescentou que a primeira tentativa de alienação da ‘UPI Pré-Constituída B’ tornou público o interesse do EAS em vender seu ativo desde novembro de 2021, quando foi publicado o primeiro edital de alienação.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 087/2022
Página 61 de 61
Data: 18/07/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O magistrado decidiu pela manutenção do leilão, entendendo que não implicará em prejuízo irreversível, uma vez que o ICSTI poderá ofertar sua proposta e, a depender dos contornos do leilão, se consagrar vencedora do processo. “Determino que o processo competitivo de alienação da UPI Pré-Constituída B deverá ser retomado no prazo de até cinco dias úteis, no estágio em que se encontrava no momento em que foi proferida a decisão ora revogada, garantido o direito de preferência do stalking horse, conforme previsto no edital”, concluiu.

A presidente do EAS, Nicole Terpins, declarou, esta semana, que causou surpresa o questionamento das regras às vésperas do certame por um único participante que já havia declarado estar de acordo com o estabelecido no edital. Em entrevista ao site ‘Movimento Econômico’, ela salientou que o processo vem sendo conduzido de forma ‘íntegra e transparente’ com a participação de empresas que cumpriram requisitos e fizeram visitas ao estaleiro.

Ela também comentou que a proposta de compra apresentada por carta pelo fundo North Tabor Capital, após o prazo do edital, não atende aos requisitos de elegibilidade pré-estabelecidos e aprovados pelos credores e órgãos competentes para esse leilão. Por meio da assessoria de imprensa, o EAS confirmou as declarações da executiva ao site.

Procurado pela Portos e Navios, o grupo ICTSI não comentou sobre o processo até o fechamento desta reportagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/07/2022



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: 18/07/2022