

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL



CDRJ e Karpowership celebram acordo para viabilizar a instalação de termelétricas flutuantes

21/06/2022 11:01

A **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)** e a Karpowership Brasil Energia (KPS) celebraram um contrato de passagem para permitir a instalação, dentro da área portuária, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão por parte da KPS.

Trata-se de projeto pioneiro a nível Brasil, de grande importância para o país, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este tipo de operação.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba irá receber quatro termelétricas flutuantes, uma unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, momentaneamente, atracada no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Este tipo de projeto tem como objetivo garantir a continuidade e segurança do suprimento eletroenergético no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo do ano de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do País.

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências regulatórias, como Aneel e ANP, para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ainda passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contratado.

Com a operação, a Companhia Docas do Rio de Janeiro estima arrecadar cerca de R\$ 32 milhões durante o período do projeto.



Costa Cruzeiros realiza coquetel para autoridades portuárias e agências de viagens no Consulado Geral da Itália no Rio de Janeiro

15 de junho de 2022

A Costa Cruzeiros promoveu na noite desta terça-feira (14) um coquetel especial no Consulado Geral da Itália no Rio de Janeiro. O Terraço Belvedere, no último andar do Consulado e com vista privilegiada para a cidade maravilhosa, recebeu mais de 60 convidados, entre autoridades portuárias e agências de viagens.

Dario Rustico, presidente executivo da Costa Cruzeiros para América do Sul e Central; Renê Hermann, presidente institucional e Ruy Ribeiro, diretor Comercial da Costa Cruzeiros, foram os anfitriões da noite. Além de agentes de viagens, representantes da Polícia Federal, da Praticagem do Rio de Janeiro, do SindaRio (Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro) e autoridades portuárias como o Almirante Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira, Diretor Presidente da **Companhia Docas do Rio de Janeiro**, estiveram presentes Luiz Antonio Strauss, presidente da ABAV - RJ, e a diretora de Marketing da Riotur, Fabiana Misse.

O evento no Rio de Janeiro integra a série de iniciativas que a Costa realiza desde maio para promover sua temporada 2022/2023 na América do Sul, a maior dos últimos 10 anos. A companhia irá operar três navios na região. São eles: Costa Firenze, que faz sua estreia na América do Sul e tem capacidade para mais de 5.200 hóspedes; o Costa Favolosa e o Costa Fortuna, que terá embarques regulares do Rio de Janeiro para cruzeiros de oito noites por Búzios, Ilhabela, Ilha Grande, além de Buenos Aires e Montevidéu entre dezembro de 2022 e abril de 2023.



Data: 20/06/2022



Investimento de R\$ 1,2 bilhão em aviação regional facilita acesso a cidades e aumenta conectividade do país

Com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, aeródromo vistoriado na sexta-feira (17/06) pelo Governo Federal, passa por obras de infraestrutura que vão impulsionar a economia da região

20/06/2022 10h49

istas maiores e terminais mais confortáveis vão melhorar a infraestrutura do Aeroporto de Dourados, no Mato Grosso do Sul e impulsionar a economia local. Os investimentos no terminal sul-mato-grossense fazem parte de um total de R\$ 1,2 bilhão aplicados pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), na ampliação da aviação regional de todo o país.

Executada pelo Governo Federal, por meio do Exército Brasileiro, em parceria com o MInfra, a obra contempla no aeroporto de Dourados inclui reforma e ampliação da pista de pouso e decolagens em 300 metros, regularização das faixas de pista e áreas de segurança, drenagem, colocação de cerca operacional e trabalhos de terraplenagem das áreas destinadas às futuras edificações. Para

viabilizar o empreendimento, serão aplicados R\$ 49 milhões via Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac).

Construção das edificações

As melhorias no aeroporto de Dourados não param nas obras de ampliação da pista. Em abril deste ano, após autorização do Governo Federal, o governo do Mato Grosso do Sul abriu processo licitatório para contratar projeto executivo de arquitetura e complementares para a construção das edificações do aeródromo, como o novo terminal de passageiros. Cidade mais populosa do interior do estado, a cidade está próxima da fronteira do Brasil com o Paraguai e é passagem obrigatória dos turistas em direção a Bonito e ao Pantanal.

Serão investidos R\$ 505 mil do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) para custear a contratação dos projetos, que devem prever a adoção da Modelagem de Informação da Construção (BIM, na sigla em inglês) nas edificações. Trata-se de tecnologia de “construção inteligente”, que reduz os custos das obras públicas, garantindo mais eficiência e qualidade no resultado. Além de Dourados, outros 19 aeroportos regionais do país têm sido modernizados conforme os critérios BIM.



Travessia urbana de Imperatriz vai beneficiar escoamento da produção mineral do Maranhão

Trecho entregue nesta segunda-feira pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vai reduzir engarrafamentos e impulsionar a economia local

20/06/2022 18h42

Projeto retomado em 2020 pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, a travessia urbana de Imperatriz teve um novo trecho liberado nesta segunda-feira (20) aos motoristas da segunda maior cidade do Maranhão. Parte da rodovia Belém-Brasília (BR-010/MA), o empreendimento vai reduzir os engarrafamentos, melhorar o trânsito e impulsionar a economia local.

Foram entregues pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), general Santos Filho, um trecho de nove quilômetros de vias laterais da travessia urbana de Imperatriz. O segmento fica entre o acesso ao Conjunto Itamar Guará e a ponte sobre o rio Cacau e aproximadamente 260 mil habitantes do município de Imperatriz serão beneficiados com as intervenções.

“Essa é uma obra que está no meio da área urbana, gerando transtornos para quem transita no dia a dia. Por isso estamos liberando os trechos na medida que foram ficando pronto. Nós vamos avançar até o fim do ano com mais dez quilômetros em Imperatriz”, afirmou o ministro da Infraestrutura. No total, a obra tem investimento total de R\$ 275 milhões. Serão feitos serviços de duplicação, construção de 27 quilômetros de vias marginais, oito viadutos e duas pontes. Até agora foram executados 30% dos serviços.

Economia

O município situa-se na área de influência de grandes projetos, como a mineração da Serra dos Carajás (Marabá/Paraúpebas), a mineração do Igarapé Salobro (Marabá/Paraúpebas), a Ferrovia Carajás/Itaqui, a Ferrovia Norte-Sul, as indústrias guzeiras (Açailândia), a indústria de papel e celulose Suzano (localizada na Estrada do Arroz).

Ao longo da BR- 010/MA, em Imperatriz, ainda estão sendo executados os serviços de manutenção, incluindo sinalização, limpeza dos dispositivos de drenagem, drenagem profunda e superficial com construção de sarjetas e instalação de meio-fio.

CLIPPING ASSCOM

MENU

20 de
Junho

21 de
Junho

21 de junho

Portogente

DTA Engenharia e o desenvolvimento do Rio Grande do Sul

21 de Junho de 2022 às 00:06

Evento será realizado na próxima quinta-feira (23). A DTA é a empresa responsável pelo projeto de construção do Porto Meridional em Arroio do Sal

O presidente da DTA Engenharia, João Acácio Gomes de Oliveira Neto, foi convidado a participar, na próxima quinta-feira (23/6), de um bate papo com o senador, Luis Carlos Heinze (PP), sobre "Como desenvolver o Rio Grande". O evento será em formato híbrido, a partir das 13h30, no Auditório ACI-NH/CB/EV, em Novo Hamburgo (RS), e com transmissão pelo Youtube.

A DTA é a empresa responsável pelo projeto de construção do Porto Meridional em Arroio do Sal, concebido para atender as demandas da região norte do Rio Grande do Sul, especialmente a grande Porto Alegre, Caxias do Sul e Serra Gaúcha, além do agronegócio e o sul de Santa Catarina. No momento, a empresa trabalha na engenharia e estudos ambientais do empreendimento, que acomodará vários terminais.

O investimento no complexo está estimado em R\$ 6 bilhões. O Porto de Arroio do Sal deverá contar com seis terminais e dez berços para navios. Entre eles dois para navios de cruzeiro. Recentemente, empresários do setor do aço reconheceram que o Porto é fundamental para a logística estadual de manufaturados e semi-manufaturados.

"É um projeto de relevante interesse público. Sua concepção envolve a mais moderna engenharia portuária mundial para receber navios classe New Panamax, e que irá impulsionar o desenvolvimento sustentado do Rio Grande do Sul, criando empregos, distribuindo renda, valorizando o ser humano e o meio ambiente, e alavancando a economia local", destacou o presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Segundo ele, o novo Porto vai evitar a migração de cargas para outros estados, reduzindo sobremaneira o elevado custo logístico do Estado e a fuga de impostos. O estímulo ao turismo da região de Torres e municípios litorâneos adjacentes é outra vantagem do projeto.

Além disso, a DTA desenvolve o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental da Hidrovia da Lagoa Mirim. O projeto, com valor estimado de R\$ 60

milhões, vai permitir o acesso de cargas uruguaias ao porto de Rio Grande (RS) por meio da conexão hidroviária entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos. Ele é visto como fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico regional, reduzir custos logísticos e fortalecer as relações binacionais. Dessa hidrovia, que seria a primeira concessionada do Brasil, já está nascendo outro projeto de um grande terminal intermodal no canal de São Gonçalo, o POGON. Ele envolve todos os 4 modais (duto, férreo, hidro/marítimo e rodoviário), incluindo a operação com navios handy size e panamax.

"A DTA tem muito orgulho de poder contribuir para o desenvolvimento da região Sul do País, que conta com elevado potencial econômico a ser explorado, alavancando o setor portuário e incrementando o transporte de cargas também por outros modais", enfatizou João Acácio.



País precisa dobrar investimento em infraestrutura, e concessões não são suficientes, aponta estudo

21/06/2022 04h30

O Brasil precisa mais que dobrar os investimentos em infraestrutura para garantir a manutenção de tudo o que já foi feito em estradas, ferrovias, portos, aeroportos e outros projetos do setor. Apesar do número recorde de leilões de concessões nos últimos anos, o investimento total em infraestrutura tem caído em proporção o PIB.

Mesmo considerando-se os aportes realizados por operadores privados, o Brasil investiu apenas 1,57% do PIB em infraestrutura no ano passado, segundo estimativas da Confederação Nacional da Indústria (CNI). É o menor patamar em dez anos e está abaixo da taxa de reposição — ou seja, o país sequer consegue fazer a manutenção do que já existe.

O indicador atingiu o menor valor da série histórica em 2021 e vem caindo desde 2014, quando era de 2,29%. Segundo o estudo da CNI, o Brasil investe hoje cerca de R\$ 135 bilhões no setor, mas especialistas estimam que seria preciso aportar mais R\$ 200 bilhões por ano por um prazo superior a uma década para manter o que já existe e ampliar a infraestrutura. Ou seja, é necessário mais que dobrar os recursos.

O investimento privado, que de fato tem aumentado nos últimos anos, já representa 70% do total, mas se dá em meio a uma redução drástica dos aportes

públicos em obras. Para o economista da CNI Matheus de Castro, é impossível chegar à cifra necessária sem expansão nas duas pontas: iniciativa privada e governos.

— Deveríamos investir pelo menos R\$ 200 bilhões ao ano para evitar a depreciação da infraestrutura que já existe hoje. Para expandir, precisaríamos de 4% do PIB ao ano para que, em meados do século, tivéssemos um nível de estoque de infraestrutura suficiente para nossas necessidades — afirma Castro. O modelo atual, resalta ele, tem virtudes ao buscar recursos junto à iniciativa privada, mas é insuficiente. Isso limita a produtividade e o desenvolvimento do país.

— O orçamento do Ministério da Infraestrutura para este ano é o menor desde 2001. Por mais que tenhamos participação da iniciativa privada, existem muitos ativos que precisarão ser geridos pelo setor público — diz Castro, observando que muitas concessões não têm previsão de rentabilidade, requisito para o interesse privado.

Gargalo de financiamento

A CNI calcula que o aporte privado garantido pelos leilões de infraestrutura recentes, que segundo o governo soma R\$ 1 trilhão em investimentos contratados, não será suficiente para alcançar 2% do PIB, diz o economista.

Segundo Rafael Vanzella, sócio do escritório de advocacia Machado Meyer, internacionalmente o setor público é preponderante no setor de infraestrutura. Mas no Brasil, resalta ele, a maior parte do Orçamento é carimbada e há pouca margem de manobra.

O advogado elogia a criação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que, com o BNDES, passou a estruturar projetos de concessões e parcerias público-privadas. Mas hoje, diz, há um gargalo de investidores.

O leilão da chamada Rodovia da Morte, lote que soma trechos da BR-381 e da BR-262 entre Minas Gerais e Espírito Santo, por exemplo, foi **suspenso pelo governo** por falta de interessados. Há ainda seis lotes rodoviários em processo de devolução por operadores que não conseguiram tocar contratos.

— Ainda não temos um mercado maduro de project finance (modelo em que o financiamento é pago por receitas do próprio projeto) no Brasil. A maior parte dos financiamentos em infraestrutura, mesmo quando há apoio do BNDES, tem garantia do acionista. Nenhum grupo, por maior que seja, tem fôlego financeiro ilimitado, e essas exigências de garantias corporativas limitam muito a participação de outros operadores — afirma. — Mesmo os grandes grupos que atuam no Brasil estão próximos do limite de capacidade de financiamento.

Para o presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini, a falta de interessados em projetos rodoviários se deve à recente alta de inflação de insumos como manta asfáltica. Mas ele critica a alta da taxa de juros do BNDES a partir de 2018, bem como as restrições de caixa do banco público:

— A troca da antiga TJLP (juros de 6,82% ao ano) pela TLP (IPCA + 5,01% ao ano), que hoje está na casa dos 16%, traz problemas para viabilizar projetos. A taxa de instituições de fomento não deve carregar o rastro da Selic.

Só o privado não resolve

A Abdib defende, ainda, que o teto de gastos (que limita as despesas do governo) não se aplique a investimentos em infraestrutura.

— Em transporte e logística, o governo investe hoje 0,27% do PIB. É inadequado, e houve queda acentuada pós-PEC do Teto — argumenta Tadini, que defende um piso para investimentos, pois estes puxam a competitividade e o crescimento.

Ele ressalta que são necessários 4,3% do PIB ao ano por uma década para que o Brasil iguale sua infraestrutura à de países emergentes como a África do Sul.

Já Marcus Quintella, diretor do centro de estudos FGV Transportes, afirma que o país precisaria elevar a 5% do PIB, por 25 anos, os investimentos, a fim de ter uma estrutura de transporte adequada:

— As tentativas de passagem de ativos para a iniciativa privada têm limitações, porque só o setor privado não vai desenvolver a estrutura do país. Em nenhum lugar do mundo isso ocorreu. Alemanha, Espanha, Inglaterra, fizeram e fazem investimentos públicos pesados.

No Brasil, 12% da malha rodoviária são administrados por concessionárias privadas, que costumam investir por quilômetro o dobro do que o governo federal faz nas rodovias sob sua responsabilidade. Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 44,3% das rodovias concedidas apresentam algum problema.

Entre os ativos sob administração pública, o número sobe para 73%. Ao todo, só 12% das rodovias são pavimentadas.

— Dos mais de 30 mil quilômetros de ferrovias que temos, hoje só cerca de 12 mil estão em operação — diz Quintella, acrescentando que o marco regulatório viabiliza pequenas ferrovias, ramais, ligações troncais, não grandes projetos.

Para resolver, em parte, a falta de financiamento público, entidades do setor produtivo defendem medidas como a aprovação de emenda constitucional determinando que 70% do valor arrecadado com outorgas de concessões de transporte sejam reinvestidos em obras do setor. A proposta passou no Senado, mas ainda não foi a plenário na Câmara.

Em nota, o Ministério da Infraestrutura diz que prioriza a retomada de obras estratégicas, a manutenção do patrimônio público e a conclusão de empreendimentos já iniciados. E ressalta que para este ano “estão previstas concessões de 43 ativos, totalizando ao menos R\$ 160,8 bilhões em investimentos.”



Brado registra recorde histórico em sua operação de contêineres

21 DE JUNHO DE 2022

A Brado, operadora logística multimodal independente e bandeira branca, registrou em maio um recorde histórico na sua operação. A Companhia movimentou mais de 9 mil contêineres, somando sua atuação em importação, exportação e mercado interno. O resultado corresponde a uma alta de 27% frente ao mesmo período de 2021. Apenas no fluxo do mercado interno, que compreende o trecho entre Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT), foram movimentados mais de mil contêineres.

Esse crescimento no mercado interno representa um avanço de 96% frente a maio do ano passado e foi puxado, principalmente, pelas cargas ligadas aos segmentos de agroquímicos (44%), nutrição animal (26%), higiene e limpeza (21%). “Esses números reforçam que estamos crescendo exponencialmente em nossa operação entre Mato Grosso e São Paulo”, afirma Marcelo Saraiva, presidente da empresa. “O mercado interno, atualmente, representa 27% do nosso negócio. É uma frente que cresceu 56% em 2021 frente ao ano anterior”.

TRANSPORTES & NEGÓCIOS

Encomendas de porta-contentores em máximos de 2010

21/06/2022

As encomendas de navios porta-contentores já representam 29,2% da capacidade actual, um máximo desde 2010, destaca a Linerlytica na sua news semanal.

As principais companhias de shipping de contentores não cessam de colocar novas encomendas de navios, tentando garantir para o futuro a capacidade que já lhes falta no presente. MSC, CMA CGM e ONE são os casos mais recentes referidos pela consultora.

Olhando para o top 12 mundial, a Linerlytica sublinha que todos os players têm encomendas colocadas. Mas com diferenças substanciais entre eles.

Em termos absolutos, a MSC lidera, com 1,46 milhões de TEU encomendados. Seguem-se-lhe, a grande distância, a CMA CGM (655 mil TEU), Evergreen (596 mil) e COSCO (587 mil).

Mas considerando a proporção entre as encomendas e a frota actual, o ranking é diferente. E é liderado pela ZIM, que tem encomendado o equivalente a 87% da sua capacidade actual. A Wan Hai segue-a de perto, com 74%.

Assumindo que todos os novos navios acrescerão às frotas actuais (o que, obviamente, não será o caso), ainda assim seriam poucas as alterações nas posições relativas dos principais players. Só a Yang Ming, (que apenas tem encomendado o equivalente a 7% da sua frota actual) perderia lugares no ranking, e logo duas, sendo ultrapassada pela ZIM e pela Wan Hai.



Maranhão lança edital para financiar projetos de pesquisa no setor portuário

Estado alocou R\$ 7,4 milhões para iniciativa. Professores e pesquisadores podem enviar propostas até o dia 22 de julho, no site da Fapema

BÁRBARA FARIAS
barbara@portabnews.com.br

O Governo do Estado do Maranhão financiará projetos de pesquisa e inovação no setor portuário. O aporte, de R\$ 7,4 milhões, será destinado a projetos em todas as áreas do conhecimento, com prazo de execução de até 24 meses.

O edital Fapema/Emap nº 12/2022 - Apoio a Pesquisas no Porto do Itaqui é fruto da parceria entre a Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (Fapema) e a Empresa Ma-

ranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do Porto do Itaqui.

A submissão on-line das propostas pode ser feita até o dia 22 de julho, pelo sistema Patronage no site da Fapema (www.fapema.br), por professores e pesquisadores de instituições da Educação Profissional Técnica de Nível Médio e Superior e de Pesquisa sediadas no estado do Maranhão, públicas ou privadas sem fins lucrativos.

Para concorrer ao auxílio, que varia conforme a faixa, podendo chegar até R\$ 1 milhão, as propostas devem se relacionar aos seis eixos temáticos do edital: Operações Portuárias, Meio Ambiente, Relação Porto-Cidade, Desenvolvimento Socioeconômico Sustentável, Desenvolvimento Tecnológico e Gestão Pública

Portuária.

Segundo o Governo do Estado, esta é mais uma iniciativa do programa Porto do Futuro, lançado no início deste ano. O edital integra a linha de ação "Mais Inovação" da Fapema e irá apoiar projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) aplicados aos setores portuário, marítimo e logístico e suas respectivas cadeias produtivas.

O objetivo, de acordo com a autoridade portuária, é fortalecer os vínculos institucionais entre a EMAP e as universidades, além da relação do Porto do Itaqui com o seu entorno, gerando produtos e processos que contribuam para o desenvolvimento do estado do Maranhão.

"O Porto do Futuro vem contribuir para transformar o Maranhão em um hub de

conhecimento no setor portuário por meio do desenvolvimento de novos produtos, processos e formação de pessoas. "É também uma forma de intensificar a relação portuária, por meio do engajamento da comunidade acadêmica com o complexo portuário do Itaqui", afirmou o diretor de Administração da EMAP, Artur Costa.

O diretor-presidente da Fapema, André Santos, destacou que o edital é uma oportunidade para pesquisadores, graduados e doutores submeterem projetos em todas as áreas do conhecimento para soluções do ecossistema de portos. "São projetos que vão desde questões como a agricultura, no sul do Estado, o seu escoamento através do modal do transporte ferroviário ou rodoviário, bem como a ques-

tões climáticas e que beneficiem a população que vive no entorno do porto", observou. "Estamos abertos a soluções que possam impactar na melhoria deste ecossistema", acrescentou André Santos.

A parceria Fapema/EMAP, segundo o presidente da fundação, busca soluções inovadoras, o desenvolvimento de novos produtos, processos e a formação de pessoas visando intensificar a relação portuária. "Temos a expectativa de que o engajamento da comunidade acadêmica com o Complexo Portuário do Itaqui proporcione resultados positivos para o estado e para a população", disse Santos.

O edital está disponível no endereço <https://www.fapema.br/edital-fapema-emap-no-12-2022/>.

Armadoras dobram lucros e chegam a quase US\$ 45 bilhões

Alta dos fretes e caos logístico impulsionaram superávit de transportadoras marítimas

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

A situação sem precedentes da cadeia de suprimentos e as taxas de frete disparadas maximizaram as receitas operacionais das armadoras, com as linhas de navegação dobrando os lucros anuais, segundo a publicação especializada Port Technology. O lucro operacional combinado (EBIT) dessas companhias chegou a US\$43,9 bilhões no primeiro trimestre de 2022.

Ainda de acordo com a

publicação, esse lucro não é apenas superior ao EBIT combinado do primeiro trimestre dos últimos 12 anos, mas também é superior ao lucro operacional do terceiro trimestre de 2021 - que representou uma temporada de pico excepcional.

Todas as grandes armadoras mais que dobraram seu lucro operacional anual e a maioria também dobrou seu EBIT em comparação com seus respectivos números combinados desde 2010. Quatro delas registraram EBIT de mais de US\$ 5 bilhões no primeiro trimestre deste ano: CMA CGM (US\$ 7,64 bilhões); Maersk (US\$ 7,07 bilhões); COSCO (US\$ 6,26 bilhões) e ONE (US\$ 5,23 bilhões).



Divulgação/Maersk

▲ Maersk registrou um lucro de mais de US\$ 7 bilhões

JORNAL PEQUENO

Ministro da Infraestrutura vistoria duplicação da BR-010 e entrega passeio público em Imperatriz

Colegiado maranhense afirmou que já tem empenhado mais de R\$ 40 milhões de reais para continuidade da obra.

Fonte: Gil Maranhão

Data de publicação: 21/06/2022

Em uma viagem rápida ao Maranhão, o novo ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, fez na manhã dessa segunda-feira (20) uma vistoria da duplicação e liberação das vias marginais da BR-010, no perímetro urbano de Imperatriz. A visita foi articulada pela nova coordenação da Bancada Federal do estado no Congresso Nacional.

Sampaio foi acompanhado pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), general Antônio Leite dos Santos Filho. Apenas três deputados federais prestigiaram o evento: Cléber Verde (Republicanos), coordenador da bancada maranhense; Hildo Rocha (MDB) – presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados; e Josivaldo JP (PSD), que foi eleito por Imperatriz.

A visita, que estava prevista para a semana passada (dia 13), foi registrada por Cléber em sua rede social. “Nesta manhã, 20 de junho, estivemos acompanhando a visita do ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, diretor-geral do Dnit, general Santos Filho, com a presença dos deputados Hildo Rocha, Josivaldo JP, vice-prefeito de Imperatriz, Alcenir Costa; e dezenas de lideranças da região Sul do Maranhão, para entrega de 4km do passeio urbano de Imperatriz”, escreveu.

Segundo o coordenador do colegiado maranhense, já tem empenhado mais de R\$ 40 milhões de reais para continuidade da obra, com previsão de entrega de dois viadutos, e o avanço dos trabalhos para a população de Imperatriz.

Cléber Verde disse ainda que “o ministro anunciou diversas ações para melhorar nossas BRs em todo o Estado, inclusive a conclusão do projeto da duplicação da BR-010, entre Açailândia e Imperatriz”.

Na solenidade de liberação das vias marginais da rodovia, o ministro Marcelo Sampaio ressaltou o empenho do governo federal e disse que “há um verdadeiro esforço do Governo em transformar a região do Matopiba-Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, que é a nossa nova fronteira agrícola”.

Sampaio reforçou que “o Ministério da Infraestrutura tem trabalhado firmemente para avançar em rodovias, portos, hidrovias e aeroportos. E hoje é mais um avanço, esta entrega da etapa importante na BR que atravessa Imperatriz. São 9 km de duplicação que estão sendo entregues no dia de hoje (ontem)”, frisou.

20 de junho



Fim da taxa de capatazia no imposto de importação de cargas deve arrecadar R\$ 307,5 milhões aos portos brasileiros em 2022, segundo o Ministério da Economia

20 de junho de 2022 às 19:46

Com a exclusão da cobrança da taxa de capatazia nos cálculos do imposto de importação de cargas nos portos brasileiros, o Ministério da Economia está projetando uma arrecadação de R\$ 307,5 milhões até o fim de 2022 com a tomada da decisão.

Para essa segunda-feira, (20/06), o Ministério da Economia está com boas projeções para o setor de portos brasileiros, com uma estimativa de **arrecadação monetária** de R\$ 307,5 milhões, causada pelo fim da taxa de capatazia no imposto de importação de cargas no país. Dessa forma, a tomada da decisão deverá beneficiar fortemente o mercado nacional até o fim do ano de 2022 com ainda mais fundos para os complexos nacionais.

Ministério da Economia projeta arrecadação de R\$ 307,5 milhões nos portos brasileiros causada pelo fim da cobrança da taxa de capatazia no imposto de importação de cargas

Durante o início do mês de junho, o Governo Federal anunciou o fim da cobrança da taxa de capatazia no imposto de importação de cargas no Brasil, para garantir a diminuição dos custos de importação dessas mercadorias nos portos brasileiros para impulsionar ainda mais as operações no cenário atual. E, alguns dias após a tomada da decisão, as projeções para o futuro no setor portuário brasileiro estão cada vez melhores.

Isso, pois o Ministério da Economia espera que a exclusão da taxa de capatazia sobre o imposto de importação de cargas nos portos brasileiros traga ao país uma arrecadação de R\$ 307,5 milhões até o fim do ano de 2022.

Ainda de acordo com as projeções do órgão, o valor deve chegar a quase o dobro no próximo ano e a renúncia de receita em 2023 foi estimada em R\$ 685,63 milhões, além de que a retirada da taxa representa a redução de até 1,5% dos custos de importação.

No entanto, o Governo Federal ainda não está satisfeito com a redução nos custos de importação no país e pretende garantir ainda mais benefícios fiscais no imposto para que a entrada de cargas nos portos brasileiros se torne ainda mais acessível.

Dessa forma, o Ministério da Economia reforçou sua postura em um comunicado recente afirmando que continuará tomando medidas para garantir uma abertura comercial transversal da economia, com impactos positivos na competitividade e na integração do país aos fluxos globais de comércio.

Exclusão da taxa de capatazia sobre o imposto de importação garantiu redução nos custos das operações e trará benefícios ao consumidor final no mercado nacional

De acordo com as projeções do consultor da GO Associados, Cícero Júnior, a exclusão da taxa de capatazia do imposto de importação tornará mais barato realizar esse tipo de operação e trará benefícios ao consumidor final.

Cícero afirma: “O tributo estava incidindo sobre os custos de movimentação portuária. Em tese, vai ficar mais barato importar. A gente depende de produtos industrializados, importamos muitos insumos a vários setores e isso, consequentemente, pode ser repassado em forma de redução dos custos a usuários. Produtos tenderão a ter uma pequena queda nos preços”.

Dessa forma, a retirada do valor no imposto também colocará o Brasil em outro patamar no mercado internacional, uma vez que o país era o único do Mercosul a considerar a taxa de capatazia nesse valor. Além disso, o setor portuário do país sentirá um **grande impacto** com a decisão, uma vez que ela deve impulsionar

novos negócios de importação nos portos brasileiros ao longo dos próximos meses.

Assim, o Ministério da Economia e o Governo Federal continuam buscando medidas para tornar o país ainda mais relevante no cenário portuário internacional e garantir a manutenção da liderança brasileira nas trocas comerciais de cargas pelos portos.



Comissão vai discutir repactuação da outorga da ferrovia Vitória-Minas

20/06/2022 - 21:35

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promove, na quarta-feira (22), audiência pública para discutir a repactuação da outorga da ferrovia Vitória-Minas. O debate foi solicitado pelo deputado Neucimar Fraga (PP-ES).

Foram convidados:

- o coordenador-geral de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Andre Luis Ludolfo da Silva;
- o assessor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária, David Raick; e
- a gerente-executiva de Logística e Regulatório da Vale S.A., Daniella Barros.

O evento será realizado às 14 horas, em plenário a ser definido, e terá transmissão interativa pelo e-Democracia.

portosenavios

Terminais portuários combatem empresas de navegação em leilão

20 Junho 2022

Na disputa instalada em torno do modelo para a desestatização dos portos, a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários) levou a defesa de suas

posições ao TCU (tribunal de Contas da União) e ao Ministério da Infraestrutura neste mês.

A entidade questiona a participação das empresas de navegação no leilão.

O receio dos operadores portuários são as gigantes do transporte marítimo MSC e Maersk.

"A participação indiscriminada e sem regulamentação de grupos econômicos que atuam no transporte marítimo de contêineres, os chamados armadores, nos processos licitatórios pode, em médio e longo prazos, gerar aumento dos fretes, diminuir as rotas de escoamento da carga brasileira e provocar aumento no custo de outros elos da cadeia logística em razão de práticas anticoncorrenciais", diz o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, que neste mês esteve com o ministro Marcelo Sampaio.

O setor afirma que a concentração de mercado na mão dos armadores pode provocar um direcionamento da carga para os terminais próprios das gigantes, prejudicando o restante do mercado.

Para o presidente da ABTP, o chamado "self preferencing", a preferência pelos próprios terminais, pode levar ao escoamento de carga para portos mais distantes do local de produção, entre outros desequilíbrios.

FOLHA DE S.PAULO



Alta dos preços faz importação crescer mais do que exportação no agronegócio

Nesse período de preços internacionais aquecidos, as exportações brasileiras do agronegócio perdem espaço em relação às importações

20.jun.2022 às 22h13

De janeiro a maio, as importações do Brasil voltadas para a agropecuária somaram 30% das receitas obtidas com as exportações. No mesmo período do ano passado, o percentual era de 24%.

Esse cálculo leva em conta não apenas as commodities agropecuárias, mas também fertilizantes, agroquímicos e máquinas agrícolas.

Os preços das commodities agrícolas continuam em patamares recordes, mas a evolução tem sido menor do que a dos produtos com maior valor agregado.

O Brasil é um dos líderes no fornecimento mundial de commodities, mas também é um grande importador de produtos com valor agregado, como os agroquímicos.

A demanda internacional para as commodities se mantém firme, e os preços são puxados também pelos estoques inferiores aos de anos anteriores.

O desarranjo provocado pela pandemia e, a partir de fevereiro, pela guerra entre Rússia e Ucrânia na economia e no transporte marítimo internacional, no entanto, fez o custo dos insumos superar o das commodities.

A médio prazo, o cenário não é confortável para o país. No topo das importações estão produtos que dificilmente o Brasil terá uma produção local no curto prazo.

Os gastos com adubo subiram para US\$ 9,6 bilhões nos cinco primeiros meses deste ano, 178% acima dos de igual período do ano passado. As importações dos agrotóxicos atingiram US\$ 1,74 bilhão no período, com alta de 94%.

Na lista das importações, porém, existem produtos que o país poderia melhorar a produtividade e até reverter esse quadro de compras externas. Entre eles estão leite, hortícolas, peixes, coco, laranja e até água.

Essa pressão das importações continuará no segundo semestre. De um lado, as compras de insumos são necessárias para equilibrar a demanda da próxima safra de grãos. De outro, há dois anos que o país vem exportando menos do que o esperado pelo setor de commodities. Esse é também um dos motivos da maior participação das importações em relação às exportações.

No segundo semestre do ano passado, foi a ausência do milho na balança comercial. Prevvia-se exportação de 40 milhões de toneladas do cereal no ano, mas o volume ficou em 20,4 milhões, devido a seca e geada.

Neste segundo semestre, a soja também terá uma participação menor do que o previsto. A produção, estimada em até 144 milhões de toneladas, ficou próxima de 125 milhões. Sobra menos para a exportação.

O trigo deverá pesar na balança comercial nos próximos meses. Aproveitando os preços dos primeiros meses do ano, o Brasil exportou 2,45 milhões de toneladas do cereal até maio, um volume recorde e bem acima das 568 mil toneladas de igual período de 2021.

Para completar a demanda interna, o país deverá importar 6,5 milhões de toneladas neste ano. Segundo a Secex (Secretaria de Comércio Exterior), 2,57 milhões já chegaram.

Dólar e preços elevados, além de menor renda no país, seguram as importações de produtos industrializados e de valor agregado. É o que ocorre com o azeite de oliva.

A presença brasileira era comemorada no mercado europeu, devido à expansão das compras brasileiras acima da média mundial há três anos. Neste, o Brasil reduziu em 5% as compras, mas está pagando 11% a mais.

No setor industrial, a inflação mundial e a falta de componentes eletrônicos fizeram os gastos brasileiros com importações de máquinas agrícolas e de tratores subir 23% e 77%, respectivamente, neste ano.

O ritmo das importações no setor do agronegócio é bem mais acelerado do que o das exportações, embora o país tenha um bom saldo comercial no setor.

As exportações totais do agronegócio já somam US\$ 63,98 bilhões de janeiro a maio, 29% a mais do que em igual período do ano passado. Neste mesmo período, porém, as importações subiram para US\$ 19,5 bilhões, 63% a mais do que em 2021. A explosão dos preços dos fertilizantes é um dos responsáveis por essa aceleração.

Nos últimos 12 meses, as exportações totais do agronegócio atingiram US\$ 134,5 bilhões; as importações, US\$ 45,3 bilhões.

InfoMoney

Alta do diesel vai puxar aumento de no mínimo 5% no frete

No acumulado do ano, alta do combustível variou em média 28,93% nas bombas de abastecimento

20 jun 2022 11h07

A Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), que representa 15 mil empresas de transportes, informou que o novo aumento do diesel anunciado pela Petrobras vai acarretar um reajuste adicional de no mínimo 5% no valor do frete, fator esse que deve ser aplicado emergencialmente.

A entidade destacou a importância das empresas transportadoras negociarem a inclusão nos contratos antigos e sugere colocar, nos novos contratos, um gatilho para os aumentos do diesel.

De acordo com a entidade, no acumulado do ano, a alta do diesel variou em

média 28,93% nas bombas de abastecimento. Nos últimos 12 meses, entre junho de 2021 e julho de 2022, a variação média é de 52,69%.

A associação tem como objetivo subsidiar as empresas do setor de transporte quanto à variação do preço do combustível, especificamente do diesel, e o impacto desse para o custo das companhias.

“Desde que a Petrobras passou a realizar ajustes nos preços dos seus produtos a qualquer momento, inclusive diariamente, vem desafiando muito a rotina e a manutenção das empresas transportadoras, quanto ao repasse desse custo para os embarcadores (clientes)”, afirmou a NTC&Logística em nota.

Na última sexta-feira (17), a Petrobras anunciou reajuste de 14,26% no preço do diesel, após 39 dias congelado, que passou a valer no sábado (18). Também elevou o preço da gasolina em 5,2%, após quase 100 dias inalterado.

A entidade destacou que, nos últimos doze meses, os insumos do transporte rodoviário de cargas vêm sofrendo grande pressão, com os fornecedores das empresas de transporte ajustando os seus custos de produção e, conseqüentemente, repassando essas pressões para os transportadores. Os custos, segundo a associação, subiram mais de 30% para alguns equipamentos nos últimos doze meses.

“É imprescindível para manter a contento a saúde financeira das empresas transportadoras que sejam repassados de forma imediata o acumulado dos aumentos de combustível, até porque este é um custo relevante e que não há formas de reduzi-lo pelo lado do consumo (as que existem já foram adotadas)”, ressaltou a NTC&Logística.



Receita Federal autoriza funcionamento do Terminal de Contêineres do Amapá

A área alfandegada vai funcionar no Porto Organizado de Santana com validade de contrato até 2026

20/6/2022 | 21:21

Ato assinado por Severino Cavalcanti Souza, superintendente da Receita Federal do Brasil na 2ª Região Fiscal, declara alfandegada, em caráter precário, até 7 de abril de 2026, de acordo com o contrato de uso temporário firmado com a Companhia Docas de Santana – CDSA, a instalação portuária, denominada “Terminal de Contêineres do Amapá – TECONAP”, situada dentro do Porto

Organizado de Santana, com a finalidade de movimentação e armazenagem de contêineres com mercadorias manufaturadas.

A área total alfandegada corresponde a 23.924m², nela incluída, dentre outras edificações, Pátio de Contêineres (18.932m²), Área para Exame e Verificação de Mercadorias (1.329,50m²), Armazém de Mercadorias Fracionadas (816,41m²), Área Gaiola (150m²), Armazém de Mercadorias Sensíveis (148,50m²) e Área de Pátio de Manobras (1.646,90m²).

No local, poderão ser movimentadas e armazenadas exclusivamente cargas gerais containerizadas, excetuadas: granéis sólidos e líquidos, cargas refrigeradas e produtos de interesse agropecuário regulados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

O ato da Receita autoriza as seguintes operações aduaneiras e regimes aduaneiros especiais: entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículo procedente do exterior, ou a ele destinado; carga, descarga, transbordo, baldeação, redesignação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior, ou a ele destinados; despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro, em regime de admissão temporária ou em regime de exportação temporária; conclusão de trânsitos de exportação e embarque para o exterior; despacho de importação, inclusive de admissão de mercadorias na Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS); despacho de exportação; despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada; e despacho aduaneiro de internação de mercadorias que estejam saindo da ALCMS.

O recinto alfandegado ficará sob a jurisdição da Inspeção da Receita Federal do Brasil em Santana (IRF/STN), a qual competirá estabelecer normas complementares que se fizerem necessárias ao controle fiscal e procederá ao acompanhamento e à avaliação permanente das condições de seu funcionamento. A fiscalização aduaneira será exercida em caráter eventual, nos termos do regulamento aduaneiro. O ato entrou em vigor nesta segunda-feira (20).

portosenavios

Terminal de Contêineres de Paranaguá investirá mais de R\$ 370 milhões até o final de 2023

20 Junho 2022

Maior terminal de contêineres da América do Sul mira no aumento da competitividade por meio de novos equipamentos e sistemas

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anunciou plano de investimento portuário de mais R\$ 370 milhões. Até 2023, o

valor será aplicado em melhorias de infraestrutura do terminal. Dentre elas: a compra de 11 novos guindastes, aumento de 43% da capacidade para contêineres refrigerados, novos acessos para caminhões e modernização de sistemas.

O anúncio dos investimentos vem pouco tempo após a derrubada do veto ao Reporto realizada pelo Congresso, em março de 2022, renovando o programa de incentivo aos terminais portuários. O diretor comercial e institucional da TCP, Thomas Lima, comenta que “a renovação do Reporto foi decisiva para seguirmos em frente com a compra de novos equipamentos, garantindo a elevação do nosso padrão de qualidade junto aos clientes e parceiros”.

Atualmente a TCP é o terminal de contêineres com a maior oferta de serviços marítimos do Brasil, contando com 16 linhas de longo curso regulares. O terminal movimentou 1,1 milhão de TEUs em 2021, o equivalente a 9% de toda movimentação nacional. A empresa também é líder no segmento de carnes e congelados, sendo responsável por movimentar 35,4% do total de exportações de frango do Brasil em 2021.

“Os investimentos derivam da nossa visão empresarial, que se antecipa às demandas do setor,” comenta Lima. “Frente a diversas crises de comércio exterior, como lockdowns e a guerra na Ucrânia, vimos importadores e exportadores de commodities sofrerem para manter suas atividades. Nossa preocupação é em continuar sendo uma válvula de escape nessas turbulências e posicionar a TCP na vanguarda das soluções logísticas, trazendo opções customizadas cliente a cliente”.

Com os novos investimentos, a capacidade para recepção de contêineres refrigerados — atualmente a maior da América Latina — será ampliada em 43%. Ou seja, passará a contar com 5.178 tomadas para energização e armazenamento de contêineres. Os 11 novos guindastes do tipo RTG (Rubber Tyred Gantry) trarão tecnologia e maior produtividade na movimentação portuária.

Tecnológica

VLI e LD Celulose recebem os primeiros vagões para operação conjunta

Expectativa é de que os primeiros embarques de celulose solúvel aconteçam já no início do segundo semestre

20 de Junho de 2022

A VLI e a LD Celulose receberam os primeiros vagões para uma operação conjunta de transporte de celulose solúvel. Na primeira etapa, 30 vagões foram

entregues. Eles serão utilizados para transportar a carga no trecho que liga Indianópolis (MG) ao Porto de Barra do Riacho (ES) administrado pela Portocel, de onde a commodity será exportada para a Ásia.

A expectativa é de que a primeira operação aconteça no início do segundo semestre de 2022, com o recebimento de outros novos 30 vagões. O Corredor Centro-Leste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) será a rota para escoamento da carga, que também contará com uma conexão ferroviária na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

“Um ano após a oficialização da parceria com a LD Celulose, estamos prestes a iniciar o transporte da carga, que será realizado inteiramente pela ferrovia, com a cocriação de uma operação sob medida para atender as necessidades do cliente”, afirma Alexandre Biller, gerente de Desenvolvimento de Negócios da VLI.

A operação prevê a movimentação de 500 mil toneladas de celulose solúvel ao ano, a partir da fábrica recentemente instalada no município de Indianópolis. O contrato é de longo prazo, válido por 30 anos, e viabilizará investimentos em pátios ferroviários, terminais de origem e destino, aquisição de novas locomotivas, além do desenvolvimento da frota de vagões específica para essa operação.

Tecnológica

Porto de Suape aplica sistema de gestão de tráfego de caminhões

Sistema proporciona imagens para identificar os veículos e os motoristas e determinar a quais terminais estão associados e quando estão programados para entrar

20 de Junho de 2022

O Porto de Suape (PE) investiu em uma tecnologia a fim de regular o fluxo de tráfego de uma área de estacionamento de espera até o portão de entrada do complexo portuário e em terminais individuais. Além disso, a meta era fortalecer a segurança e melhorar o controle de acesso aos terminais.

A solução encontrada integra câmeras de vídeo IP da fabricante sueca Axis Communications e um conjunto de software de gerenciamento da Pegasus Technology que proporcionam imagens para identificar os veículos e os motoristas e assim determinar a quais terminais estão associados e quando estão programados para entrar. O resultado, divulga a empresa, foi a queda das infrações, irregularidades e até do comportamento agressivo de alguns profissionais que se frustravam com a espera.

Vale lembrar que, muito além de uma questão de agilidade, volume de caminhões esperando em longas filas para carregar e descarregar remessas, que se estendiam por quilômetros e causavam um tempo de espera que poderia se estender por dias, estava sobrecarregando a capacidade do porto de cumprir os regulamentos marítimos internacionais que regem a segurança do setor, como o Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

No dia a dia, o controle automatizado começa quando um caminhão entra na área de parada designada fora dos portões do porto. Na chegada, uma câmera Axis captura a imagem da licença e o leitor de placas da Pegasus, recurso de análise de vídeo incorporado na câmera, traduz os pixels em dados acionáveis. Com isso, o software utilizado para agendar os horários de entrada de cada motorista, restringe o acesso ao porto até o horário determinado pelo caminhoneiro e integram as informações com os sistemas de logística de outras empresas de terminais.

Quando o sistema combina uma placa de licença com uma atribuição de entrada cronometrada, ele exibe o relatório de liberação em painéis de LED ao longo da estrada. À medida que os motoristas saem da área de preparação, verificam a tela e se não veem o indicativo de liberação são instruídos a entrar na pista de retorno e aguardar sua vez. Já na portaria principal, outro posto de controle com câmeras adicionais captura placas de veículos e analisa se o caminhão em questão chegou no horário de entrada programado. Em caso afirmativo, o sistema abre automaticamente o portão.

Como medida adicional de segurança e proteção, a equipe de operações supervisiona o processo a partir do Centro de Controle de Acesso do Porto de Suape.

“Quando há algum problema, um operador pode corrigir uma leitura errada da licença, conceder ou negar o acesso a um veículo que chegou sem o devido agendamento ou autorização, ou acionar manualmente o portão para que ele possa retornar, mas com nosso novo sistema integrado, esses incidentes não acontecem com frequência”, diz o desenvolvedor e integrador da Pegasus Technology, Amaro Monteiro.

Aplicação

De acordo com informações do porto, a implantação do sistema não foi tarefa fácil. No entanto, o maior desafio não foi técnico, mas sim a resistência humana à mudança. “Durante anos, os caminhoneiros iam e vinham no seu próprio horário, mas agora teriam que obedecer a regras rígidas para ter acesso ao porto”, diz Monteiro.

A mudança foi ainda mais complicada pelo fato de estar ocorrendo durante o auge da pandemia de Covid-19. Contudo, mais uma vez a tecnologia mostrou seu valor e provou o retorno sobre o investimento uma vez que o Porto de Suape conseguiu usar as câmeras Axis e a análise de vídeo para reforçar o distanciamento social e minimizar o contato físico entre os motoristas no pátio de preparação e a equipe operacional do complexo portuário, algo que sequer poderia estar previsto no projeto inicial, mas que fez a diferença na operação.

Tecnologia

As câmeras escolhidas para a tarefa foram os modelos da Axis P14 Series por conta da captura de placas de alta confiabilidade, dia e noite, e a integração total com a plataforma de análise Pegasus PlateView, que usa tecnologia de aprendizado profundo para reconhecer padrões de placas brasileiras e do Mercosul.

“Com a Axis, podemos obter uma alta taxa de sucesso mesmo com o tráfego de alto volume e movimento rápido do porto – seja em plena luz do dia ou na calada da noite”, explica Monteiro.

Atualmente, as câmeras registram cerca de 15.000 placas por dia, muitas das quais estão sujas ou danificadas. Apesar dos desafios, a empresa garante que os equipamentos tiveram um bom desempenho e raramente requerem intervenção humana. Outra vantagem é que com o sistema, empresas de terminal e equipes de preparação conseguem monitorar a atividade e acessar relatórios detalhados de status 24 horas por dia, 7 dias por semana, respaldando decisões do cotidiano agitado do setor portuário.

“As câmeras Axis e o software Pegasus nos ajudaram a melhorar a segurança ao registrar automaticamente todos os veículos que acessam a área principal do nosso porto. Hoje possuímos um cadastro organizado de todos os veículos que acessam a área primária do porto. Podemos integrar as operações entre o pátio de espera e as empresas de terminal dentro do complexo de Suape, o que ajuda a minimizar o congestionamento e agilizar as operações”, afirma o coordenador executivo de Tecnologia da Informação do Porto de Suape, Pablo Teixeira.

Enquanto os estudos ainda estão em andamento para determinar o retorno do investimento, a administração do Porto de Suape ressalta que está satisfeita com o maior controle proporcionado pelo novo sistema integrado. Desde que entrou em operação, houve queda nos acidentes, incidentes de violência e outros problemas dentro do complexo que está caminhando para se tornar um Porto 4.0.

TCP reduz emissão de CO2 com o uso de energia renovável e opções logísticas menos poluentes

Somente em 2021, clientes do terminal deixaram de emitir quase 62 mil toneladas de CO²

20 de Junho de 2022

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), anuncia que, somente em 2021, seus clientes reduziram 61.865,79 toneladas de CO2 emitidas em suas operações, como resultado de iniciativas como a logística multimodal ferroviária, realizada em parceria com a Brado Logística.

De acordo com a própria TCP, o uso da combinação entre trem e caminhão tem se destacado entre as opções oferecidas aos clientes, seja pelo prazo e custo ou também como uma solução menos poluente. “Por meio da parceria com a TCP, oferecemos aos nossos clientes as melhores soluções multimodais logísticas com base ferroviária, conectando com sustentabilidade importantes regiões produtoras com os maiores mercados consumidores do mundo”, afirma Andréa Ramos, diretora Comercial, de Marketing e Customer Experience da Brado.

Segundo dados divulgados pela companhia, um em cada cinco contêineres exportados por Paranaguá utilizam a ferrovia. “São vários os fatores que têm nos levado a optar pelo transporte de trem, dentre eles o fator ambiental. Além da excelência na prestação de serviços, a TCP também se preocupa com o impacto ambiental gerado na região na qual atua, que faz parte de todo um bioma. Sendo signatários do Pacto Global da ONU, promover ações que reduzam esse impacto e mirem em objetivos ESG está entre as premissas do terminal, que possui mais de 60 projetos socioambientais em andamento”, afirma Thomas Lima, diretor Comercial e Institucional do terminal.

Além disso, no início deste ano foi firmada uma parceria com a EDP para a compra de energia elétrica 100% renovável, destinada ao abastecimento total das operações do terminal, o que vai evitar a emissão de cerca de 10 mil toneladas de dióxido de carbono em 2022.

“Sendo o principal corredor de contêineres refrigerados do Brasil, nossas necessidades energéticas são elevadas e, a partir de agora, toda essa energia virá de fontes renováveis, reforçando o nosso compromisso com o meio ambiente”, destaca Lima. O consumo médio de energia do terminal é equivalente ao de uma cidade de 156 mil habitantes.

Demanda aquecida por biodiesel no Nordeste consolida rota de cabotagem

20 Junho 2022

Vibra Energia pretende entregar mais de 50 milhões de litros do insumo em 2022 utilizando modal em sua logística de distribuição. Distribuidora afretou navio da Flumar para operação, que realizou 7 viagens na rota entre Rio Grande (RS) e Suape (PE).

A Vibra Energia pretende elevar em até 20% as entregas do biocombustível por cabotagem para o Nordeste em 2022, ultrapassando 50 milhões de litros. A companhia avalia que a demanda por biodiesel nos estados da região está aquecida. No passado, o carregamento total de biodiesel por cabotagem foi da ordem de 47.000 m³ (47 milhões de litros). De acordo com a distribuidora de combustíveis e lubrificantes, essa operação permitiu R\$ 17 milhões de economia para seu caixa no custo logístico. A operação de biodiesel por cabotagem teve início em 2019 com a primeira viagem teste de cabotagem de B100, o que contribuiu com novas entregas no ano seguinte.

Em 2021, a empresa afretou um navio para esta operação, que realizou 7 viagens na rota entre os portos de Rio Grande (RS) e Suape (PE). A Vibra informou à reportagem que, após prospecção no mercado, contratou a empresa Flumar Transportes, do Grupo Odfjell, para realizar as operações de cabotagem de biocombustíveis. A empresa estima que cada navio substitui, em média, o equivalente a 200 caminhões das estradas.

A aposta da Vibra levou em consideração custos competitivos quando comparados aos custos do modal rodoviário e a redução das emissões de CO₂. A empresa ressaltou que buscar modais mais eficientes e ambientalmente mais amigáveis está em suas diretrizes. Outro fator que influenciou a escolha desse modal, segundo a empresa, está relacionado à manutenção da garantia da qualidade do produto ao longo de todo o processo de transporte entre os portos da costa brasileira.

A Vibra considera que, com a estrutura da nova rota consolidada, a empresa se tornou a primeira no país a fazer este tipo de entrega a partir da região Sul. De acordo com a Vibra, o suprimento (*inbound*) de B100 do Nordeste, historicamente, era realizado em parte pelas poucas usinas da região e complementado pelas usinas localizadas no Centro-Oeste, por meio do modal rodoviário. A empresa calcula que, a partir do transporte do insumo por cabotagem, ao longo do ano de 2021, mais de 900 viagens rodoviárias de longa

distância deixaram de ser realizadas entre o Centro-Oeste e o Nordeste.

A empresa destacou que a rota de cabotagem gera economia e redução de emissões já no abastecimento para transporte, de 1.818 toneladas de CO2 equivalente (CO2e). O cálculo é que um navio consome média de 287 toneladas de bunker, enquanto as mais de 900 viagens de caminhão que seriam utilizadas ao longo de um ano necessitariam de 1.165 m³ de diesel. A Vibra acrescentou que a sustentabilidade do negócio inclui a transição para uma matriz energética de menor impacto socioambiental e fontes energéticas mais limpas e renováveis.

“A operação de cabotagem trouxe uma série de ganhos: redução das viagens rodoviárias de longa distância, gerando queda na poluição emitida no suprimento de biodiesel; a ampliação das alternativas logísticas da companhia, que agora conta com nova rota, inclusive, com novos fornecedores. E as vantagens econômicas, com os custos mais otimizados”, elencou, em nota, o vice-presidente executivo de operações, logística e sourcing da Vibra, Marcelo Fernandes Bragança.

Combustível marítimo

Outra aposta da distribuidora é o mercado de combustíveis marítimos e produtos associados. A empresa fornece óleo diesel marítimo, produtos químicos e lubrificantes para o mercado offshore. “Somos a única companhia do seu segmento a realizar transporte de produtos a clientes diretamente em campos offshore”, destacou Bragança à **Portos e Navios**. A distribuidora contabiliza aproximadamente 18.000 grandes clientes corporativos, em segmentos como aviação, transporte, comércio, indústrias, produtos químicos, mineração e agronegócio.

portosenavios

Exportações de carne bovina para China continuam suspensas em 4 frigoríficos

20 Junho 2022

De março a junho, entre 10 unidades de cinco grandes empresas que exportam proteína para gigante asiático, 6 já retomaram vendas externas, conforme levantamento da Agrifatto

Dez frigoríficos pertencentes a cinco grandes empresas brasileiras foram suspensos da exportação de carne bovina para a China, entre os meses de março e junho deste ano, sendo que seis deles já voltaram a enviar essa commodity ao país asiático. De acordo com um levantamento da Agrifatto, retomaram as

vendas externas: a JBS, que funciona nos municípios de Lins (SP), Senador Canedo (GO) e Barra do Garças (MT); Frialto, em Matupá (MT); Marfrig, em Várzea Grande (MT); e Naturafriq, em Pirapozinho (SP). Até o fechamento desta reportagem, continuavam suspensas as unidades da JBS de Mozarlândia (GO); Masterboi de São Geraldo do Araguaia (PA); Marfrig de Promissão (SP) e Tangará da Serra (MT).

“De toda a produção brasileira de carne bovina, 17% são exportados para a China e o restante é dividido entre a porcentagem de vendas externas para outros países e o mercado interno. Levando em conta apenas a porcentagem de exportação de carne bovina, ou seja, tirando o consumo interno, 53% têm como destino a China”, informou a economista e médica veterinária Lygia Pimentel, CEO da Agrifatto.

À **Portos e Navios**, Lygia ressaltou que ocorreram suspensões temporárias, e não embargos à carne brasileira por parte dos chineses. “Não houve embargo. Ocorre que, quando há suspeita – por menor que seja – de contaminação ou casos de problemas sanitários sob investigação, o Brasil deve, voluntariamente, suspender a certificação de carne para a China”, relatou.

Conforme a especialista, esse é o procedimento padrão, que faz parte do acordo comercial assinado pelos dois países. “Enquanto vigora a suspensão, exames laboratoriais são feitos para confirmar ou não a presença de enfermidades no rebanho e destruir a carne potencialmente contaminada.”

Em geral, as suspensões foram realizadas por suspeitas da doença EEB (Encefalopatia Espongiforme Bovina), popularmente conhecida como “vaca louca”, mas foram registrados bloqueios de cargas em portos chineses, decorrentes da crise sanitária causada pela Covid-19.

Entenda

melhor

Como médica veterinária, Lygia explicou que a “vaca louca clássica” (EEB clássica) é uma zoonose, uma enfermidade transmissível ao ser humano, ocasionada pela ingestão de alimento contaminado pelo bovino. “Quando evolui, ela faz com que o animal apresente sintomas neurológicos. O consumo da carne desse animal leva o ser humano à morte. Por isso, um caso clássico levaria ao embargo. Mas não foram esses os casos”.

A especialista acrescentou que animais velhos são suscetíveis à degeneração espontânea de seu tecido encefálico pela idade avançada (algo semelhante ao Alzheimer no ser humano), uma ocorrência que nada tem a ver com contaminação e, portanto, não é transmissível. “A isso chamamos ‘vaca louca falsa’, quando os animais apresentam sintomas neurológicos semelhantes aos da vaca louca clássica e, por isso, seguem para investigação laboratorial. Os dois casos encontrados em Minas Gerais e Mato Grosso se referiam à degeneração de

tecido encefálico por idade, e não por contaminação”, informou.

Segundo Lygia, quando a prova e a contraprova laboratoriais foram divulgadas, o Brasil comunicou à China. “Pelo acordo comercial, é necessário que os chineses aceitem a documentação comprobatória e deem o aval para que seja possível retomar a certificação da nossa carne bovina. Isso ocorreu em cerca de 90 dias”.

Crise sanitária da Covid-19

Desde 2020, os chineses vinham suspendendo, além do Brasil, suas negociações com frigoríficos de vários países, sob a alegação de obter maior controle sanitário por causa da pandemia de Covid-19. Ao detectar traços do vírus SARS-Cov-2 em embalagens que chegaram ao país, autoridades do Porto de Xangai bloquearam, por exemplo, a liberação de um carregamento de carne bovina brasileira.

“Há estudos contundentes que indicam que o coronavírus não sobrevive em superfícies por mais de 72 horas. Isso sugere que a suspensão não se justifica sob os motivos alegados”, comentou a economista, afirmando que as explicações da China foram muito vagas, sob o ponto de vista técnico (sanitário).

Ao ser questionada se essas suspensões seriam uma espécie de retaliação ao governo brasileiro, pelo fato de a pandemia Covid-19 ter iniciado na China, Lygia disse que não, levando em conta que outros mercados também foram suspensos, como Estados Unidos, Uruguai e Argentina.

Alta de preços

Como o Brasil exportou, somente em 2021, algo em torno de 1,9 milhão de toneladas de carne bovina para outros países, incluindo a China, especialistas do mercado interno teceram críticas ao volume das vendas externas dessa proteína, chegando a responsabilizá-las pelo aumento de preços aos consumidores daqui. Na visão da CEO da Agrifatto, isso não procede.

“Essa é uma visão extremamente míope sobre a formação de preços das commodities agropecuárias. Os preços servem de estímulo e desestímulo à produção, já que as commodities são produtos básicos e padronizados, que sofrem oscilações de preços, de acordo com o equilíbrio entre oferta e demanda, já que não possuem valor agregado”, explicou.

A economista ainda destacou que, quando os preços sobem, a produção aumenta em resposta às boas margens operacionais do negócio, em determinado momento. “Quando caem, eles servem de desestímulo aos produtores que, em seguida, reduzem suas produções. Esse ciclo de aumento e redução produtiva leva anos para acontecer, especialmente em relação à carne bovina, que possui um ciclo mais longo”.

Lygia destacou que os altos preços, vistos entre 2020 e 2021, foram resultado de margens operacionais ruins observadas entre 2017 e 2019, quando houve redução dos investimentos na pecuária e abate de matrizes. “Como reflexo da redução dos investimentos e queda da produção, os preços voltaram a subir em 2020 e 2021. Nesse sentido, as exportações para a China serviram apenas como complemento a um cenário de baixa oferta, mas não foram a causa primordial da alta”.

Vendas externas

A especialista defendeu as vendas externas, por considerá-las fundamentais na composição da remuneração da cadeia de carne, que leva a maiores investimentos e disponibilidade deste produto. “Sem as exportações, os investimentos seriam limitados, o que também limitaria a oferta do produto, no futuro. Como exemplo de política estatal que buscou medidas, segundo essa visão, podemos citar a Argentina, que limitou as exportações a partir de 1997 e viu sua produção definhando, ao ponto de o consumo per capita cair de 70 quilos por habitante ao ano para os atuais 50kg/hab/ano”.

Ao analisar uma possível dependência do Brasil da China, Lygia afirmou que o país precisa desse acordo, pelo fato de os preços praticados atingirem máximas históricas. “Os chineses pagam 39% a mais pela carne bovina brasileira, em comparação à média dos demais países, pagando entre 50-60% a mais pelo dianteiro (parte do bovino), em relação ao mercado interno. Para mantermos os níveis de preços atuais do boi gordo, somos dependentes dos chineses”.

A especialista ponderou que, mesmo diante dessa atual dependência, tudo tem seu limite. “Se os chineses pararem de comprar do Brasil, nós conseguimos reorganizar nosso mercado. E ainda que os preços caiam, há um limite para essa queda”.

Mais fôlego em 2022

Mesmo diante das suspensões de algumas plantas frigoríficas do Brasil pela China, os números mais recentes mostram que o setor de exportação de carne bovina recuperou o fôlego, conforme dados da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo).

Embora tenha registrado queda no mês de maio, em relação ao pico de março, quando superou 203 mil toneladas e de abril com 186 mil toneladas, as exportações totais de carne bovina, que inclui o produto processado e in natura, tiveram recorde no mês passado, totalizando 181.193 toneladas.

Segundo a instituição, esse resultado culminou em aumento de 20% sobre as vendas ao exterior, no comparativo com maio de 2021, chegando a 150.711 toneladas. Nas receitas, o desempenho foi ainda mais significativo: em maio de 2021, elas alcançaram US\$ 725,9 milhões e, no mês passado, totalizaram US\$

1,093 bilhão, com alta de 50%.

No saldo de janeiro a maio de 2022, foram 913.618 toneladas contra 714.362 toneladas sobre o mesmo período do ano passado, culminando em expansão de 28%. As receitas, por sua vez, saltaram de US\$ 3,247 bilhões para US\$ 5,1 bilhões (+57%).

Performance

Conforme a Abrafrigo, além da boa performance chinesa nas aquisições, o Brasil está contando com crescimento das importações pelos Estados Unidos, que elevaram suas compras de 33.700 toneladas no ano passado para 90.738 toneladas neste ano (+ 169%); do Egito, que importou 17.596 toneladas até maio de 2021 e, neste ano, chegou a 66.813 toneladas (+ 342%).

Até maio de 2022, a China incrementou suas compras de 318.938 toneladas para 440.894 toneladas (+ 48,3%), “o que mais do que compensou a redução das importações pela cidade estado de Hong Kong, que caíram 55%, passando de 99.200 toneladas em 2021 para 44.599 toneladas em 2022”, destacou a Abrafrigo, em comunicado. No total, 109 países elevaram suas importações nos cinco primeiros meses do ano, enquanto outros 38 reduziram sua movimentação.

Saldo de 2021

Os números das exportações totais de carne bovina em 2021 (incluindo produtos in natura e processados), repassados pela Abrafrigo e obtidos a partir da compilação de dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, indicaram uma queda de 7% no volume das vendas externas dessa proteína.

Em contrapartida, no quesito “receita” houve uma expansão de 9% relativa ao ano anterior, graças ao aumento de preços nos mercados internacionais, saindo de US\$ 8,485 bilhões em 2020, para US\$ 9,236 bilhões no ano passado. Ainda segundo a instituição, o Brasil movimentou 1.867.594 toneladas em 2021, frente às 2.016.223 de toneladas em 2020, que foi ano de recorde na exportação de carne bovina.

A Abrafrigo destacou que, mesmo diante das importações de 1.182.673 toneladas em 2020, caindo para 950.057 toneladas em 2021, a China permaneceu como o maior comprador dessa commodity brasileira, graças à movimentação da cidade-estado de Hong Kong e das compras feitas pelo continente asiático.

Draga "Galileo Galilei" retorna a Itajaí para manutenção do calado

20 Junho 2022

A draga "Galileo Galilei" retornou ao Porto de Itajaí em 15 de junho para fazer o trabalho de manutenção do calado, no Rio Itajaí-Açu. Os serviços de dragagem foram solicitados devido às fortes chuvas ocorridas na região, afetando o fluxo de maré ao longo do complexo portuário de Itajaí e Navegantes, interditando o fluxo de embarcações de maior tonelagem.

Juntamente à "Galileo", outra draga, "Water Injection", também operou para a manutenção do canal. Esta ação conjunta permitiu dar ao canal de acesso um maior aprofundamento do rio, e, conseqüentemente, permitir que embarcações de maior porte possam circular.

O equipamento é uma draga do tipo Hopper, com capacidade de cisterna de 18.000m³, e está operando para reestabelecer a profundidade dos canais interno e externo entre 14 e 14,5 metros.

A draga do tipo Hopper realiza operações de rotina nos berços do Porto de Itajaí e Navegantes e está sujeita ao contrato que a autoridade portuária mantém com a empresa Van Oord, cuja profundidade do calado, dentro da numeração de 14 a 14,5m, faz parte de uma exigência contratual.

Estudo da CNI mostra concentração das exportações industriais do Brasil dez vezes maior que nos membros do G-20 e país na contramão dos demais membros do bloco

O Brasil concentrou as vendas de bens industriais ao exterior em uma magnitude dez vezes maior que a média do G-20 nas últimas duas décadas.

Por **Equipe Comex do Brasil** - 20 de junho de 2022 às 08:19



Fabricação industrial à noite | Foto: leungchopan

Brasília – O Brasil concentrou as vendas de bens industriais ao exterior em uma magnitude dez vezes maior que a média do G-20 nas últimas duas décadas. Entre os anos de 2002 e 2006, 28,1% da pauta exportadora brasileira, em média, era composta pelos dez principais produtos industriais. Esse número passou para 49,3% entre 2017 e 2020, uma diferença de 21,2 pontos percentuais. Na comparação dos mesmos períodos, a concentração da pauta exportadora dos países do no G-20 subiu apenas

2,3 pontos percentuais.

Os dados fazem parte do documento “*Integração Internacional: Abertura com Competitividade*”, que integra as Propostas da Indústria para as Eleições 2022, elaborado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e indicam necessidade de aumento de competitividade das empresas brasileiras como parte de uma agenda para melhor inserção do Brasil nas cadeias globais de produção.

A baixa variedade da pauta exportadora traz risco de dependência de ciclos de produção e de preços desses itens. Entre 1997 e 2020, as exportações dos dez principais produtos cresceram 24 pontos percentuais (de 30,1% para 54,1%). A concentração também aconteceu nas exportações da Indústria de Transformação, em direção a produtos menos intensivos em tecnologia.

Esse fenômeno foi acompanhado pela desindustrialização. Em 1997, a indústria de transformação representava 81% do valor das vendas externas. Esse indicador caiu para 51% em 2021, em paralelo ao aumento da participação da agropecuária e da indústria extrativa nas exportações, tanto devido à conjuntura internacional quanto à competitividade global desses setores.

O desempenho da indústria preocupa porque é o setor de maior difusão tecnológica, impacto em cadeias produtivas, arrecadação e geração de riqueza para o país. Cada R\$ 1,00 produzido na indústria gera R\$ 2,43 na economia. A indústria brasileira responde também por cerca de 68% do gasto empresarial em pesquisa e desenvolvimento.

“A desindustrialização e concentração da pauta exportadora são resultados de um processo de perda de competitividade da indústria brasileira nas últimas décadas. Para reverter esse cenário, é preciso alinhar políticas de abertura de mercados e de aumento da competitividade.”, afirma o superintendente de Desenvolvimento Industrial da CNI, Renato da Fonseca.

Os pilares de integração global propostos pela CNI incluem o aumento da rede de acordos comerciais e de investimentos, o aperfeiçoamento das normas de tributação dos investimentos, o uso de instrumentos de defesa comercial e combate ao comércio ilegal e o enfrentamento de barreiras às exportações.

Rede de acordos

Os parceiros com os quais o Brasil possui acordos de livre-comércio e acordos preferenciais de comércio em vigor somam cerca de 8% das importações de bens mundiais. O número é 3,6 vezes menor do que a média de participação dos membros do G-20, de 29%. O fortalecimento da rede de acordos permitirá um maior acesso do Brasil a novos mercados e expansão das exportações.

A expansão da rede inclui tanto acordos regionais quanto extrarregionais. Na esfera regional, as prioridades devem ser revitalizar a agenda econômica e comercial do Mercosul e ampliar os acordos comerciais na América Latina, incluindo conclusão das negociações de um acordo de livre comércio entre Brasil e México, internalização de tratados com Peru e Colômbia e lançamento de negociações de livre comércio com países da América Central e Caribe.

Os acordos atuais com países latinos estão defasados por não atingirem o livre-comércio para bens ou por estarem restritos ao tema de tarifas de importação de bens e regras de origem. Entre 2010 e 2019, as exportações brasileiras perderam participação nas importações de 6 dos 12 países sul-americanos analisados em estudo da CNI, com destaque negativo para Argentina (-12,1 p.p.) e Paraguai (-2,5 p.p.), parceiros do Mercosul.

No campo extrarregional, o país deve avançar na internalização dos acordos de livre comércio celebrados pelo Mercosul com a União Europeia e com o EFTA, implementar o Protocolo ao Acordo de Comércio e Cooperação Econômica Brasil-Estados Unidos, retomar rodadas negociadoras do acordo comercial entre Mercosul e Canadá e iniciar negociações para um acordo de livre-comércio entre o Mercosul e o Reino Unido.

Além do avanço nos acordos comerciais, o Brasil deve ampliar e aperfeiçoar a rede brasileira de acordos de cooperação e facilitação de investimentos (ACFIs), a fim de convergir com as melhores práticas internacionais. Entre os países do G-20, o Brasil é aquele com menor número desse tipo de acordo e nenhum é com países desenvolvidos.

Um processo de integração internacional por meio da ampliação de acordos deve ser realizado junto com uma agenda para a competitividade para a redução do Custo Brasil e com medidas que assegurem o comércio justo e que estimulem o investimento direto. Essas ações devem ser coordenadas e realizadas de forma transparente e com diretrizes construídas com a participação do setor privado, a fim de assegurar um ambiente propício para os investimentos das empresas.