

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL



Consulta pública vai debater mecanismos adequados de resolução de controvérsia

Interessados têm 23 de novembro para encaminhar contribuições para na plataforma Participa + Brasil

09/11/2022 14h52

Interessados em debater a cláusula padrão de mecanismo adequados de resolução de controvérsias têm até 23 de novembro para apresentar suas contribuições na plataforma Participa + Brasil. A ideia é discutir esse mecanismo de forma mais ampla, a fim de criar-se uma padronização mínima, respeitada as particularidades de cada caso, a ser utilizada não só no setor de transportes, como também nos setores de energia, telecomunicações, entre outros.

Além de apresentar as sugestões de forma virtual, também será possível discutir a minuta do texto de cláusula padrão em uma audiência pública no dia 18 de novembro, a partir das 14h, no auditório do Ministério da Infraestrutura (MInfra). O texto tem como base as cláusulas mais recentes de autocomposição, Dispute Board e arbitragem utilizadas pelo MInfra, Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).



Secretário destaca avanços legislativos e regulatórios no setor de portos

"Somos exemplo para outros setores de infraestrutura", disse Mario Povia em evento da Associação de Terminais Portuários Privados

10/11/2022 11h18

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, classificou nesta quarta-feira (9) os modelos utilizados no setor portuário hoje são exemplos para outros setores de infraestrutura. "Temos uma legislação muito moderna, um arcabouço bastante interessante para fazermos frente às demandas do setor", destacou.

Um exemplo dado pelo secretário, ao participar do 9º Encontro da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), é o BR do Mar, legislação que busca

incentivar o transporte de cabotagem, que ocorre entre rios. O evento discute as perspectivas econômicas e desafios do setor para o próximo governo.

Desde 2019, foram licitados 36 terminais portuários e houve a primeira desestatização do setor, da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). “Paralelo a isso, trabalhamos com cerca de 57 novos terminais privados e ao todo tratamos 257 ativos de infraestrutura aquaviária, com investimentos na ordem de R\$ 70 bilhões”, disse Povia.

CLIPPING ASSCOM

MENU

09 de
Novembro

10 de
Novembro

10 de novembro



SUSTENTABILIDADE NORTEIA DISCUSSÕES NO PRIMEIRO DIA DO IX CIDESPORT

10 DE NOVEMBRO DE 2022

Além de proporcionar o crescimento do setor, os portos e terminais brasileiros estão preocupados também com o impacto social, ambiental e econômico que causam nos seus públicos de interesse. Essa foi a mensagem do primeiro dia do IX Congresso Internacional de Desempenho Portuário – CIDESPORT, em Florianópolis, nesta quarta-feira.

Já na palestra de abertura, Flávia Takafashi, Diretora da ANTAQ, citou a sustentabilidade como um dos quatro pilares de atuação da agência regulatória – ao lado de qualidade dos serviços, segurança jurídica e competitividade. Ainda, Flávia citou a agenda ambiental e de segurança aquaviária, dando como exemplo o estudo sobre “Impactos e Riscos das Mudanças Climáticas nos Portos Públicos Costeiros Brasileiros”.

Segundo o professor Dr. José Baltazar Guerra, especialista em ESG, não existe oposição entre crescimento econômico e desenvolvimento sustentável. Ao contrário, não há hoje espaço para a inação porque o risco ambiental é verdadeiro e urgente. Nesse mesmo sentido, o professor Dr. Sérgio Cutrim, da Universidade Federal do Maranhão, comentou que é necessário trabalhar de forma colaborativa com o ecossistema portuário e desenvolver estratégias para a descarbonização. De forma prática, ele trouxe quatro motivos para a adoção do ESG no setor portuário: organizações sustentáveis são mais lucrativas; existe uma emergência climática; é necessária regulação no setor e a melhora na eficiência na relação porto-cidade.

Dentro dessa relação do porto com seus stakeholders, o diretor do Porto de Itaquí, Artur Alves da Costa, trouxe o case do Porto do Futuro, mostrando investimentos em pesquisa, tecnologia e inovação com foco em desenvolvimento sustentável e fomentando a região onde os portos estão inseridos.

A sustentabilidade requer inovação, diz o professor Newton Narciso Pereira, da Universidade Federal Fluminense – UFF. Segundo ele, o principal desafio é reduzir as emissões, incluindo ações e medidas internas e externas, envolvendo os navios e o transporte terrestre. São necessárias diretrizes de melhores práticas para portos marítimos verdes inteligentes, mostrando, como exemplo, um projeto

para substituição de bunker oil em navios atracados. “A questão ambiental vem aparecendo com maior relevância para os portos do Brasil”, conclui Newton.

O IX CIDESPOT segue até dia 11, sexta-feira, na capital catarinense. O congresso reúne cerca de 220 pessoas, entre dirigentes e profissionais de portos e terminais portuários, representantes de governo, além de professores e estudantes, do Brasil e Exterior.

O CIDESPOT configura-se como um dos principais eventos técnicos-científicos do setor portuário.

Veja a programação completa no site: <https://cidesport.com/>

09 de novembro

portosenavios

Associações manterão pautas com novo governo e aguardam definições sobre desestatização

09/11/2022 - 21:56

Terminais portuários pretendem dar continuidade a agendas voltadas a temas como segurança jurídica, competitividade e melhoria de acessos. Entidades acompanham como será condução de concessões e demais programas da área de infraestrutura

Os representantes de algumas das principais entidades do setor portuário afirmam que pretendem manter com o próximo governo as discussões de temas da pauta voltados para aumento da competitividade, da segurança jurídica e melhoria dos acessos. A expectativa, a partir do início oficial dos trabalhos de transição esta semana, é que a equipe do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), sinalize como será a condução dos programas da área de infraestrutura, bem como quais serão as diretrizes do plano de desestatização, que começou com a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e que tem encaminhamentos para Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC).

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) afirma que sempre trabalhou todo seu planejamento estratégico baseado em quatro pilares: redução do excesso de regulação, segurança jurídica, infraestrutura e competitividade, os quais pretende continuar a trabalhar por seu fortalecimento. O diretor-presidente

da ATP, Murillo Barbosa, disse que a coalizão de associações setoriais já apresentou ao Ministério da Infraestrutura uma proposta para diminuição da carga regulatória, que altera as leis 10.233/2001 e 12.815/2013, e pode vir a ser trabalhada pelas entidades junto ao novo governo.

A ATP ainda enxerga uma série de preocupações relacionadas à insegurança jurídica. Uma delas, segundo Barbosa, diz respeito à adequação das poligonais, a fim de evitar que seja criada uma área exclusiva dentro delas para as autoridades portuárias fazerem negócios. “Temos visto recentemente a Antaq trabalhar para regular a cessão onerosa de águas públicas dentro do porto organizado. Se existem áreas disponíveis lá, não deveriam estar na poligonal, deveriam estar fora”, comentou.

Na área de infraestrutura, a ATP defende maior acessibilidade terrestre aos terminais de uso privado (TUPs), sobretudo por meio de ferrovias, atendendo a projetos como dos complexos do Porto Central (ES), Petrocity (ES) e Alcântara (MA), em fase de desenvolvimento, e do Porto do Açu (RJ), que está em plena operação. “Vários projetos grandes de TUPs que precisam da acessibilidade terrestre e a melhor acessibilidade terrestre para os portos, sem dúvida, é o modal ferroviário. Quando não temos modal ferroviário, é preciso trabalhar intensamente no modal rodoviário para atender, de maneira razoável, a acessibilidade aos terminais”, pontuou.

Barbosa também destacou que a acessibilidade aquaviária dos portos públicos preocupa, principalmente quando os terminais privados dependem da infraestrutura oferecida pelos portos públicos, cujas dificuldades de dragar são conhecidas. “Quando [a dragagem] é de exclusiva competência dos TUPs, não nos preocupa porque acontece de maneira eficaz: os terminais contratam, fazem dragagem e mantêm sempre suas profundidades de projetos”, comparou.

Ele disse que a competitividade é um dos pleitos mais importantes para a ATP, sobretudo na questão da redução de custos. Barbosa acrescentou que é fundamental a continuidade do regime tributário especial para compra de equipamentos portuários. “Teremos que trabalhar para tornar o Reporto uma renúncia fiscal até que venha uma reforma tributária que dê esse conforto para nós. Sem Reporto, nossa competitividade reduz drasticamente”, ressaltou.

Barbosa disse que os pleitos da associação não mudam e independem do governo do momento. “A ATP, a mais nova das associações, foi criada durante o governo do PT, passou pelo governo Bolsonaro e continuamos sempre numa sinergia e interlocução com setor portuário e de infraestrutura de forma positiva”, frisou. Ele acrescentou que a associação continuará a trabalhar pela redução da regulação, aumento da segurança jurídica, infraestrutura compatível e aumento da competitividade. “Trabalharemos com os modelos hoje de arrendamentos e TUPs, mas a preocupação da ATP é que, nesse processo de desestatização, cada vez mais o critério de alienação plena previsto no plano nacional de

desestatização seja cumprido”, defendeu.

O diretor-presidente da ATP citou o caso de São Sebastião (SP), o qual considera que deveria ser alienado por entender que não faz sentido permanecer como concessão de um porto público. Ele argumentou que a movimentação atual, de 700 mil toneladas por ano, é inexpressiva, comparada ao TUP da região que movimenta 52 milhões de toneladas/ano. “Dentro da desestatização, continuaremos trabalhando para que a análise seja feita caso a caso para ver o que é melhor para o Brasil naquele momento”, destacou.

A ATP entende que a desestatização, sem dúvida, é o ponto mais sensível na nova administração. Segundo Barbosa, é importante para o setor saber qual será a posição do novo governo quanto à continuidade, ou não, das desestatizações. A associação defende que a análise sobre concessões portuárias precisa ser feita individualmente. “Não comportamos fazer 34 concessões, dos 34 portos organizados que temos hoje. Não faz sentido quando se busca a maior eficiência do segmento portuário brasileiro”, comentou.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) espera que a equipe de transição empreenda o cuidado necessário na análise dos programas em curso no setor portuário, particularmente quanto à privatização das companhias docas, diretriz para a qual a entidade se posiciona de forma favorável. “Esperamos ainda esforços no sentido de melhora no ambiente regulatório, com o apoio ao fortalecimento técnico da Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários] em garantia de melhor segurança jurídica para o setor”, informou a Abratec em nota.

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) afirma que suas demandas continuam as mesmas e que deseja garantir os avanços conquistados nos últimos anos, sobretudo no que se refere à gestão técnica, ao diálogo aberto com o setor privado e à celeridade das decisões setoriais, com a participação de todos os setores envolvidos.

O diretor-executivo Abtra, Angelino Caputo, chama a atenção para as licitações dos terminais STS-10 (contêineres) e STS-53 (fertilizantes), no Porto de Santos, que parecem próximas de serem concretizadas e vêm exigindo forte participação da associação para preservar o ambiente concorrencial e a atividade dos terminais operadores e dos recintos retroportuários nele atuantes.

Para Caputo, o setor de portos evoluiu suas políticas ao longo dos últimos anos, mesmo passando por diferentes correntes de governo. “Conseguimos ir amadurecendo as pautas setoriais, sobretudo a partir dos preceitos de que a atividade portuária é privada e regulada, exercida pela livre iniciativa e perseguindo a concorrência saudável no setor”, destacou o diretor-executivo da Abtra.

Caputo concorda que as desestatizações são o ponto mais sensível nesta transição. Ele lembrou que a única experiência em termos de desestatização no setor, até o momento, é a da Codesa. A Abtra acredita que a modelagem utilizada neste caso precisa de adaptações e ajustes, a depender da realidade regional de cada um dos portos previstos no programa de privatização do governo federal.

“Nesse cenário, a desestatização do Porto de Santos carece de uma análise ainda mais profunda. No evento realizado pelo TCU na semana passada, ficou claro que o processo não está amadurecido; por outro lado, o setor enxerga a concessão com bons olhos”, analisou Caputo.

O Ministério da Infraestrutura manifestou que todos os temas necessários para a transição de governo serão discutidos da forma ‘mais tranquila possível e sem qualquer prejuízo ao trabalho técnico da pasta’. Procurado pela Portos e Navios, o ministério informou, na última segunda-feira (7), que os projetos em andamento seguem seus trâmites normais, sejam de estruturação, de análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ou de lançamento de editais até definição pela equipe de transição do governo eleito.

“Com base em princípios de Estado, na Lei 10.609/2002 e na orientação do governo federal, o Ministério da Infraestrutura conduz sua transição de forma técnica e republicana à coligação eleita no último domingo para a presidência da República”, informou o Minfra em nota.

portosenavios

Agregar valor a exportações passa por fortalecer intermodalidade, apontam analistas

09/11/2022 - 20:16

Avaliação é que commodities permanecerão como base dos produtos remetidos ao exterior e próximo governo precisará avançar em muitos temas para promover mudanças no perfil do comércio internacional brasileiro

No discurso após o resultado das eleições, o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que seu governo pretende buscar parcerias e acordos comerciais que contribuam para ampliar o perfil exportador brasileiro, que historicamente se concentra em commodities. Para especialistas ouvidos pela Portos e Navios, mudar esse cenário passa por grandes desafios que ainda precisam ser enfrentados e que impactam a agenda de exportação brasileira. Eles observam que são necessários avanços na integração do transporte multimodal como forma de alavancar o comércio exterior brasileiro.

O diretor de comércio exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, considera que o próximo governo enfrentará enormes dificuldades para alavancar as exportações brasileiras, como na logística, na escala e no previsto recuo do comércio internacional, porém, também há inúmeras oportunidades. "A maior delas está no rearranjo das cadeias de suprimento. Os anos bem recentes revelaram a necessidade da busca de fornecedores, pelo menos parciais, mais próximos e confiáveis e o Brasil apresenta estas qualidades principalmente para os mercados norte-americano, europeu e sul-americano", comentou.

Durante a campanha, o presidente eleito chegou a declarar que pretende investir em portos e ferrovias para fortalecer o transporte intermodal. "Se o Estado não for o indutor do investimento, ele não acontece. Vamos apostar em ferrovias para fortalecer o sistema intermodal de transportes no Brasil. Temos uma costa marítima de 8 mil quilômetros, precisamos de mais navios para carregar cargas de um lugar para o outro, precisamos de trem e de caminhões", disse o então candidato.

Gleisner, da Cisbra, acredita que toda evolução tecnológica e tributária que facilite a integração multimodal será bem-vinda. Segundo o diretor, os efeitos dos congestionamentos em portos, restrições da pandemia, desordem na disponibilidade de contêineres e altíssimos fretes internacionais ainda estão presentes, mas devem ser superados, levando à maior competitividade das soluções logísticas, inclusive com novos recursos e alternativas.

Assim como o diretor da Cisbra, José Augusto de Castro, presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), também vê como essencial o investimento na integração de transporte multimodal, focando na redução do custo da logística e melhorando a infraestrutura e os aspectos tributários. "Nosso país precisa de reformas, sejam elas tributárias ou administrativas. Temos que diminuir custos. Hoje, temos um conjunto de fatores negativos que fazem com que as exportações sejam caras, então temos que tirar esses obstáculos para dar sequência", comentou.

Segundo o relatório "Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras" da Confederação Nacional da Indústria (CNI), dentre as 43 maiores dificuldades, as questões relacionadas à logística são indicadas como as mais desafiadoras pelos exportadores. Entre elas aparecem o custo do transporte internacional, as tarifas elevadas cobradas por administrações portuárias e aeroportos e o custo do transporte doméstico.

O professor de economia associado da Fundação Dom Cabral (FDC), Carlos Primo Braga, também vê na integração de transporte multimodal uma vantagem para o comércio exterior. "Ela colabora porque aumenta a competitividade do país, seja com o agronegócio ou com produtos manufaturados. O custo da logística, em termos de faturamento bruto das empresas, gira em torno de 12% a

13%. Ou seja: a logística tem um peso importante e eles estão associados ao transporte. Se você tem uma estrutura de transporte mais competitiva, multimodal e eficiente, você naturalmente vai ter mais competitividade para o produto brasileiro", apontou.

Braga acredita que o governo continuará apostando nas commodities para expansão na balança comercial dos próximos anos e se sente pessimista quanto ao aumento da exportação de manufaturados. Para o professor, não haverá mudança além do discurso, a menos que se consiga aumentar a produtividade da economia brasileira e realizar uma reforma tributária, melhorar a questão de infraestrutura e controlar a inflação. Ele observa o agronegócio como um setor com mudanças potenciais, inclusive com algumas em curso relacionadas à melhoria da infraestrutura.

O professor projeta que essa tendência deve continuar, porém é fundamental a criação de um ambiente próprio para investimentos, particularmente na área de transporte. "O Brasil vem, nos últimos 30 anos, investindo algo de 0,8% do PIB na infraestrutura de transporte, enquanto países que competem com ele investem praticamente mais de 2% do PIB. Esse é um dos calcanhares de aquiles que temos. Está melhorando, mas vai fazer muita diferença?", questionou.

No discurso após a confirmação do resultado das eleições presidenciais, Lula prometeu que, durante seu mandato, as relações comerciais serão priorizadas com foco na soberania nacional, inclusive com o país deixando de remeter apenas commodities ao exterior. "Queremos um comércio internacional mais justo. Retomar nossas parcerias com os Estados Unidos e a União Europeia em novas bases. Não nos interessam acordos comerciais que condenem nosso país ao eterno papel de exportador de commodities e matéria-prima", afirmou o presidente eleito, no último dia 30 de outubro.

O Brasil é o quarto maior produtor de grãos do mundo, atrás apenas da China, dos Estados Unidos e da Índia, sendo responsável por 7,8% da produção mundial, segundo um estudo elaborado pela Secretaria de Inteligência e Relações Estratégicas (Sire) da Embrapa. Até maio de 2022, a soja foi o produto mais exportado do país, totalizando US\$ 24,1 bilhões, o equivalente a 18% de participação nas exportações brasileiras no período, de acordo com os dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).

Em 2021, o Brasil ocupou o 25º lugar entre os maiores exportadores do mundo, com o montante de US\$ 281 bilhões endereçados ao exterior, o que corresponde a 1,3% do comércio de exportações. Do outro lado, o país foi o 27º maior importador, com 1% do total das importações globais, correspondentes a US\$ 235 bilhões.

Lucro da Wilson Sons cresce 92% no terceiro trimestre e soma R\$ 226 milhões no ano

09/11/2022 - 19:49

A Wilson Sons registrou lucro líquido de R\$ 67 milhões (US\$ 13 milhões) no terceiro trimestre deste ano (3T22), 92% acima do comparativo de 2021 (3T21). No acumulado dos primeiros nove meses de 2022 (9M22), o lucro líquido da companhia foi de R\$ 226 milhões (US\$ 44 milhões), apresentando um crescimento de 24% em relação a igual período do ano passado e superando o resultado líquido registrado nos doze meses de 2021. A receita líquida da empresa, por sua vez, cresceu 8% sobre os primeiros nove meses de 2021 (9M21), somando R\$ 1,7 bilhão (US\$ 329 milhões) em 2022.

Listada no segmento do Novo Mercado sob o código PORT3, a Wilson Sons divulgou seus resultados financeiros nesta quarta-feira (9), após o encerramento do pregão da B3 S.A.

Os resultados da companhia no terceiro trimestre refletem o desempenho dos negócios de rebocadores e logística internacional (Allink). As receitas de rebocadores cresceram 15% com um aumento na atividade operacional e na receita média por manobra. Na Allink, o resultado foi beneficiado pelo crescimento da demanda e o aumento do faturamento tanto de armadores como de terminais.

No 9M22, o EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) alcançou R\$ 688 milhões (US\$ 134 milhões), ficando 3% acima do 9M21 com os resultados resilientes das divisões de rebocadores e logística. Em dólar, o EBITDA acumulado cresceu 7% em relação ao ano anterior. No caso dos terminais de contêiner, o cenário, embora tenha melhorado ligeiramente, continua desafiador diante dos gargalos logísticos globais, que provocam cancelamentos de escalas de navios.

“Olhando para a retrospectiva da pandemia e os distúrbios causados nas cadeias de abastecimento globais, temos orgulho de como a companhia desempenhou e gerenciou esses desafios. Continuamos nos empenhando para melhorar o desempenho de classe mundial da nossa infraestrutura, a segurança das nossas operações, o nosso portfólio de atividades e a resiliência e versatilidade dos nossos serviços. Acreditamos que essa seja a melhor forma de enfrentar os desafios do nosso setor, transformando o transporte marítimo ao longo do tempo e criando um futuro próspero”, disse Fernando Salek, CEO da Wilson Sons.

Destaques

No terceiro trimestre, um dos destaques foi a entrega do "WS Orion" pelo estaleiro da Wilson Sons, o segundo de uma série de seis rebocadores com mais de 90 toneladas de tração estática que se juntarão à frota da companhia nos próximos dois anos. As embarcações seguem o padrão Tier III da Organização Marítima Internacional (IMO), e o novo design hidrodinâmico melhora a eficiência do casco permitindo redução de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em comparação com a tecnologia anterior.

O "WS Orion" também traz um importante marco para a Wilson Sons. Trata-se da 150ª embarcação construída nos estaleiros da companhia.

Na terça-feira (8), a Wilson Sons divulgou seus dados operacionais de outubro de 2022. Na divisão de bases de apoio offshore, as atracções cresceram 30% devido ao início de um novo contrato e aumento das atividades spot. Em rebocadores, as manobras portuárias aumentaram 1%, com um maior número de navios transportando carga geral solta (principalmente celulose) e contêineres.

Já os volumes nos terminais de contêineres continuam impactados pela escassez de contêineres vazios e gargalos logísticos globais. Em contrapartida, no Tecon Rio Grande a navegação interior cresceu 14%, a cabotagem subiu 7%, e o terminal recebeu 33 navios (contra 28 embarcações em outubro de 2021). E no Tecon Salvador, o transbordo e a remoção aumentaram 24%, principalmente devido a cargas provenientes de Arábia Saudita, Pecém e Turquia, bem como de volumes destinados a Manaus, Colômbia e Pecém. No período, o terminal recebeu 44 navios, contra 40 embarcações em outubro de 2021.

portosenavios

Lançado na COP27 plano de ação de descarbonização na indústria marítima

09/11/2022 - 19:20

Um novo Plano de Ação, lançado na COP 27 por organizações da ONU, armadores e sindicatos, estabelece recomendações para melhorar a qualificação dos marítimos para atender às metas de descarbonização no transporte marítimo. O plano é uma resposta às descobertas de novas pesquisas, cuja modelagem adverte que até 800 mil marítimos precisarão de treinamento adicional até meados da década de 2030.

Atualmente respondendo por 3% das emissões globais, o transporte marítimo precisa fazer a transição dos combustíveis convencionais para combustíveis e tecnologias alternativas de baixo e zero carbono para atingir a meta mundial de manter o aquecimento global em 1,5°C ou menos até 2050.

Os cenários de redução de emissões avaliados na pesquisa destacam a necessidade imediata de começar a implementar a infraestrutura de treinamento, para garantir que centenas de milhares dos quase dois milhões de marítimos do mundo sejam qualificados e capacitados durante a transição.

Os resultados também sugerem que a falta de certeza sobre as opções de combustíveis alternativos está tendo efeitos indiretos no treinamento dos marítimos, à medida que a comunidade marítima global trabalha em direção a um caminho de descarbonização mais claro em uma era pós-combustível fóssil.

A pesquisa foi conduzida pela DNV e encomendada pela Secretaria da Força-Tarefa de Transição Justa Marítima, formada para garantir que a resposta do transporte marítimo à emergência climática coloque os marítimos e as comunidades no centro da solução.

Em resposta ao desafio de treinamento que a modelagem expõe, o Plano de Ação faz recomendações para a indústria, governos, sindicatos de marítimos e academia (incluindo provedores de treinamento).

Sanda Ojiambo, secretária-geral adjunta e CEO do Pacto Global da ONU, disse durante a COP27: “A ação climática focada nas pessoas e na criação de empregos deve estar no centro de uma transição justa para o Net Zero. O alinhamento com uma trajetória de 1,5 C requer ação agora para apoiar a qualificação da força de trabalho marítima à medida que a indústria naval se move para reduzir rapidamente suas emissões de gases de efeito estufa. O plano de ação representa uma estreia global e é o primeiro setor empresarial a se unir em uma estrutura tripartite — armadores, sindicatos de marítimos e organizações da ONU — para discutir como garantir uma Transição Justa juntos”.

Stephen Cotton, secretário-geral da Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF), avalis que os cenários identificados pela DNV exigem alguma forma de retreinamento da força de trabalho. “A boa notícia é que os marítimos estão preparados e dispostos a fazer parte dessa transição. Mas a tripulação quer saber se os combustíveis que estão manuseando são realmente seguros e se nós, como indústria, temos os caminhos de treinamento estabelecidos para aprimorar suas habilidades. Os marítimos e outros trabalhadores marítimos já estão sentindo os efeitos de um clima instável — rios secos e inavegáveis, temperaturas elevadas da superfície do oceano, fechamento de portos com ondas de calor e inundações repentinas.”

Guy Platten, secretário-geral da Câmara Internacional de Navegação, disse: “Há uma necessidade urgente de estabelecer a infraestrutura e o treinamento necessários para preparar nossa força de trabalho marítima, tanto em países desenvolvidos quanto em desenvolvimento, para ajudar a cumprir nossos objetivos de descarbonização. Isso deve ser feito a partir de hoje, para que

estejam prontos e aptos a enfrentar os desafios que os novos combustíveis verdes e as tecnologias de propulsão apresentarão e mitigar quaisquer riscos potenciais de saúde e segurança para navios, comunidades, meio ambiente e os próprios marítimos. Esta é uma oportunidade para todos, para que ninguém fique para trás. O transporte marítimo não pode descarbonizar sem seus trabalhadores. E o plano de ação de 10 pontos desenvolvido pela força-tarefa traça um caminho de como isso pode ser alcançado, à medida que nossa indústria continua navegando em direção a um futuro descarbonizado”.

Kitack Lim, secretário-geral da Organização Marítima Internacional, destacou: “A mudança climática é uma questão global que requer uma resposta global. Devemos usar todas as ferramentas disponíveis para descarbonizar o setor marítimo. Combustíveis alternativos e tecnologias verdes podem ajudar a cumprir as metas de redução de emissões. Isso não pode acontecer sem as pessoas que estarão no centro da implementação da jornada de descarbonização do transporte marítimo. É claro que os marítimos devem ter a formação adequada para uma transição suave para um futuro mais verde. Isso é algo que estará em foco enquanto a IMO trabalha em sua revisão abrangente da Convenção de Treinamento STCW”.

Gilbert F. Hounghbo, diretor-geral da Organização Internacional do Trabalho, avaliou em seu pronunciamento: “Uma transição justa para enfrentar a crise climática deve ser centrada no ser humano. Esverdear a economia de uma forma tão justa e inclusiva quanto possível para todos os envolvidos, criando oportunidades de trabalho decente e não deixando ninguém para trás, é essencial. Os esforços para descarbonizar o transporte marítimo devem ser realizados de acordo com as Diretrizes da OIT para uma transição justa para economias e sociedades ambientalmente sustentáveis para todos. Fazer isso alcançará uma transição para os marítimos e outros trabalhadores marítimos com base na importância dos padrões de trabalho, produtividade, desenvolvimento de habilidades, aprendizagem ao longo da vida, justiça social e igualdade e, portanto, verdadeiramente sustentável”.

O CEO da DNV Maritime, Knut Ørbeck-Nilssen, disse: "A descarbonização está trazendo novas oportunidades, novas tecnologias, mas também novos riscos. Nossa primeira prioridade deve ser alcançar uma descarbonização segura. Devemos adotar uma abordagem colaborativa para proteger nosso pessoal, nossos navios e nosso meio ambiente. Este relatório aponta para os desafios e as ações tangíveis que o setor pode tomar para apoiar e proteger sua força de trabalho. A DNV tem o prazer de ver o plano de ação liderado pela Força-Tarefa e reconhecer o desafio de treinar os marítimos em tecnologias de combustíveis alternativos”.

Portos do Paraná assina ordem de serviço para ampliação dos calados

09/11/2022 - 18:33

Com a medida, Terminal de Contêineres de Paranaguá já pode atender navios maiores e aumentar a capacidade de movimentação

No dia 25 de outubro, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Portos do Paraná) homologou a ampliação do calado para navios porta-contêineres em Paranaguá. O documento permite a ampliação do calado principal e do canal alternativo. O canal principal passa de 11m para 12,30m de calado e o canal alternativo (Surdinho), de 11,5m para 12,3m.

De acordo com a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, a nova medida proporcionará condições operacionais mais seguras para a entrada e saída do terminal, com impacto direto na operação. O gerente institucional da empresa, Allan Chiang, afirma que o aumento de profundidade permite uma movimentação maior de contêineres por navio, além da ampliação de escalas e mais espaço para embarques.

"Com a ampliação do calado houve uma remoção de todas as restrições envolvendo atracação e desatracação dos navios, aumentando assim as nossas janelas de manobra, que estão trabalhando a todo vapor. Desta maneira, poderemos receber navios cada vez maiores, com comprimento entre 345 e 368 metros", explica.

Meganavios no porto de Santos podem piorar caos em travessia de balsas

09/11/2022 - 21:37

A passagem do meganavio mercante APL Yangshan, de 347 metros de comprimento e 45,2 metros de largura, pelo porto de Santos terminou nesta quarta-feira (9) com reflexos preocupantes para o já caótico sistema de travessia de balsas entre Santos e Guarujá, no litoral sul paulista.

A projeção de especialistas e da própria SPA (Santos Port Authority, que administra o porto) é de que mais embarcações deste porte, ou até maiores, aumentem a frequência de uso do porto como rota já nos próximos meses.

Normalmente, os navios que passam pelo porto têm em média 225 metros.

Em outubro, o navio de bandeira maltesa CMA CGM Vela, também de 347 metros, paralisou por quase três horas as atividades portuárias e mobilizou seis rebocadores no processo para conseguir atracar na margem esquerda, do lado de Guarujá.

A interrupção provocada pelo navio de Singapura nesta terça (8) ocorreu entre 13h30 e 15h, seguindo a determinação da Capitania dos Portos, conforme a portaria 74/2021, e da Marinha do Brasil. Nesta quarta, a interrupção foi das 13h30 às 14h30.

"[A vinda desses navios] é planejada e uma consequência para a oferta que o porto se preparou, só atrasou um pouco em função da pandemia. Não conseguimos fazer uma estimativa de frequência. Será mais comum no próximo ano, mas depende do fluxo mundial de comércio", disse à Folha Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA.

"Esses meganavios são comuns no hemisfério norte, mas estão vindo para a rota do sul também. É uma tendência do mercado que armadores passem a operar não só leste-oeste, com Ásia e EUA, mas norte-sul", afirmou.

Reflexo dessa tendência, no início do mês, o porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, recebeu o cargueiro asiático One Amazon, de 330 metros de comprimento, que saiu de Busan, na Coreia do Sul.

De acordo com o último PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto de Santos), a projeção de aumento do volume de cargas é de quase 50% nos próximos 20 anos: mais 67,9 milhões de toneladas, saltando para 214,9 milhões de toneladas a demanda total.

A tendência é que a chegada de novas embarcações de grande porte ocasione menos impactos nas operações com o passar do tempo —exceto no sistema de balsas que transportam veículos.

Nesse caso, por segurança, os usuários não podem sequer aguardar com os veículos posicionados sobre as embarcações, diante do risco de ondas provocadas pelas manobras. Durante o dia, são comuns paralisações de aproximadamente 15 minutos para a passagem de navios menores.

Nesta terça e quarta, porém, o tempo de espera foi de 1 hora e 30 minutos e 1 hora, respectivamente. Os usuários da travessia foram orientados pela Prefeitura de Santos e pela Secretaria de Logística e de Transportes para fazerem o percurso por via terrestre.

"Essa é uma questão em que o usuário da balsa sempre será penalizado. A

tendência, já sabemos, é que isso ocorra com maior frequência. Não tem rota alternativa de balsa, por isso a importância de uma ligação seca com urgência", disse o secretário de Logística e Transportes do estado de São Paulo, João Octaviano Machado.

De acordo com o Departamento Hidroviário, a operação de travessia entre os municípios hoje tem funcionado, em média, com 5 balsas —o limite é de 7, com uma de reserva.

"Surgindo novos grandes navios, em nada adiantará operarmos com sete balsas. Vamos ter que parar mesmo assim", disse o secretário.

Em Santos, o volume diário entre Santos e Guarujá no mês de setembro foi de 28.999 passagens, segundo dados da pasta. O número é calculado com base em 13.554 veículos e 8.234 motocicletas, além de 7.034 ciclistas e 177 pedestres.

As alternativas propostas, por sua vez, ainda estão longe de sair do papel. Nos últimos anos, o projeto de ligação seca entre Santos e Guarujá ficou travado, diante da polêmica sobre qual seria o melhor trajeto: uma ponte, defendida pelo governo estadual, ou um túnel submerso, o preferido pela autoridade portuária, pelo governo federal e impulsionado pelo movimento "Vou de Túnel", encabeçado por um grupo de engenheiros navais, empresas e associações.

"Sempre defendemos que ponte e túnel não são excludentes, precisamos da ponte ligando a margem direita à esquerda e do túnel para a mobilidade urbana", afirmou o secretário Octaviano.

"Hoje o processo vive uma puxada de freio de mão com a mudança de governo. A questão do Fla-Flu de ponte ou túnel é algo vencido. Precisaremos de um novo modelo jurídico e regulatório, uma nova empreitada para tirar do papel", disse Casemiro Tércio, ex-presidente da SPA e um dos mentores do "Vou de Túnel".

A última alternativa citada pelo governo estadual é a de acelerar a viabilização da linha verde (uma nova rodovia com destino ao porto), anunciada em março de 2021, como uma rota que aliviaria o sistema Anchieta-Imigrantes, com a criação de uma nova logística entre Santos e São Paulo.

Ainda não há definição de um traçado, mas a projeção é de que a ligação faça a conexão do rodoanel, na capital, com a margem esquerda do porto.

"Ainda está em fase de modelagem. Não temos conclusão sobre o traçado, o tempo de obra e nem o projeto executivo ainda", disse Octaviano.

Em setembro, o Departamento Hidroviário passou a operar com mais uma balsa, reformada com investimento de R\$ 4,5 milhões e capacidade para 50 veículos, além e 150 passageiros.

Dias antes da nova balsa, moradores das duas cidades precisaram esperar por horas devido à lentidão na travessia, comprometida por condições climáticas adversas, segundo o departamento.

Para o início da temporada, durante a Operação Verão, a estimativa é que o movimento entre as duas aumente em até 40%.



Relevância do Paraná na importação de fertilizantes é destaque no Simpósio Sindiadubos

A evolução na década foi de 8,9 milhões de toneladas, em 2012, para 11,5 milhões, em 2021

09 NOV 2022

A importância dos Portos de Paranaguá e Antonina para a cadeia logística de fertilizantes no país foi destaque no 16º Simpósio Sindiadubos Paraná, realizado na quinta-feira (27), no Centro de Eventos do Sistema Fiep, em Curitiba. O encontro presencial voltou a acontecer após dois anos de pandemia.

A empresa pública apresentou dados da movimentação de cargas, a evolução histórica da importação de fertilizantes, as medidas operacionais para agilizar a descarga do produto e os investimentos em infraestrutura terrestre e marítima, que devem chegar a R\$ 2,4 bilhões até 2024.

O diretor de operações e diretor-presidente em exercício da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, afirmou que o destaque do Paraná no agronegócio faz com que os portos busquem eficiência. “São ações necessárias para se manter líder no mercado, com investimentos a curto e médio prazo em infraestrutura, foco no aumento da produtividade dos navios e na regulamentação, para dar mais segurança jurídica”, destacou.

Segundo ele, a empresa pública, como autoridade portuária, está atenta ao aumento de demanda do mercado. “Percebemos que operadores portuários estão investindo em armazenagem e em equipamentos de última geração, com a construção de novos armazéns voltados à importação de fertilizantes”, disse.

O presidente do Sindiadubos Paraná, Aluísio Teixeira, afirmou que a produção

do agronegócio no Estado atrai o mercado. “Os participantes vieram em busca de informação para saber qual caminho tomar e atrás das novidades dos portos paranaenses e dos números de adubos no Brasil”, afirmou.

Destaque

Os portos de Paranaguá e Antonina lideram o ranking nacional da importação de adubos, sendo a principal porta de entrada no País para o produto. Em 2021, a participação nacional dos terminais paranaenses chegou a 30%.

Na última década, a movimentação geral nos terminais paranaenses saltou de 44,5 milhões de toneladas para 57,5 milhões, em 2021. O crescimento é atribuído, em grande parte, aos grânéis sólidos movimentados no Estado, principalmente fertilizantes. A evolução no período foi de 8,9 milhões de toneladas, em 2012, para 11,5 milhões, em 2021.

Outro destaque é a origem diversa dos fertilizantes que chegam ao Paraná, com destaque para Rússia, China, Canadá, Marrocos, Estados Unidos, Belarus, Egito, Catar, Argélia e Nigéria. Entre os principais produtos descarregados no Estado, estão: cloreto de potássio, sulfato de amônio, ureia, map, superfosfato simples (outros), superfosfato, minerais ou químicos, fosfatos de cálcio, fertilizante minerais químico com nitrogênio e fósforo, adubos ou fertilizantes com nitrogênio, fósforo e potássio, nitrato de amônio.

Relevância

O evento contou com a participação de importadores e operadores portuários de diversos estados e dos principais países exportadores de fertilizantes para o Brasil, como China, Rússia e Emirados Árabes.



Sobrou fertilizante: porto brasileiro reexporta cargas vindas do Egito

É como se a carga não tivesse entrado em solo brasileiro

09 NOV 2022

Milhares de toneladas de fertilizantes à base de fósforo e potássio que desembarcaram do Egito no Brasil há poucos meses estão retornando ao porão de navios graneleiros, desta vez com destino aos Estados Unidos e à Turquia.

"É como se a carga não tivesse entrado em solo brasileiro. O recinto alfandegado é considerado uma zona neutra, comum em portos para efeito de comércio exterior. Isso aumenta a flexibilidade na comercialização, incluindo esta modalidade de reexportação, sem a incidência de tributos nacionais", diz o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan. O porto tem capacidade estática para armazenar 320 mil toneladas, com estrutura operacional que facilita a reexportação.

O Brasil importa 85% dos fertilizantes usados nas lavouras. Em função da guerra na Ucrânia, no primeiro semestre houve uma corrida para importar adubo, o que causou filas de navios para descarregar, agravadas pela falta de espaço nos armazéns de retaguarda.

A reexportação dos fertilizantes surpreende o mercado, mas não deve ocorrer em grande escala, na avaliação de Jefferson Souza, da Agrinvest. "É algo inédito. Particularmente, acho que isso não vai ganhar corpo, porque estamos vendo que as importações já estão dando uma arrefecida. É um movimento atípico e provavelmente não deve envolver um grande volume saindo do Brasil rumo a outros mercados".

Se durante todo o primeiro semestre as cotações de fertilizantes dispararam no Brasil, passado o período de compras é no hemisfério Norte que os preços estão mais altos agora. Luigi Bezzon, analista da StoneX, destaca que a diferença da tonelada de fosfatados, por exemplo, chega atualmente a 150 dólares, mais barato no Brasil do que nos EUA. O mercado brasileiro praticamente encerrou as compras para a safra de verão, daí a razão da queda dos preços. A exceção está nos adubos nitrogenados, cujas encomendas devem aumentar para compor os insumos da safrinha de milho do ano que vem.



SAFRA DE GRÃOS É ESTIMADA EM 313 MILHÕES DE TONELADAS IMPULSIONADA PELA SOJA

9 DE NOVEMBRO DE 2022

A segunda estimativa para a safra de grãos em 2022/23 indica um volume de produção de 313 milhões de toneladas, aumento de 15,5% se comparado com o resultado obtido no último ciclo, o que representa quase 42 milhões de toneladas a mais. O crescimento reflete uma estimativa de elevação na área plantada da soja. No geral, a área semeada no país deverá chegar a 76,8 milhões de hectares,

ante aos 74,5 milhões de hectares cultivados em 2021/22, como mostra o 2º Levantamento de Grãos da Safra 2022/23, divulgado nesta quarta-feira (9) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

“Esse acréscimo é explicado, entre outros fatores, pelo avanço em importantes estados produtores da agricultura em áreas de pastagens degradadas, ou ainda, da opção pela oleaginosa em detrimento a outras culturas devido à melhor rentabilidade”, pondera o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro.

De acordo com o levantamento, a projeção é que cerca de 43,2 milhões de hectares em todo país sejam destinados para a semeadura da soja. Com uma produtividade esperada em 3.551 kg/ha, a estimativa é que a produção fique em torno de 153,5 milhões de toneladas. O plantio da safra 2022/23 da oleaginosa alcança 57,5% da área prevista após um início lento por conta das precipitações localizadas em alguns estados.

Em Mato Grosso, principal estado produtor do grão, os trabalhos se aproximam do fim e as lavouras apresentam bom desenvolvimento, apesar da irregularidade das chuvas. Em Goiás, Minas Gerais e no Matopiba, o plantio segue em ritmo mais lento ao da safra passada devido às condições climáticas registradas em outubro. Em Mato Grosso do Sul, esta é considerada uma das safras com melhor desenvolvimento das lavouras dos últimos anos. No Rio Grande do Sul, o início da semeadura segue em percentual abaixo daquele registrado no mesmo período do último ciclo; enquanto isso, no Paraná e Santa Catarina, as baixas temperaturas e o excesso de chuvas comprometem o desenvolvimento inicial da cultura em diversas regiões.

Para o milho, a expectativa é que a produção total seja de 126,4 milhões de toneladas. Na primeira safra do cereal, há redução de 3,1% na área a ser cultivada, atribuída à elevação dos custos de produção e à alta pressão da ocorrência de cigarrinha. “Com essa medida, os produtores esperam uma redução da infestação desta praga no próximo cultivo por meio da eliminação da “ponte verde”, que seria a presença de milho durante o verão e, com isso, reduzir a pressão do inseto na segunda safra”, ressalta o diretor de Informações Agropecuárias e Políticas Agrícolas da Companhia, Sergio De Zen.

A Conab também prevê uma redução de área para o arroz e o feijão. No caso do arroz, a maior queda se dá em área de plantio sequeiro da cultura. Com uma área estimada em 1,5 milhão de hectares e uma recuperação da produtividade média saindo de 6.667 kg/ha para 7.012 kg/ha, uma vez que a safra passada foi marcada pela estiagem no Sul do país, a safra do cereal está estimada em 10,6 milhões de toneladas. No caso da leguminosa, a diminuição deve chegar a 2,7% na área total prevista a ser semeada, somando todos os ciclos da cultura. Ainda assim, a produção total de feijão no país é estimada em 2,9 milhões de toneladas.

Dentre as culturas de inverno, destaque para a safra recorde de trigo. A expectativa é que os agricultores colham 9,5 milhões de toneladas do grão nesta

safra, valor 23,7% maior que o ciclo anterior. O bom resultado deverá ser obtido mesmo com a redução de produtividade das lavouras no Paraná, prejudicadas por excesso de umidade, registrado ao longo de setembro e outubro deste ano, o que tende também a diminuir a qualidade do respectivo produto colhido. A situação adversa no estado paranaense foi compensada pelas condições climáticas favoráveis no Rio Grande do Sul, com rendimentos obtidos acima de 55 sacas por hectare e boa qualidade do grão colhido.

Mercado

Neste levantamento, a Conab prevê uma queda do consumo nacional de arroz em relação ao volume divulgado no levantamento anterior, saindo de 10,8 milhões de toneladas para 10,6 milhões de toneladas na safra 2022/23. Isso ocorre em razão da perspectiva de recuperação econômica, dado o fato de o arroz possuir uma elasticidade-renda negativa. Além disso, diante de um cenário de menor disponibilidade do grão e tendência de melhores preços internos, as estimativas de exportação também diminuiram em relação ao 1º Levantamento, sendo estimadas em 1,3 milhão de toneladas. Com isso, a perspectiva é de leve retração do estoque de passagem para 2,0 milhão de toneladas ao final de 2023.

Para o trigo, a expectativa é de encerramento da safra com estoque de passagem de 1,3 milhões de toneladas, estimativa 11,58% maior que a de outubro. Com a revisão da produção da safra 2022/2023 (iniciada em agosto 2022) para 9,5 milhões de toneladas, além do suprimento, foi atualizada a expectativa de consumo interno, no que se refere ao uso para sementes. No caso do milho colhido na safra 2021/22 ainda em comercialização, os dados de suprimento e consumo continuaram estáveis em relação ao levantamento anterior. Por outro lado, os estoques de passagem foram ajustados para 7,6 milhões de toneladas, dado o aumento nas estimativas de exportação para 38,5 milhões de toneladas e o aumento das importações para 2,5 milhões de toneladas.

Já sobre a produção de 2022/23, a perspectiva é de aumento em torno de 6,2% no consumo interno e projeção de continuidade de demanda externa aquecida pelo cereal, o que em conjunto com uma maior produção brasileira tende a resultar numa elevação de 16,9% nos embarques, com uma previsão de exportação em 45 milhões de toneladas.

Para a safra 2022/23 de soja, não houve alterações significativas em relação ao estimado no mês anterior. Em razão do aumento de área e produção, as estimativas de perdas e sementes aumentaram 27 mil toneladas (0,7%) e as expectativas de exportações foram atualizadas para 96,4 milhões de toneladas. Houve, entretanto, redução dos estoques finais para a safra 2022/23 em consequência dos menores estoques esperados para a safra 2021/22. As estimativas do algodão também permaneceram estáveis nesse 2º levantamento, em relação às do 1º. O destaque é a elevação de 3,73% dos estoques finais, em virtude da perspectiva de elevação da produção.

As informações completas sobre o 2º Levantamento da Safra de Grãos 2022/23 e as condições de mercado destes produtos podem ser conferidos no [Portal da Conab](#).

O GLOBO

Situação das estradas piora em 2022 e país tem 66% das rodovias em mau estado

Entre as rodovias sob gestão pública, 73,3% estão em estado regular, ruim ou péssimo

09/11/2022 13h29

A situação da malha rodoviária do país piorou em 2022. Neste ano, 66% das rodovias foram consideradas em mau estado, contra 61,8% no ano anterior, segundo pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulgada nesta quarta-feira.

Dos 110,3 mil quilômetros analisados, 44,9 mil foram considerados em estado regular, 20,7 mil em estado ruim e 7,1 mil em péssimo estado. Juntos somam 66% das rodovias do país. Em ótimo ou bom estado, foram 37 mil quilômetros.

A avaliação considera vários itens, como a qualidade do pavimento das estradas, se a sinalização é adequada e a geometria da via, como se há presença de faixas adicionais ou curvas perigosas.

Bruno Batista, diretor-executivo da CNT, ressaltou que a piora no estado geral das rodovias está muito relacionada à falta de recursos destinados para investimentos.

— Há uma degradação evolutiva e constante da qualidade das rodovias no Brasil, essa degradação está relacionada à queda dos investimentos. Estamos nos últimos 5 anos com investimento abaixo de R\$ 10 milhões de reais. Com esse volume tão reduzido, os próprios órgãos do governo não têm condições de fazer manutenção — afirmou.

Estradas rachadas e rios secos, os efeitos da onda de calor sobre a infraestrutura no mundo

Segundo a análise da CNT, a maior parte das rodovias em mau estado está sob gestão pública. Dos 87,1 mil quilômetros analisados, 75,3% estão em estado regular, ruim ou péssimo. Outras 24,7% foram avaliadas com boas ou ótimas.

Já entre as rodovias que foram concedidas, 16 mil quilômetros foram avaliadas com boas ou ótimas, ou 69% das estradas consideradas. Outros 7 mil quilômetros, 31% das rodovias, são regulares, ruins ou péssimas.

Segundo Batista, a discrepância entre a qualidade das rodovias sob gestão pública e privada é principalmente devido ao fluxo de recursos investidos na manutenção.

— O fato é que volume maior de recurso destinado de forma perene e constante é que fazem com que as rodovias concedida tenham um nível de qualidade muito superior ao de rodovias públicas que tem sempre essa carência no fluxo de recursos — disse.

Acidentes e custos

A pesquisa da CNT mostra um leve aumento no número de acidentes rodoviários entre 2020 e 2021. Há dois anos, foram 63.548 contra 64.515 acidentes ocorridos em rodovias federais no ano passado.

A Confederação calcula o custo econômico desses acidentes em R\$ 12,7 bilhões em 2021. No ano anterior, foi de R\$ 11,7 bilhões.

Segundo a CNT cada acidente com fatalidade tem custo médio de R\$ 1 milhão, com vítimas de R\$ 153,4 mil e sem vítimas, R\$ 37,3 mil.

Rodovias em estado ruim também impactam o meio ambiente e o custo operacional de quem trafega. O estudo aponta que houve consumo desnecessário de 1 bilhão de litros de diesel fóssil em 2022, ou R\$ 4,9 bilhões a mais de custo, por conta das “inadequações” do pavimento.

“Rodovias deficientes reduzem a segurança viária, aumentam o custo de manutenção dos veículos, além do consumo de combustível, lubrificantes, pneus e freios”, aponta o relatório.

MONEY TIMES

Ministério da Economia prevê crescimento do PIB entre 1,4% e 2,9% em 2023

09/11/2022 - 11:37

O Ministério da Economia projetou nesta quarta-feira uma expansão do PIB em 2023 entre 1,4% e 2,9%, argumentando que o crescimento estrutural da economia

é agora maior do que o verificado no passado recente.

A Secretaria de Política Econômica do ministério afirmou em um relatório que a persistência de erros de previsão para o PIB brasileiro nos últimos três anos pode indicar uma mudança na tendência de crescimento, chamando a atenção para os efeitos positivos no curto prazo de uma taxa de investimento mais alta.

A atual projeção oficial do governo aponta para um aumento de 2,5% do PIB no próximo ano, dado que foi usado na proposta orçamentária enviada ao Congresso, que é questionada por supostamente superestimar as receitas do governo.

Economistas privados calculam que a economia crescerá apenas 0,7% em 2023, de acordo com a mais recente pesquisa Focus do Banco Central.

A secretaria afirmou que os modelos tradicionais de projeções são baseados em observações anteriores e, portanto, podem não responder adequadamente às mudanças estruturais que vêm sendo implementadas desde 2016.

Entre as medidas nesse sentido, a secretaria citou novos marcos legais para diversos setores, que aumentaram o investimento privado.

Para 2023, são esperados quase 82 bilhões de reais em investimentos em parcerias e concessões, acrescentou a secretaria, um aumento de 10% em relação ao previsto para este ano.

“A projeção desta Secretaria pressupõe uma desaceleração da atividade nos países emergentes e desenvolvidos ao longo de 2022, mas não incorpora no cenário básico uma recessão neste e no próximo ano, o que alteraria significativamente as expectativas para o próximo ano”, disse o documento.



Portos do Paraná apresenta projetos e programas ambientais na COP27

A empresa está representada na conferência internacional pelo diretor de Meio Ambiente, João Paulo Ribeiro Santana. Ele apresentou programas ambientais, como o de gerenciamento de resíduos sólidos, de monitoramento da atividade pesqueira e da qualidade da água subterrânea, e os projetos de educação ambiental.

09/11/2022 - 16:40

A Portos do Paraná participou de um painel da Conferência sobre Mudanças Climáticas (COP27), realizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), nesta quarta-feira (9). Nesta edição, na cidade de Sharm El Sheik, no Egito, a empresa pública paranaense foi, mais uma vez, a única autoridade portuária convidada a palestrar no evento.

A empresa está representada na conferência internacional pelo diretor de Meio Ambiente, João Paulo Ribeiro Santana. Os temas abordados foram “Tornando-se Verde: Setor Privado Sustentável”, “Lidere o Caminho: Estudos de Caso sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável” e “Investimento em Comunidades”. Ele destacou a intenção de construir um biodigestor para transformar grãos varridos em energia e, ainda, ações para reduzir a dragagem com implantação de sistemas agroflorestais familiares.

Na terça-feira (08) ele participou do painel “Tecnologia e Transferência Inovadoras: Solução Chave para Ações Climáticas”. Além da Portos do Paraná, participaram empresas de diversos portes e todas abordaram as respectivas atuações na área de inovação em práticas ambientais. “As pessoas pensam que um porto não tem muito como inovar na área ambiental, mas temos, sim. E mais uma vez, a Portos do Paraná mostrou ao mundo suas intenções ambientais e sociais”, disse.

Ele apresentou programas ambientais, como o de gerenciamento de resíduos sólidos, de monitoramento da atividade pesqueira e da qualidade da água subterrânea, e os projetos de educação ambiental. O porto também tem um programa permanente com as prefeituras de Antonina e Paranaguá para trabalhar de forma sustentável a relação das comunidades e das escolas com o trabalho de movimentação de cargas.

Para o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o reconhecimento mundial ao trabalho realizado no Litoral do Estado é resultado dos investimentos feitos na área ambiental. “São mais de R\$ 68 milhões em recursos para ações de monitoramento, proteção e recuperação”, afirmou.

Os portos do Paraná têm alto índice de desenvolvimento ambiental, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Todos os projetos ambientais apresentados pela empresa pública na COP27 têm relação direta com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Maersk e MSC, são acusados de exercer domínio de contêineres no Brasil

ABTP entra com um pedido legal no CADE para investigação do impacto da Maersk e da MSC no mercado portuário

09 NOV 2022

A ABTP acusou as duas maiores transportadoras globais de abusar de seu domínio no negócio de transporte marítimo de contêineres para favorecer seus próprios terminais, elevando custos e reduzindo opções para o escoamento de cargas no Brasil.

A associação observou que a MSC e a Maersk são responsáveis por 79% dos contêineres transportados ao longo da costa brasileira, e sete terminais portuários de propriedade das duas empresas seriam favorecidos em detrimento de outros na forma como o fluxo de carga é atualmente movimentado.

The terminals controlled by MSC and Maersk – three in Santa Catarina and one in São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, and Ceará each – handle almost half of Brazil’s containerised cargo.

Jesuvaldo Conceição Silva, presidente da ABTP, divulgou entrevista à imprensa local Farol Econômico, revelando que: “A situação ainda deve piorar porque as duas empresas podem chegar ao oitavo terminal de contêineres, no Estaleiro Atlântico Sul (em Pernambuco)”.

Segundo o presidente da ABTP, há um risco considerável de um crash generalizado se nada for feito.

Silva teme que a política de mercado da aliança acabe tornando menos atrativas economicamente as regiões onde as duas empresas não possuem terminais – isso inclui os 19 terminais restantes no Brasil que não pertencem à Maersk e MSC, chamados de “bandeiras brancas” no porto setor.

“Se você tem uma fábrica na Bahia que precisa de insumos que vêm transportados em contêineres ou que precisa escoar a produção nessas caixas metálicas, os problemas chegam com frequência, tornando as operações menos competitivas”, acrescentou Silva.

“A pressão pode levar à quebra dos portos dessa região e das empresas que dependem deles”, argumenta Silva.

“Mais de 95% do nosso comércio exterior é feito via portos. Estamos falando de soberania nacional aqui”.

No ano passado, a MCS apresentou queixas formais contra a MSC e a COSCO Shipping Lines (COSCO) à Comissão Marítima Federal (FMC).

Em setembro, a MSC declarou que as bases legais para uma decisão à revelia não se sustentam.

ODIA

Ministério da Infraestrutura afirma que concessão de rodovias é saída para restrição orçamentária

Segundo o Minfra, sete estradas concedidas à iniciativa privada na atual gestão receberão cerca de R\$ 48,8 bilhões em investimentos

09/11/2022 19:34

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) informou nesta quarta-feira, 9, que desde 2019, prioriza a concessão de rodovias e de outros ativos federais para a iniciativa privada, em resposta às restrições fiscais e consequente redução orçamentária dos últimos anos. A nota foi uma resposta à pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) sobre o estado de conservação das rodovias brasileiras divulgada na manhã de hoje.

"Com a redução orçamentária necessária devido ao cenário mundial e a obediência ao princípio da responsabilidade fiscal, o governo federal investe na parceria com a iniciativa privada, com um modelo de concessão contemporâneo que garante maciços investimentos em infraestrutura de transportes", informou o Minfra. Segundo a pasta, desde 2019 já foram leiloados 100 ativos e R\$ 116,4 bilhões contratados para aeroportos, ferrovias, portos e rodovias.

De acordo com o ministério, só as sete rodovias concedidas à iniciativa privada na atual gestão receberão cerca de R\$ 48,8 bilhões em investimentos privados – valor cerca de seis vezes maior que o orçamento de que o ministério dispõe para realizar obras em todos os setores de transporte.

As sete concessões citadas compreendem trechos das seguintes rodovias: Rodovia de Integração do Sul ou ViaSul (BR-101/290/386/448/RS); Ecovias do Cerrado (BR-364/365/GO/MG); Via Costeira (BR-101/SC); Ecovias do Araguaia (BR-153/080/414/GO/TO); Via Brasil (BR-163/230/MT/PA); Dutra (BR-116/101/SP/RJ) e EcoRioMinas (BR-116/493/465/RJ/MG).

Na mesma nota, o ministério informa que, desde 2019, 6,2 mil quilômetros de rodovias federais foram renovados em todo o país, incluindo 630 quilômetros duplicados, pavimentados e restaurados. Além de atuar para garantir a trafegabilidade e a segurança das rodovias, o Minfra informa que tem buscado concluir obras não concluídas por gestões passadas.

No estudo divulgado hoje, a CNT aponta que as rodovias federais totalizam 65,6 mil quilômetros – dos quais apenas 7 mil quilômetros são duplicados. Ainda segundo a entidade, no geral, o estado de conservação das rodovias brasileiras segue piorando ano após ano, principalmente devido ao baixo investimento público na construção, modernização e manutenção dos trechos sob responsabilidade federal e, principalmente, dos estados.

Para a CNT, a melhoria da infraestrutura rodoviária passa necessariamente por mais investimentos, sendo necessária "a complementaridade entre investimentos públicos e privados".

Em resposta ao estudo, o Minfra também garante que, a partir de 2019, houve um "significativo avanço" na contratação, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), de empresas terceirizadas para executar serviços nas rodovias federais. Um total de 6,2 mil quilômetros de rodovias federais foram pavimentadas, duplicadas e renovadas em todo país, nos últimos 3 anos.

Segundo a pasta, atualmente, pouco mais de 96% da malha sob supervisão estatal está contratualmente coberta, índice que o ministério afirma ser o maior já registrado pelo DNIT.