CLIPPING

ASSCOM

ESPECIAL

Conselheiros fiscais da Docas do Rio visitam portos

2022-11-10

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Docas do Rio de Janeiro (Confis/CDRJ), Felipe Nogueira Fernandes e Rafael Souza Pena, visitaram os Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro. O objetivo foi conhecer as instalações, as operações e os projetos de infraestrutura dos dois principais portos da Autoridade Portuária.

Durante a visita ao Porto de Itaguaí, os conselheiros foram recepcionados pelo superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, que fez uma apresentação sobre o porto, com informações técnicas e operacionais, explicando sobre as atividades e a infraestrutura dos terminais arrendados e privados do complexo portuário.

Na sequência, os representantes da CSN e da Vale também apresentaram os respectivos terminais. O diretor de Gestão Portuária da Docas do Rio, Luiz Fernando Walther de Almeida, o assessor Rogério Dias e a gerente de Acesso Aquaviário do Porto de Itaguaí, Julia Crisóstomo também estiveram presentes nas apresentações. Por fim, o superintendente Alexandre Neves acompanhou os conselheiros a uma visita às instalações do Porto de Itaguaí e do Porto Sudeste.

Já na visita ao Porto do Rio de Janeiro, na quarta-feira (19), os conselheiros foram acompanhados pelo superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, e pelo gerente de Fiscalização de Operações, João Paulo Limenzo, que mostraram as instalações, explicaram sobre as operações e os projetos de infraestrutura do porto, além de responderem aos questionamentos e esclarecerem dúvidas.

Os conselheiros visitaram alguns terminais arrendados como o Terminal de Cruzeiros Pier Mauá, o Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ), o terminal de contêineres MultiRio e o terminal de veículos Multi-Car. Também estiveram nas obras de modernização do Cais da Gamboa, na área operada pela Petrobras, no Portão 32 e na área disponível para possível expansão.

Para os conselheiros, as visitas aos dois principais portos da Docas do Rio foram muito importantes, porque proporcionaram uma visão mais ampla sobre a companhia, o que é de grande valia ao analisar os processos que chegam ao Conselho.

veja Rio

Nova temporada de cruzeiros levará 37 embarcações gigantes ao Porto do Rio

Chegada de navios pode movimentar a economia da cidade em R$ 350 milhões no período que vai até maio de 2023, uma alta que não se via desde 2011

Por **Redação** 10 nov 2022, 16h57

A nova temporada de cruzeiros pode **movimentar a economia da cidade do Rio em R$ 350 milhões**, do último mês de outubro a maio de 2023. São esperadas 37 embarcações gigantes, sendo 26 navios internacionais e dez que chegam pela primeira vez ao Rio.

Ainda segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, em parceria com a Secretaria Municipal de Turismo e a Associação Brasileira de Navios de Cruzeiros (CLIA Brasil), está prevista a **passagem de 500 mil pessoas pelo terminal do Rio**, o maior movimento de passageiros de cruzeiros desde a temporada 2010/2011.

Em cálculo que segue **a estimativa do gasto de cerca de R$ 700,00 por pessoa**, nas cidades de embarque e desembarque, chega-se a total de R$ 350 milhões na cidade. Ainda há o impacto indireto gerado pela vinda dos cruzeiros, como **abastecimento de comidas e combustível, impostos e empregos temporários.**

PANROTAS

Clia anuncia na RIW a melhor temporada de cruzeiros em uma década

09/11/2022 15:35

Os navios de cruzeiro voltaram. E voltaram com tudo. O Porto do Rio se prepara para a melhor temporada em muitos anos. As previsões otimistas foram compartilhadas na Rio Innovation Week (RIW), evento de tecnologia e negócios que começou dia 8 e vai até dia 11 no Píer Mauá. Às margens na Baía de Guanabara, os antigos armazéns da Zona Portuária carioca parecem um cenário perfeito para se comemorar o retorno dos cruzeiristas à cidade.

Dividida em mais de 30 áreas que ocupam um total de 50 mil m², a RIW tem um espaço exclusivo para discutir turismo e inovação. É a TurisTech Zone, onde importantes players do setor nacional estão se revezando em painéis sobre os mais diversos temas. Marco Ferraz, presidente da Cruise Lines Internacional Association (Clia) Brasil, apresentou as muitas novidades do segmento, em uma palestra com forte ênfase na sustentabilidade. Afinal, como está sendo repetido diversas vezes ao longo da feira, não faz sentido discutir inovação sem levar em conta os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) das Nações Unidas.

Ferraz fez uma rápida introdução sobre como surgiu o mercado de navios de cruzeiros, depois que os aviões passaram a fazer transporte de cargas, e das primeiras inovações de infraestrutura, como bares e cassinos, que hoje qualquer passageiro já espera encontrar a bordo. Agora o foco é em conservação do meio ambiente. A prioridade é reduzir as emissões de carbono em 40% até 2030, para alcançar a meta de carbono zero em 2050.

"Estes são compromissos internacionais já assinados", disse Ferraz. "Estamos usando um gás natural liquefeito, mas é um combustível provisório enquanto outros estão sendo pesquisados. Nos novos navios encomendados, já mudamos o design, a energia, a tinta... Atualmente o tratamento de água e esgoto é tão bom quanto o de qualquer grande cidade."

Para cruzeiros mais sustentáveis, no entanto, é necessário que os portos também se preparem:

"O Porto do Rio precisa ter gás natural e energia. Mas há muitos investimentos para que mais navios fiquem baseados na cidade. O porto acabou de fazer uma dragagem e nesta temporada poderá receber dois navios de grande porte ao mesmo tempo", ressaltou Ferraz.

O porto carioca também é um dos poucos que tem água potável, por exemplo. Sérgio Ricardo de Almeida, da Companhia de Turismo do Estado de Turismo do Rio de Janeiro (TurisRio), está otimista com a nova temporada que começa este mês e terá dois navios novos, um da Costa Cruzeiros e outro da MSC, e 35 navios de passagem, a maioria de luxo ou expedições:

"Teremos 119 escalas de 37 navios nesta temporada. Vamos receber mais de 450 mil turistas e mais de 134 mil tripulantes, porque nem todos desembarcam. Os tripulantes são os que mais gastam, porque eles já conhecem a cidade. Muitos optam por ocupar o Centro renovado do Rio. Em Búzios, serão 320 mil cruzeiristas. Na Ilha Grande, mais de 200 mil. Todo o Estado o Rio vai se beneficiar da temporada 22/23 de cruzeiros. E a grande maioria quer voltar. Será a maior temporada dos últimos dez anos. E em 23/24 teremos ainda mais navios".

MPBoca: nova música brasileira no Cais do Porto, no Rio de Janeiro

10 de November, 2022

Passado o mês de outubro mais longo da história, estamos com as esperanças redobradas para o Brasil e no mood festivo. Copa do Mundo, fim de ano, verão: os próximos meses prometem.

E ainda tem os festivais de música: na mesma pegada de renovação de olhares, discussão de valores e valorização do que temos de melhor, vai rolar a primeira edição do Festival MPBoca – A Nova Música Brasileira.

Com Liniker, Céu, Johnny Hooker, Tulipa Ruiz e Ana Frango Elétrico, o festival rola em 12 de novembro, no Rio de Janeiro. Ao todo, 14 atrações estrelam a primeira edição do festival, ao longo de 14 horas de música. Nas carrapetas, os DJs TataOgan (RJ), Tamy Reis (RJ) e Ubunto (BA) vão costurar as apresentações desses que já são considerados os novos grandes nomes da música popular brasileira, junto ao visual proporcionado pelas VJs Carol Santana e Andressa Nunes.

O evento rola em um dos armazéns do parque de diversões a céu aberto chamado Boulevard Olímpico, no Rio de Janeiro. A área gastronômica terá curadoria da Junta Local, comunidade de produtores artesanais do Rio que é garantia de comida boa e rolé maneiro.

Mais maneiro ainda é o posicionamento da organização do MPBoca, que traz ao lineup artistas que extrapolam a música e discutem a construção de uma sociedade melhor, em cima de valores que combatem a homofobia, a transfobia, o machismo e o racismo. Uma cota de 300 convites foi doada a pessoas trans como contrapartida de inclusão social e os alimentos não perecíveis arrecadados serão doados ao Grupo Arco Íris de Cidadania LGBT.

Por aqui, seguimos impactadíssimos com o show da Liniker que vimos esse ano em Salvador e não vemos a hora de cantar junto todo o repertório de “Índigo Borboleta Azul”. Nos vemos lá.

Serviço

Festival MPBoca – A Nova Música Brasileira

Dia 12 de novembro, a partir das 16h

Armazém da Utopia – Cais do Porto, Rio de Janeiro

Ingressos: R$ 189 (meia-entrada solidária, no 4º lote, válida mediante a entrega de 1 quilo de alimento não perecível na entrada do festival. Os alimentos serão doados para a ONG Grupo Arco Íris).

Alegando riscos ambientais, Justiça Federal proíbe que embarcação com carregamento tóxico atraque em Suape

Marinha tentou aportar em Suape porta-aviões que iria virar sucata, mas governo de Pernambuco barrou tentativa
10/11/2022 às 18:11

Em decisão de tutela antecipada proferida pelo juízo da 9ª vara da Justiça Federal em Pernambuco, a embarcação ex NAe São Paulo, um ex-porta aviões da Marinha do Brasil, está impedido judicialmente de atracar no Porto de Suape.

A penalidade para descumprimento da decisão é de multa de diária de R$ 100 mil desde já fixada sobrevindo descumprimento.

O pedido de tutela, de autoria do Estado de Pernambuco e Suape-Complexo Industrial Portuário, contra a União Federal (Marinha do Brasil) e MTZ Inteligência Portuária Ltda (agenciadora da empresa turca SÖK DENIZCILIC TIC VE LTD), narra que o navio representa vários riscos ambientais, uma vez que possui carga tóxica "infinitamente" maior do que a declarada, que a pintura do casco de cádmio possui indícios de ser radioativa, além da supressão da quantidade total de amianto na embarcação, atestado pelo IBAMA (presença de pelo menos 9.6 toneladas).

O texto dos autos lista que a atracagem do navio em Suape pode trazer inúmeros danos, como:

risco sanitário (sendo necessário que a ANVISA se manifeste, visto a ser o órgão competente para a fiscalização sanitária nos Portos);

risco náutico, ante a possibilidade de naufrágio da embarcação no canal de acesso ou no berço do porto, o que inviabilizaria toda a sua operação portuária;

risco de abandono, dado que o navio está impossibilitado de trânsito por conter indícios de possuir mais produtos tóxicos do que o previamente informado;

risco do descumprimento de normas e acordos internacionais, sendo necessário que o Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) se manifeste, e risco ambiental, dado que a pintura do casco de cádmio possui indícios de ser radioativa.

Entenda o caso

A embarcação ex NAe São Paulo já foi um porta-aviões da Marinha do Brasil, sendo o maior navio militar brasileiro (com 266 metros de comprimento).

Foi adquirido pela empresa turca SÖK DENIZCILIC TIC VE LTD, agenciada pela empresa brasileira MTZ INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA LTDA, por meio de leilão promovido pela União (Marinha do Brasil).

Após a venda, o comboio marítimo de propriedade da empresa turca teria partido do Porto do Rio de Janeiro no dia 4 de agosto de 2022, rebocado pela embarcação de bandeira Holandesa (ALP Centre) rumo a um estaleiro na cidade de Aliaga, Turquia, onde seria desmontado e transformado em sucata, com a chancela do IBAMA, descumprindo decisão da Justiça Federal proferida nos autos da Ação Popular que determinou o retorno da embarcação ao Porto do Rio de janeiro.

No dia 26 de agosto, quando já estava prestes a cruzar o estreito de Gibraltar, perto do Marrocos, o Estado Turco proibiu a sua entrada, haja vista o aviso de organizações não governamentais (Greenpeace e NGO Shipbreaking Plataform) da existência de material tóxico (amianto, cádmio radioativa etc), o que violaria a Convenção de Basiléia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito, ratificada pelo Brasil e internalizada por meio dos Decretos n.º 875, de 19.7.1993, e n.º 4.581, de 27.1.2003, a qual não permite a exportação desses resíduos perigosos,

...havendo mesmo "suspeitas de que no interior do porta-aviões também possa conter outras substâncias tóxicas", razão pela qual o IBAMA voltou atrás de sua autorização para exportação do casco da referida embarcação e determinou que esse retornasse ao Brasil.

O comboio marítimo teve que retornar ao Brasil, mas quando já estava quase chegando de volta ao Rio de Janeiro houve "a proibição de regressar ao mesmo porto de onde ele partira" pelo órgão máximo da navegação brasileira (Marinha do Brasil) e determinação que subisse a costa brasileira "até o Porto de Suape, no litoral de Pernambuco, a mais de 1500 quilômetros de distância", sob a alegação de que seria preciso fazer uma vistoria, sem explicar porque "isso não poderia ser feito no Rio de Janeiro”.

A anunciada ordem de atracação, pelo representante da Marinha, de arribada forçada no Porto de Suape, além de não contar com a autorização das demais autoridades administrativas competentes, também contraria notas técnicas da Coordenadoria de Operações Portuárias e da Diretoria do Meio Ambiente e Sustentabilidade, ambas do Porto de Suape, além da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco/CPRH (nota técnica da Diretoria de Licenciamento Ambiental, que indicam o risco de danos ambientais na região de Ipojuca, "além de implicar em altos riscos operacionais para o Porto de Suape".

gov.br

Futuros motoristas terão mais tempo para tirar a CNH

Prazo foi ampliado em um ano: agora, será possível concluir o curso de formação até dezembro de 2023
10/11/2022 16h54

Mais tempo para tirar a carteira nacional de habilitação. Deliberação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) passou de 31 de dezembro de 2022 para 31 de dezembro de 2023 o prazo para futuros motoristas concluírem o processo de formação. A ampliação vale para todos os processos de habilitação ativos nos órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados e do Distrito Federal.

A mudança foi feita a partir de solicitação dos departamentos de trânsito estaduais, os quais informaram ao Contran dificuldades quanto ao agendamento das provas, principalmente as práticas. O texto também prorroga por três anos – a contar de 3 de novembro de 2020 – os prazos para utilização de veículos de aprendizagem das categorias A, B, C, D e E. A íntegra da Deliberação Contran nº 265 pode ser conferida no seguinte link: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/deliberacao-contran-n-265-de-8-de-novembro-de-2022-443016510.

gov.br

Audiência pública sobre concessão das BRs-116/158/290/392/RS será nesta sexta (11)

Em debate, proposta do MInfra para a concessão conjunta do sistema de rodovias federais no Rio Grande do Sul
10/11/2022 17h21

Será realizada nesta sexta-feira (11) a audiência pública sobre a proposta elaborada pelo Ministério da Infraestrutura para a concessão conjunta das BRs-116/158/290/392/RS. A sessão está marcada para 10h e ocorre em modelo híbrido: na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília, e por videoconferência, com transmissão pelo canal da agência no Youtube. Os documentos relativos à concessão e orientações aos participantes estão disponíveis aqui: https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=514.

Prevista para 2023, a transferência da gestão das quatros estradas federais, que juntas somam 674,1 quilômetros de extensão, tem potencial de injetar R$ 5,5 bilhões nessas vias, elevando o nível operacional e de serviços prestados aos usuários. A concessão busca melhorar a conexão da capital gaúcha e os municípios de Camaquã, Uruguaiana, Santana da Boa Vista, Cruz Alta e Panambi, levando à redução de gargalos logísticos e aumentando a segurança no trânsito.

gov.br

Atuação do setor público com a iniciativa privada garante crescimento do setor portuário

Ministro Marcelo Sampaio participou da cerimônia de entrega do Prêmio Antaq 2022, que reconheceu iniciativas com foco em sustentabilidade
10/11/2022 20h40

A união dos investimentos realizados pela iniciativa privada e a atuação do setor público em reduzir burocracia, aprimorar a gestão e a fiscalização dos contratos resultou no crescimento do setor portuário nos últimos anos, analisou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ao participar da cerimônia da 5ª edição do Prêmio Antaq, realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Empresas que desenvolvem as melhores práticas e ações na prestação de serviços de transportes aquaviários foram premiadas pela Antaq. A premiação envolveu quatro categorias: Iniciativas Socioambientais, Artigos Técnicos-Científicos, Conformidade Regulatória e Índice de Desempenho Ambiental (IDA).

“Nestes últimos anos, com investimentos vultosos, tem transformado esse setor.

A força do setor privado é impressionante. Ao mesmo tempo, o poder público tem desburocratizado a forma de fazer e fiscalizar contratos, de ser mais eficiente na gestão, sempre buscando caminhos para melhorar nossa infraestrutura", afirmou Sampaio.

gov.br

Presidente Bolsonaro sanciona lei que transforma cargos na Antaq

A sanção presidencial atualiza o quadro funcional da referida Agência
10/11/2022 10h29

O Presidente da República, Jair Bolsonaro, sancionou o Projeto de Lei de Conversão nº 26, de 2022 (Medida Provisória nº 1.120, de 2022), que transforma Funções Gratificadas (FG) em Cargos Comissionados de Direção (CD) e Cargos Comissionados de Gerência Executiva (CGE) destinados à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.
A propositura em questão prevê a transformação de cargos da referida Agência, sem aumento de despesas, pois decorre da transformação de funções de confiança já existentes, sendo 70 Funções Gratificadas (FG) nível FG-1, 80 FG-2 e 47 FG-3, transformados em 2 Cargos Comissionados de Direção - CDII e 6 Cargos Comissionados de Gerência Executiva – CGE IV.

Destaca-se que essa transformação produzirá efeitos somente após a entrada em vigor do decreto de alteração do Regulamento e do Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Antaq.

Foi alterada, também, a Lei nº 10.233, de 2001, empreendendo uma modificação quanto à quantidade de diretores da Diretoria Colegiada da Antaq, que, inicialmente, eram de dois diretores, além do Diretor-Geral, passando a ser agora de quatro diretores.

Ainda, os mandatos dos primeiros ocupantes de cargos de Diretor da Antaq criados por meio da proposição legislativa foram definidos para ser de 4 (quatro) e 5 (cinco) anos, a fim de cumprir o disposto pela Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, segundo o qual os mandatos dos membros do Conselho Diretor ou da Diretoria Colegiada de agências reguladoras não podem coincidir.

Conforme o Relatório Legislativo da Câmara dos Deputados, o fortalecimento da Antaq certamente possibilitará melhores alcances à atividade, inclusive na exploração de grandes potenciais do País, a exemplo do potencial hidroviário

brasileiro, meio de transporte mais econômico e recomendado para deslocar grandes volumes de carga a grandes distâncias, representando ganho significativo à atividade e a toda a sociedade brasileira.

A sanção presidencial atualiza o quadro funcional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entidade reguladora da fiscalização de portos, navegação marítima e apoio à navegação interior, que é essencial para o contexto exportador brasileiro.

Para mais informações:

Ministério da Infraestrutura

Telefones: (61) 2029-7038 - (61) 2029-7039

E-mail: aescom@infraestrutura.gov.br

Site: https://www.infraestrutura.gov.br/index.php

gov.br

Decreto regulamenta uso de créditos decorrentes de decisões judiciais para pagamento de outorgas e aquisição de estatais

Medida confere mais flexibilidade para investidores interessados em investir em infraestrutura. Normativa foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (10)
10/11/2022 22h14

O Governo Federal definiu, nesta quinta-feira (10), regras que facilitam o acesso a créditos líquidos e certos decorrentes de decisões judiciais transitadas em julgado, como os precatórios. Com a medida, publicada por meio do Decreto nº 11.249, as empresas que vencerem leilões de concessão poderão abater do valor oferecido de outorga créditos que porventura tiverem com a União. Outra possibilidade é compensar as eventuais dívidas decorrentes de sentença judicial definitiva para adquirir participação societária da União disponibilizada para venda.

“Agora está mais simples para as empresas acessarem eventuais créditos que tenham com a União, mas que, na prática, ainda não estariam disponíveis”, explica o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da

Infraestrutura, Rafael Furtado. “Com essa facilidade de usar os precatórios para o pagamento de outorgas ou até para a aquisição de empresas públicas que estejam à venda, nossos projetos de desestatização tornam-se ainda mais atrativos”, avalia Furtado.

O decreto regulamenta a Emenda Constitucional 113/2021, que havia sido promulgada em dezembro do ano passado. De acordo com o novo regramento, as dívidas estabelecidas por meio de sentença judicial definitiva podem ser usadas, ainda, para quitar débitos parcelados ou débitos inscritos em dívida ativa da União e comprar imóveis públicos ou direitos disponibilizados para cessão.

CLIPPING

ASSCOM

M E N U

10 de Novembro

11 de Novembro

INFORMATIVO DOS PORTOS

COM VENDAS DE US$ 14,25 BILHÕES, EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO BATEM RECORDE EM OUTUBRO

11 DE NOVEMBRO DE 2022

As exportações do agronegócio em outubro de 2022 foram recorde para o mês, atingindo a cifra de US$ 14,25 bilhões. O valor foi 61,3% superior na comparação com o que foi vendido ao exterior em outubro de 2021.

As exportações subiram principalmente em função do aumento do volume exportado entre os períodos, que aumentou 38,9%. O índice de preço dos produtos exportados também subiu, com incremento de 16,1% no período.

O crescimento dos embarques de milho foi um dos principais fatores para o forte aumento nas exportações, com aumento em volume de 301,7% no período. Nos dez primeiros meses do ano, o volume total de grãos exportados chegou a 134 milhões de toneladas, ou o equivalente à praticamente metade da safra brasileira de grãos, que foi estimada pela Conab em 270,9 milhões de toneladas (safra 2021/2022).

No acumulado do ano, entre janeiro e outubro de 2022, as exportações brasileiras do agronegócio alcançaram a cifra recorde de US$ 136,10 bilhões, o que representou um incremento de 33% na comparação com os US$ 102,35 bilhões exportados no mesmo período em 2021. O setor representou 48,5% do total das vendas externas do Brasil no período.

As importações de produtos agropecuários somaram US$ 1,43 bilhão em outubro de 2022, valor 2% superior em relação ao que foi importado no mesmo mês do ano anterior.

Setores

Em outubro, o complexo soja, que é o principal setor exportador do agronegócio brasileiro, exportou US$ 3,68 bilhões (+49,6%), com incremento de volume exportado (+27,6%) e dos preços internacionais dos produtos do setor (+17,2%). O principal produto de exportação do setor foi a soja em grãos, com registro recorde para os meses de outubro de US$ 2,49 bilhões.

As vendas externas de carnes chegaram a US$ 2,28 bilhões (+50,8%). O

montante foi fortemente influenciado pelos preços médios de exportação, que subiram 29,9% na comparação entre os meses de outubro de 2022 com outubro de 2021. Também houve expansão no volume comercializado, que subiu 16,1%.
O setor de cereais, farinhas e preparações teve aumento absoluto de US$ 1,75 bilhão em vendas externas, atingindo o valor de US$ 2,20 bilhões. O cereal responsável por essa elevação foi o milho, que teve volume recorde exportado de 7,2 milhões de toneladas para o mês de outubro, ou um montante 5,4 milhões de toneladas superior ao volume exportado em outubro de 2021.

No complexo sucroalcooleiro, as vendas externas subiram 90,0%, passando de US$ 927,54 milhões para US$ 1,76 bilhão entre outubro de 2021 e outubro de 2022. As vendas de açúcar foram de US$ 1,50 bilhão (+81,1%), devido ao forte incremento do volume exportado. O setor de produtos florestais totalizou exportações de US$ 1,45 bilhão (+20,7%).

Os cinco setores acima analisados foram responsáveis por 79,9% do valor total exportado pelo Brasil em produtos do agronegócio.

Destinos

A Ásia é a região geográfica com maior participação nas exportações do agronegócio brasileiro. Em outubro de 2022, o continente adquiriu US$ 6,83 bilhões em produtos do agronegócio brasileiro, o que significou um crescimento de 71,0% em comparação com os US$ 3,99 bilhões exportados em outubro de 2021. A China é a maior parceira comercial do agronegócio brasileiro, e em outubro as vendas ao país asiático cresceram 81,8%, atingindo US$ 4,06 bilhões.
Ásia e União Europeia somaram 64,2% do valor total exportado pelo Brasil em produtos do agronegócio em outubro.

JORNAL PORTUÁRIO

Sem privatização, Porto de Santos ‘arruma a casa’, mas investe pouco

O leilão da privatização da empresa, que o atual governo tentou tirar do papel, não deverá sair a tempo
11 NOV 2022

A Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela administração do Porto de Santos, chega à reta final deste governo com resultados positivos e um caixa

robusto, mas um nível baixo de investimentos. O leilão da privatização da empresa, que o atual governo tentou tirar do papel, não deverá sair a tempo. Porém, a expectativa é que o edital possa ser publicado até o fim deste ano, segundo Fernando Biral, presidente da companhia docas.

Na avaliação do executivo, a empresa será entregue à próxima gestão "com a casa arrumada". "Fizemos a lição de casa, reestruturamos a companhia. Uma transformação maior seria possível com a empresa sendo desestatizada, mas a nossa missão foi cumprida", afirmou o executivo.

No terceiro trimestre de 2022, a receita operacional líquida da SPA avançou 38,2%, para R$ 386 milhões, impulsionada principalmente pela maior movimentação de carga nos terminais. O lucro líquido cresceu 38,3% na comparação anual, para R$ 136 milhões. No acumulado deste ano, o aumento é de 55,2%.

No terceiro trimestre, os custos operacionais saltaram 76,1%, para R$ 147 milhões, principalmente devido à alta nos gastos com dragagem - segundo a SPA, esse aumento se deu porque houve uma campanha forte no período. As despesas gerais e administrativas ficaram em linha com o mesmo trimestre de 2021, com queda de 0,9%, para R$ 28,6 milhões.

A empresa também acumulou um caixa relevante nos últimos quatro anos, chegando a um total de R$ 1,7 bilhão em setembro de 2022 - em março de 2019, o montante era de R$ 273 milhões.

Porém, o patamar de investimentos - considerando apenas os aportes da autoridade portuária, e não as obras realizadas pelos operadores privados dos terminais - segue baixo. No acumulado de 2022 até setembro, foram investidos R$ 12 milhões.

Hoje, uma das principais obras que a estatal tenta acelerar é a da perimetral da margem esquerda. Porém, o processo de desapropriação das áreas tem se arrastado e levado a atrasos. "Nas últimas três obras de infraestrutura, os fornecedores desistiram ou quebraram. Ficamos reféns de todo um arcabouço regulatório complicado", diz Marcus Mingoni, diretor financeiro da SPA.

Uma das principais demandas do setor portuário é que seja realizada a obra de aprofundamento do canal de acesso para 17 metros de profundidade. O investimento está previsto dentro do projeto de desestatização do porto - que, ao todo, inclui R$ 6,3 bilhões de investimentos, dos quais R$ 4,2 bilhões seriam destinados à construção de um túnel submerso entre Santos e Guarujá e R$ 2,1 bilhões, à infraestrutura portuária.

Com ou sem a desestatização, Biral avalia que o aprofundamento do canal será uma obra que terá que ser realizada pela SPA nos próximos anos. "O que pode ocorrer é um tempo maior para a execução, porque há todas as questões

envolvendo a administração pública. Corre risco de atraso, essa é preocupação", diz.

No projeto da desestatização, a previsão seria fazer o aprofundamento gradualmente, dos atuais 15 metros até os 17 metros, em um prazo até 2033.

Hoje, a SPA já deu início aos estudos para o licenciamento ambiental da obra, segundo Biral.

Além disso, ele avalia que o caixa reforçado da estatal poderia ser usado para custear o projeto - embora haja outras possíveis destinações aos recursos, como pagamentos de reequilíbrios contratuais do passado e algumas demandas previdenciárias.

Porto do Itaqui leva 1º lugar no Prêmio Cidesport 2022

11/11/2022-07:59

Concedido em parceria pela Unisul, UFSC e Universidade de Valência (Espanha), prêmio destaca portos públicos e privados com maior número de certificações ISO.

O Porto do Itaqui levou o primeiro lugar no Prêmio Cidesport de Porto Público com Maior Número de Certificações ISO, concedido pela Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul) em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Universidade de Valência – Espanha, no dia 10 de novembro(quinta-feira). Os portos de Suape (PE) e São Francisco do Sul (SC) ficaram em segundo e terceiro lugares, respectivamente.

Com certificações que atestam excelência na gestão da Qualidade (ISO 9001), do Meio Ambiente (ISO 14001), da Segurança da Informação (ISO 27001) e da Segurança e Saúde Ocupacional (ISO 45001), o Itaqui é o porto público brasileiro a possuir o maior número de selos ISO. Ao igualar-se ao porto que levou o primeiro lugar dentre os portos privados, o Portonave (Paranaguá – PR), também com quatro certificações ISO, a gestão pública do Porto do Itaqui alcança sua visão de ser referência em gestão portuária do Brasil.

O diretor de Planejamento da Empresa Maranhense de Administração Portuária(EMAP), Marcelo Coelho, recebeu a honraria em cerimônia realizada durante a 9ª edição do Congresso Internacional de Desempenho Portuário, em

Florianópolis (SC). Também participaram do evento o diretor de Administração e Finanças, Artur Thiago Costa; o head de Inovação, Gabriel Cassia, e os bolsistas do programa de residência da EMAP, Ronny Gabriel, Airton Brasil, Danilo Costa, Rosália Andrade, Daniel Bardini e Thalita Furtado.

“Esse prêmio simboliza o esforço conjunto do Governo do Maranhão, do presidente Ted Lago, diretores e toda a equipe da EMAP, de levar a gestão do Porto do Itaqui a um patamar de excelência. Ao mesmo tempo, reforça a nossa responsabilidade de manter a qualidade de nossos procedimentos, com base no amadurecimento de um comportamento corporativo voltado para a melhoria contínua”, afirmou Marcelo Coelho.

O professor Ademar Dutra, coordenador do Cidesport 2022, destacou o trabalho desenvolvido pelo presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, seus diretores, equipes técnicas e corpo funcional. —Um trabalho extremamente importante, em termos de melhoria de desempenho do porto, o que pode ser observado ao longo dos últimos anos. A certificação ISO traz um outro patamar para qualquer empresa que a conquiste e o Itaqui tem esse mérito e está de parabéns pela visão estratégica de investir em algo que traz melhor desempenho e resultados — disse. Porto do Futuro — Além do destaque em gestão portuária pelas certificações, o Itaqui levou para esta edição do Cidesport os avanços do Porto do Itaqui Lab, laboratório de inovação que, dentre outras iniciativas, vem desenvolvendo o Porto do Futuro, amplo programa de incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação no ecossistema portuário do Maranhão. A iniciativa foi tema da fala do diretor Artur Thiago no painel “A Parceria entre o Setor Portuário e Instituições de Ensino”, realizado no dia 09 de novembro (quarta-feira).

De caráter técnico-científico, o congresso conta com uma etapa de apresentação de artigos científicos, para a qual a EMAP/Porto do Itaqui levou cinco cases, que foram defendidos pelos bolsistas do Programa Farol: residência portuária, gerando inovação e desenvolvimento de talentos. O próprio programa foi tema do artigo defendido pelo bolsista Ronny Gabriel.

Também foram apresentados os seguintes artigos: Métodos inovadores e mineração de dados: desenvolvimento do sistema de análise financeira para o Porto do Itaqui, por Airton Brasil; Aplicação de práticas de transformação digital na logística do Porto do Itaqui, por Danilo Costa; Estudo de caso: padronização de nomenclaturas de paradas operacionais do Porto do Itaqui, por Rosália Andrade; Paradas operacionais e seus impactos: estudo sobre o histórico de ocorrências operacionais do Porto do Itaqui entre 2019 e 2022, por Daniel Bardini; e Tendência de extremos climáticos no município de São Luís/MA e suas implicações sobre a logística portuária do Porto do Itaqui, por Thalita Furtado.

— Nossa participação no Cidesport, evento científico de âmbito internacional, é um momento importante para compartilhar o Porto do Futuro, que vem

desenvolvendo pesquisas e soluções para os setores portuário, marítimo e logístico. Outros portos se interessaram em conhecer mais sobre o nosso programa, o que consolida nossa missão de garantir excelência logística, competitividade, sustentabilidade e inovação, gerando valor e oportunidades para o Maranhão e região de influência do porto — informou o diretor Artur Thiago Costa.

O evento tem por objetivo fomentar e estimular a discussão sobre o desempenho do setor portuário, a partir da perspectiva da comunidade científica e dos profissionais que atuam na gestão dos portos; disseminar e explorar as boas práticas de gestão do setor portuário que contribuem para a melhoria do desempenho dos portos a partir da realidade de vários países. Busca ainda promover maior integração entre a comunidade científica e os gestores portuários, estimulando o desenvolvimento de pesquisas aplicadas que agreguem valor à gestão e ao desempenho dos portos.

10 de novembro

Projeto de Lei que regulamenta as atividades dos Operadores Logísticos é aprovado na Comissão de Viação e Transportes

10 de novembro de 2022 às 12:56

O Projeto foi proposto pela ABOL em 2020 e busca oferecer um ambiente de negócios mais ágil e menos burocrático

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados aprovou, na manhã desta quarta-feira (9), o Projeto de Lei 3757/2020, que regulamenta a atividade dos Operadores Logísticos (OLs) no Brasil. O texto foi proposto pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL) em 2020 com o objetivo de trazer maior segurança jurídica ao setor, reduzindo a burocracia e, consequentemente, melhorando o dia a dia operacional dessas empresas e atraindo novos investimentos. Atualmente, a figura do OL, que oferece serviços integrados de transporte, armazenagem e gestão de estoques de mercadorias, não está prevista em nenhuma norma legal ou administrativa.

Ao longo dos últimos dois anos, o PL foi construído e aprimorado a várias mãos,

com o apoio dos deputados federais Hugo Leal (PSDB/RJ) e Carlos Chiodini (MDB/SC), autor e relator do projeto, respectivamente. Também contou com a colaboração do presidente da CVT, Dep., Hildo Rocha (MDB/MA). Além disso, a ABOL fez um trabalho de esclarecimento contínuo sobre a importância do texto junto aos parlamentares interessados em entender melhor a função e as áreas de atuação dos OLs.

E o PL seguirá sendo prioridade para a ABOL em 2023, pois o próximo passo é garantir que ele seja aprovado pelas demais comissões da Câmara e também do Senado Federal.

De acordo com o Dep. Hugo Leal, todo o trabalho realizado até agora busca trazer mais conforto jurídico e operacional às empresas que movem o País pela logística. "Sem elas, não há escoamento do agro; não há alimentos, bebidas, remédios, cosméticos, eletroeletrônicos nas prateleiras do comércio e não há crescimento sustentável do e-commerce. Temos vários gargalos logísticos e este PL propõe resolver alguns que impactarão positiva e diretamente os negócios dos embarcadores e as vidas dos consumidores brasileiros. Com isso, esperamos que ele seja aprovado e se torne lei já em 2023", afirmou o autor do projeto.

No mesmo sentido, o Dep. Chiodini reiterou que é o Operador Logístico quem recebe a carga e entrega na sua casa, quem fraciona e faz toda a logística de armazenagem. "Mas, é um setor que, infelizmente, mesmo com toda essa representação, não tem uma CNAE exclusiva e por isso é reconhecido como transportador e armazenador. Estamos simplificando, unindo essas pautas em respeito aos Operadores Logísticos, algo que é muito importante e representativo no estado de Santa Catarina com a força dos nossos Portos, a integração multimodal logística dos aeroportos e estradas e tudo mais, faz com que nosso estado seja um polo", destacou o relator.

Segundo a diretora executiva da ABOL, Marcella Cunha, o OL, ou "3PL", como é conhecido internacionalmente, tem um papel fundamental e imprescindível na cadeia produtiva e de abastecimento do país e exerce atividades que muitas vezes são invisíveis aos olhos do consumidor e da sociedade civil em geral. São empresas que oferecem soluções logísticas diversas, integradas e customizadas, tanto no que se refere ao transporte (por todos os modais), quanto à movimentação em armazéns e gestão de estoque.

"A pandemia mostrou ainda mais a relevância dos Operadores, que foram responsáveis pelo transporte das doses de vacina contra a Covid-19. Eles seguiram atuantes durante todo o período, garantindo o abastecimento do País. Isso sem contar o seu papel diante do aumento das vendas online. O PL nada mais é do que o reconhecimento de uma atividade imprescindível. É um projeto que todo setor almeja, de modo que possamos prover maior segurança para os planos de expansão dos OLs aqui no Brasil." ".

Saiba mais sobre o Projeto de Lei no https://pl3757.abolbrasil.org.br/

portosenavios

Justiça de PE impede atracação do antigo porta-aviões em Suape

10/11/2022 - 19:56

Magistrado alegou possíveis riscos de danos ao meio ambiente e à segurança das operações do Porto de Suape. Empresa de transporte marítimo que participa da operação, afirma que logística do antigo porta-aviões cumpre normas internacionais e aguarda resolução das autoridades brasileiras

A Justiça Federal em Pernambuco determinou a suspensão imediata da operação de atracação do comboio com o casco do antigo navio aeródromo (NAe) São Paulo, que se encontra na costa pernambucana desde o início de outubro. O magistrado alegou possíveis riscos de danos ao meio ambiente e à segurança das operações do Porto de Suape. A Maritime Services & Trading, empresa de transporte marítimo que participa da operação, afirma que a logística do antigo porta-aviões cumpre normas internacionais e aguarda resolução das autoridades brasileiras.

Procurada pela Portos e Navios, a MSK informou que está ciente da decisão da Justiça de Pernambuco e que aguarda a resolução das autoridades brasileiras para viabilizar uma solução definitiva para o transporte da embarcação. O advogado da MSK, Zilan Costa e Silva, enfatizou que não existe nenhuma norma mundial que a empresa não tenha sido aprovada durante o processo.

A defesa da MSK alega que o governo turco autorizou a importação do navio dentro do procedimento da Convenção da Basiléia, que trata do Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos (1993). “Entendemos que se trata de um navio complexo, com 266 metros e que possui quase seis mil compartimentos. Porém, o edital de compra estabeleceu todas as normas existentes no mundo para a reciclagem verde de navios. Normas da comunidade europeia, normas internacionais, normas turcas, e normas brasileiras”, manifestou em nota.

A empresa salientou que, além desta convenção, foram obedecidas as normas europeias e a Convenção de Hong Kong — que ainda não está em execução. “Tudo o que diz respeito ao navio está dentro da legislação e aos cuidados da MSK e da Sok, empresa com mais de 30 anos de atuação no ramo da reciclagem verde, ambientalmente segura de embarcações”, destacou Zilan.

A MSK Maritime Services & Trading garantiu que possui todas as licenças

internacionais e atua de acordo com a Convenção de Basileia. A empresa acrescentou que foi contratada pelo estaleiro turco Sok, estabelecimento regulado e aprovado pela Comunidade Europeia e que conta com mais de 31 anos de atuação na reciclagem de navios de forma ambientalmente segura, para realizar o transporte do antigo porta-aviões São Paulo.

O rebocador (foto) que participa da operação abasteceu no complexo portuário e retornou ao NAe São Paulo. Portos e Navios apurou que o rebocador permaneceu atracado por quase 18 horas, entre as 16h50 de quarta-feira (9) e as 10h40 desta quinta-feira (10) — a saída na barra ocorreu às 10h53 de hoje. Os procedimentos de abastecimento, inspeções de Port State Control, liberação do certificado sanitário pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e recolhimento de lixo levaram um total de 10 horas. O restante do tempo corresponde à espera no berço.

Procurada pela Portos e Navios, a Marinha do Brasil não respondeu aos questionamentos da reportagem sobre a notificação e sobre as providências a serem tomadas pela autoridade marítima.
(Em atualização)

portosenavios

Agentes veem avanços, mas alertam para baixo orçamento da infraestrutura

10/11/2022 - 17:37

CNT defende que infraestrutura, de forma geral, seja vista como investimento, e não como despesa. Secretário de portos vê concessões e PPs como melhor saída para redução de gastos

Agentes da área de infraestrutura destacam avanços regulatórios obtidos na área de infraestrutura. Na área de portos, eles apontam a atração de investimentos privados por meio de arrendamentos e autorizações, replicado de maneira semelhante em projetos de ferrovias. O desafio para o próximo governo será encontrar alternativas para ampliar os aportes em infraestrutura diante do baixo orçamento previsto. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia, disse, na última quarta-feira (9), que o setor precisa seguir em frente com uma política clara de provisão de infraestrutura.

Povia avaliou que, apesar de uma legislação amadurecida e que influenciou outros segmentos da infraestrutura, o setor portuário ainda padece de um melhor ambiente de negócios e de segurança jurídica. Ele destacou o avanço das autorizações para terminais de uso privado (TUPs), além dos programas de

arrendamento e das prorrogações antecipadas realizadas ao longo dos últimos 10 anos.

“Esse é o tripé construído em 2012-2013, no marco legal atual (Lei 12.815), e que continuamos firmes em termos de pipeline e de políticas públicas para setor”, afirmou, Povia durante o 9° Encontro da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), realizado em Brasília. Na ocasião, o secretário também chamou atenção para os desafios de ordem orçamentária. "Nosso orçamento para infraestrutura é totalmente irreal para nossas demandas e não podemos nos dar ao luxo de perdermos o que conquistamos", alertou o secretário.

Povia explicou que ainda existem alguns compromissos com dragagens, pavimentação de estradas e instalação de trilhos que exigem manutenção para evitar que investimentos sejam revisitados. O secretário vê as concessões e parcerias público-privadas como a melhor saída para redução de gastos, porém reconhece que retirar essas demandas do ambiente público não é fácil, devido a uma série de burocracias e procedimentos a serem cumpridos.

O secretário voltou a dizer que os portos brasileiros não sofrem mais com gargalos e com discussões sobre gestão portuária como há 15 anos, tendo atualmente problemas relacionados principalmente a questões concorrenciais e à verticalização de armadores. Povia ressaltou que as companhias docas passaram a dar lucro e apresentam resultados relevantes, o que reforça sua convicção de que o setor merece tratamento de Estado, e não de governo.

Povia projetou um cenário para os próximos anos em que os efeitos do BR do Mar, o incremento nas atividades de petróleo e gás, o aumento das trocas comerciais, a partir de uma iminente entrada do Brasil na OCDE, e PIBs positivos levarão o país a um verdadeiro desafio em termos de infraestrutura portuária. “Esperamos nos próximos quatro anos continuidade e enfrentamento de desafios que não são pequenos, mas são de outra natureza. Nosso sarrafo subiu”, declarou.

No evento, o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, disse que a entidade aguarda a divulgação dos componentes do comitê de transição do presidente eleito para começar a discutir e detalhar ideias para o Brasil avançar nesse campo. Costa também demonstrou preocupação com o orçamento da ordem de R$ 6 bilhões apresentado para infraestrutura. A avaliação da confederação é que esse montante não é suficiente para compromissos importantes, como a manutenção de rodovias.

“Já que se discute uma PEC [Proposta de Emenda à Constituição] da transição necessária para poder conviver com o teto de gastos, defendemos que a infraestrutura, de forma geral, seja vista como investimento, e não como despesa. E ficar de fora dos gastos para promover desenvolvimento econômico”, defendeu. Costa contou que a CNT prepara propostas para entregar ao comitê de

transição e ressaltou que o Brasil precisa de infraestrutura multimodal para tornar os custos de logística mais baratos.

A confederação propõe a produção de estudos técnicos a serem entregues aos governantes e que tenham apoio dos parlamentares. Costa afirmou que, apesar de não haver uma definição clara da política econômica do governo federal para os próximos quatro anos, a CNT se sente tranquila porque o Brasil tem mostrado que a força da mudança está no Congresso, que tem um perfil conservador.

A CNT continuará a apoiar a privatização em tudo 'aquilo que for possível', porém considera que existem algumas regiões mais carentes onde o investimento público no transporte é indispensável para promover desenvolvimento econômico. "Aqueles avanços na legislação privada (privatizações) vemos como evolução que não tem retorno, em que pese alguns discursos falados de forma diferente", comentou.

Costa enfatizou que a confederação permanecerá empenhada na modernização da legislação trabalhista, na continuidade das privatizações, na consolidação de políticas implementadas no atual governo, como as autorizações do setor ferroviário, o BR do Mar e, futuramente, o marco regulatório da navegação interior (BR dos Rios).

O deputado Edinho Bez (MDB-SC), diretor de relações institucionais da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), sugeriu que é preciso organização para fazer com que o Congresso entenda que a infraestrutura também é importante. "Temos que encontrar alternativas. Se não temos orçamento, vamos buscar financiamento", defendeu. Ele destacou o projeto sobre investimento de debêntures incentivadas para a área de infraestrutura, que tramita no Congresso.

portosenavios

Nova gestão do Tersab focará em ampliar capacidade, equipamentos e produtividade

10/11/2022 - 17:07

Intersal, controlado pela Intermarítima, arrendou terminal salineiro de Areia Branca por R$ 100 mil. Consórcio pretende investir R$ 160 milhões ao longo dos próximos 25 anos, período de vigência do contrato

Localizado na Costa Branca potiguar, o Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab) passou para a administração do consórcio Intersal, formado pelas empresas Intermarítima e Salinor, no começo de novembro. Segundo Ricardo

Oliva, diretor da Intermarítima Portos & Logística S/A, controladora do Intersal, o objetivo agora é realizar obras civis de ampliação de capacidade, instalação de novos equipamentos para melhoria da produtividade, dragagem de acessos marítimos, bem como de melhoria das instalações de acomodação das pessoas.

Para o Intersal, com o arrendamento de R$ 100 mil, o porto-ilha ganhará eficiência e capacidade para gerar mais competitividade ao sal brasileiro. O consórcio pretende investir cerca de R$ 160 milhões ao longo dos próximos 25 anos, período de vigência do contrato de administração. "O terminal é uma obra-prima de engenharia náutica, único porto-ilha do Brasil, recebeu prêmio de destaque mundial quando foi construído nos anos 1970. Vamos trazer esse destaque de volta", afirmou Oliva à Portos e Navios.

O consórcio pretende retirar os gargalos logísticos e focar em ganhos de eficiência à indústria salineira, ampliando os volumes do terminal. "Há oportunidades de mercado para aumento de vendas tão perto quanto em Alagoas e tão longe quanto no Canadá, sem falar do mercado americano, que apenas para degelo de estradas consome 30 milhões de toneladas por ano", comentou Oliva.

O diretor da Intermarítima acredita que, em pouco tempo, a companhia terá um aumento significativo de 50% do volume movimentado, chegando a 3 milhões de toneladas embarcadas por ano. E, no médio prazo, a expectativa é de atingirem 4 milhões de toneladas por ano.

Ele alegou que a ferrugem será o principal desafio para operar esse tipo de carga no mercado brasileiro. "O sal é abrasivo, exige gastos constantes em manutenção. Também exige limpeza rigorosa. As exigências, portanto, de qualidade e limpeza são altíssimas. Adicione à equação o baixo valor agregado do produto. Então, temos um produto abrasivo, limpíssimo e de valor baixo", explicou Oliva.

Em cerimônia realizada no próprio terminal, no dia 1°, o presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Carlos Eduardo Almeida, assinou o termo de aceitação provisória com o diretor da Intersal, Valmir Castro de Araújo. O terminal está localizado no Oceano Atlântico, a 14 km da costa de Areia Branca e a 330 km de Natal. Ele foi inaugurado em 1° de março de 1974 e a primeira operação ocorreu em 4 de setembro daquele ano. O Tersab era o único terminal portuário do Brasil ainda operado pelo poder público.

portosenavios

Portonave inicia serviço de cabotagem SAS

10/11/2022 - 16:48

O Porto de Navegantes passará a operar Serviço Atlântico Sul (SAS), dos

armadores Log-in e Mercosul, a partir de dezembro. Essa é uma linha de navegação de cabotagem de contêineres com rota que liga o Brasil, entre regiões Nordeste, Sudeste e Sul, aos países do Mercosul. Com a mudança do serviço de Itajaí para Navegantes, o terminal passa a operar a linha com exclusividade.

As escalas serão semanais, com a primeira atracação prevista para a primeira semana do próximo mês. Com o SAS, o terminal amplia seu portfólio de movimentação, tornando-se o único de Santa Catarina a operar nessa rota com esse serviço.

As principais cargas desse serviço são frango, cereais, cerâmica, ar condicionado entre outros. No Brasil, somente seis portos oferecem o serviço SAS: Pecém, Suape, Salvador, Santos e Rio Grande. No Mercosul, o serviço passa pelos portos de Buenos Aires, La Plata e Montevidéu.

portosenavios

SPA lança sistema inteligente de consulta às estatísticas do Porto de Santos

10/11/2022 - 16:41

Próprio usuário fará sua pesquisa selecionando parâmetros que necessita

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, lançou nesta quinta-feira (10) um sistema de consulta online das estatísticas de movimentação de cargas no porto, o Estatísticas Online (EO), ferramenta de Business Intelligence. Para explicar o funcionamento do programa, a SPA realizou uma apresentação destinada aos profissionais de Imprensa, a fim de facilitar e agilizar suas buscas por estatísticas.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello, explicou que a grande procura por informações de qualidade e detalhadas sobre a movimentação de cargas no Porto de Santos mostraram a necessidade de se inovar o sistema de consultas. “O novo programa dá maior confiabilidade e agilidade às consultas e permite que o usuário selecione os parâmetros de sua pesquisa, conforme suas necessidades. Essa solução atenderá, com maior eficiência, as demandas tempestivas, cada vez maiores, por dados estatísticos do Porto de Santos”, disse.

O Estatísticas Online disponibilizará dados mensais todo dia 15 do mês subsequente. O sistema de consulta anterior permanecerá disponível até o fim de dezembro. A partir de janeiro, as informações estarão somente no EO. Serão disponibilizadas consultas pormenorizadas da movimentação de cargas por berço

de atracação, tipo de carga e por terminal, entre outros, desde 2005. O sistema conta com uma tela resumo com os comparativos mensais e anuais e com os recordes de movimentação, inclusive por tipo de carga.

O novo sistema foi desenvolvido ao longo do último ano pelos profissionais da própria SPA. Segundo Stupello, a meta é realizar ajustes constantes de forma a, no futuro, tornar o EO uma ferramenta com atualizações de cargas praticamente em tempo real.

portosenavios

Movimentação consolidada da Santos Brasil no trimestre cresce 11,3%, somando 357,7 mil contêineres

10/11/2022 - 16:38

Lucro líquido da companhia foi de R$ 109,7 milhões, com margem de 21,0%

A Santos Brasil encerrou o terceiro trimestre com um crescimento de 11,3% em relação ao terceiro trimestre do ano passado na movimentação consolidada de seus três terminais de contêineres - Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA), somando 357.732 unidades. Esse volume foi impulsionado pela sazonalidade prevista para o trimestre, período em que a indústria e o varejo intensificam a importação de insumos e bens de consumo para atender a demanda nas vendas de final de ano.

O Tecon Santos movimentou 315.658 contêineres, alta de 12,4% frente ao mesmo período do ano passado, reflexo da sazonalidade, com aumento dos volumes de longo curso (12,4%), impulsionado tanto pela importação quanto pela exportação, e de cabotagem (12,1%).

No Tecon Imbituba a movimentação foi de 14.649 contêineres no trimestre, alta de 29,4%, mantendo a tendência de crescimento da cabotagem observada desde o início de 2022, impulsionada pelos embarques de arroz. Já o TCG operou 21.348 toneladas de cargas gerais, queda de 70,3% versus o mesmo período do ano passado, devido à redução de embarques de celulose para exportação.

O Tecon Vila do Conde registrou movimentação de 27.425 contêineres no terceiro trimestre, queda de 6,3% se comparado ao mesmo período de 2021, ainda reflexo da disponibilidade reduzida de contêineres vazios necessários para a exportação de cargas no porto, em função dos gargalos logísticos globais. Observa-se, no entanto, uma recente normalização dessa situação.

No terceiro trimestre, a armazenagem de contêineres na Santos Brasil Logística alcançou 19.474 unidades (elevação de 1,0%), resultado positivo quando comparado à forte base do período em 2021, quando se registrou fluxo de importação intenso em razão do processo de recomposição de estoques da indústria e do varejo pós pandemia. Os serviços de logística integrada continuam em trajetória crescente, a exemplo das operações de entreposto aduaneiro, cross-docking, gestão de estoque, distribuição, entre outros.

O TEV movimentou 76.619 veículos no terceiro trimestre, crescimento de 81,7% frente ao mesmo trimestre do ano passado, com 67.816 unidades exportadas (+78,2%) e 8.803 importadas (+114,5%). No período, registrou-se incremento nas exportações de máquinas agrícolas e equipamentos para o setor de construção civil em relação ao terceiro trimestre do ano passado. Os veículos pesados representaram 8,0% do volume total.

A receita líquida consolidada da Santos Brasil no terceiro trimestre cresceu 31,6% se comparada ao terceiro trimestre do ano passado, somando R$ 521,9 milhões, alavancada, principalmente, pelo aumento do ticket-médio em todas as unidades de negócio, com destaque para o Tecon Santos, fruto de renegociações contratuais nos serviços de cais e armazenagem.

O Ebitda somou R$ 215,4 milhões no terceiro trimestre, alta de 41,7% versus o terceiro trimestre do ano passado, sendo esse o novo recorde trimestral da Companhia desde 2012. A margem Ebitda foi de 41,3%. Em base recorrente, o Ebitda somou R$ 215,6 milhões.

O lucro líquido no trimestre foi de R$ 109,7 milhões (crescimento de 64,5% frente ao terceiro trimestre do ano passado), com margem líquida de 21,0%. No acumulado dos nove meses do ano, o lucro líquido da Companhia totalizou R$ 306,4 milhões, com margem líquida de 20,9%.

No terceiro trimestre, os investimentos somaram R$ 110,6 milhões, em continuidade aos projetos de expansão, modernização e melhorias nas unidades de negócio, com destaque para o Tecon Santos, Tecon Vila do Conde e os terminais de granéis líquidos em Itaqui, além de investimentos para o aumento da capacidade e eficiência nas operações da Santos Brasil Logística.

De acordo com Daniel Pedreira Dorea, Diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores, a estratégia da Companhia tem sido executada com muito sucesso. “Vamos passar por um ciclo longo de crescimento de resultados e expansão de margem. Temos uma cultura de disciplina financeira e de controle de custos e há anos estamos nos preparando para operar volumes crescentes. Essa empresa vai gerar caixa capaz de remunerar acionistas, de continuar investindo e de aproveitar as oportunidades de mercado, sem sobre alavancagem”, diz.

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.

FOLHA DE S.PAULO

Empreiteiras travam disputa judicial com Dnit por perdas da pandemia

Sem acordo, construtoras de rodovias cobram R$ 250 mi que gastaram a mais com alta de preços e falta de insumos

10.nov.2022 às 10h00

As empreiteiras de rodovias e o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) travam a primeira grande disputa jurídica por perdas geradas durante a pandemia.

Representadas pela Aneor (Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias), as empresas cobram cerca de R$ 250 milhões do órgão pelo desequilíbrio financeiro dos contratos provocados pela alta de preços e escassez de insumos desde meados de 2020.

Sem acordo, o caso foi parar na Justiça há cerca de um mês, em uma ação civil pública da Aneor em conjunto com a CBIC (Câmara Brasileira da Indústria da Construção) e o Sinicon (Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura).

Nesse período, houve uma infrutífera tentativa de acordo e as construtoras decidiram seguir com o processo.

"A gente tenta resolver da melhor forma possível. Postergamos bastante para ajuizar, mas como vimos que até as eleições ninguém dentro do Dnit iria tomar uma decisão em relação ao assunto, resolvemos seguir com o ajuizamento", diz Danniel Zveiter, presidente da Aneor à coluna.

Com as cadeias de fornecedores interrompidas, as empreiteiras não conseguiram obter insumos —como asfalto, diesel, aço e concreto– e, quando encontravam fornecedores, os preços eram elevados.

Essa situação levou ao alegado desequilíbrio de seus contratos com o Dnit para construção e manutenção de rodovias federais.

Procurado, o órgão reconhece a alta de insumos da construção civil em

decorrência da pandemia, mas informa que analisa cada caso separadamente.

"Não é possível afirmar que existe relação direta entre a alta nos preços e o desequilíbrio de certo contrato, sendo necessária a comprovação", disse em nota. A autarquia diz ainda que todos os contratos possuem cláusulas prevendo a correção inflacionária —algo que já traria embutido o aumento dos custos da construção.

O aumento foi de 25% no mês e de 2,5% no acumulado desde janeiro; Exportações puxaram o desempenho, com aumento de 59% no mês passado

10.11.2022, 11:31:57

A movimentação geral de cargas pelos portos de Paranaguá e Antonina registrou alta de 25% em outubro. Foram 5,06 milhões de toneladas neste ano, contra 4,04 milhões carregadas e descarregas em outubro de 2021. No acumulado dos dez meses, o aumento foi de 2,5%. De janeiro a outubro, neste ano, os portos do Paraná movimentaram 49,6 milhões de toneladas de produtos em ambos os sentidos do comércio exterior. No mesmo período do ano passado, a movimentação portuária somou 48,5 milhões de toneladas.

O balanço foi divulgado pela Portos do Paraná nesta quinta-feira (10). “Tivemos alta em todos os segmentos: carga geral, granel líquido e granel sólido”, disse o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia. “Em todos eles, o aumento foi puxado pelas exportações, com altas bem significativas”.

Em outubro, as exportações somaram 3,13 milhões de toneladas – 59% a mais que no mesmo mês de 2021 (com 1,9 milhão toneladas). No acumulado de janeiro a outubro, a alta foi de 8% no volume embarcado pelos portos de Paranaguá e Antonina. “Já exportamos quase 31 milhões de toneladas de cargas neste ano”, afirmou Garcia.

Em 2021, nos dez meses, foram 28,2 milhões de toneladas exportadas pelos terminais portuários do Paraná.

SEGMENTOS

Em volume, os portos paranaenses se destacam na movimentação dos granéis

sólidos. Foram 3,07 milhões de toneladas no mês de outubro – quase 40% a mais que no ano passado, com 2,21 milhões de toneladas. No acumulado em dez meses os granéis sólidos somaram 30,8 milhões de toneladas, com aumento de 2% em relação às 30,3 milhões de toneladas registradas no mesmo período de 2021.

Em carga geral, no acumulado de dez meses o aumento foi, também, de 2%, de 11,4 milhões de toneladas em 2021 para 11,6 milhões. Somente no mês de outubro, 1,21 milhão de toneladas de carga geral foram movimentadas nos dois sentidos. Nos mesmo mês do ano passado, 1,1 milhão de toneladas.

O maior crescimento foi registrado entre os granéis líquidos: 7% a mais no acumulado deste ano: de 6,6 milhões de toneladas para 7,1 milhões de toneladas. Especificamente em outubro, a alta foi de quase 23% – de 633,1 mil toneladas (2021) para 778,2 mil toneladas (2022).

PRODUTOS

Em todos os segmentos as altas foram puxadas pelas exportações. Entre os granéis sólidos, destacam-se os aumentos nos embarques de milho (512%, acumulado), farelo de soja (13%, acumulado) e açúcar (1% no acumulado).

Na carga geral, as exportações acumuladas de contêineres (6%) e celulose (12%) impactaram positivamente no resultado geral do segmento. Entre os granéis líquidos, o volume acumulado nos embarques de óleo de soja (38%) sustentou a alta.

DIÁRIO do litoral.com.br

Terminal recebe peças de foguete, carga inédita no Porto de Santos

Cerca de 15 profissionais do terminal DP World atuaram no desembarque da carga com mais de 100 toneladas

10/11/2022 às 21:29

Uma operação breakbulk foi realizada na última seman para descarregar componentes que fazem da estrutura de um foguete, uma carga inédita no Porto de Santos. Cerca de 15 profissionais do terminal DP World atuaram no desembarque da carga, que foi removida do navio por meio de içamento.

A mercadoria chegou ao Brasil no último dia 3, no navio Hyundai Grace, do

armador Hyundai, e pesa mais de 100 toneladas, acomodada em contêineres flat rack (contêineres específicos para cargas com excesso de peso). O frete contém partes da plataforma de lançamento, como peças, conjunto de ferramentas, estruturas de elevação e veículos.

A gestão da armazenagem da operação ficou a cargo da integradora de cargas Asia Shipping, que em parceria com o terminal, apresentou uma solução logística para essa operação.

A carga saiu do Porto de Busan, na Coreia do Sul, e tem como destino o centro de lançamento de Alcântara, cidade vizinha a São Luís do Maranhão.

INFORMATIVO DOS PORTOS

PORTARIA TRAZ NOVAS REGRAS PARA EMBALAGENS DE MADEIRA UTILIZADAS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

10 DE NOVEMBRO DE 2022

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) publicou nesta quarta-feira (09) a Portaria nº 514, que estabelece os procedimentos de fiscalização e de certificação fitossanitária de embalagens e suportes de madeira destinados ao acondicionamento de mercadorias importadas ou exportadas pelo Brasil.

A regulamentação adota as diretrizes da Norma Internacional para Medidas Fitossanitárias nº 15 (NIMF 15) da Convenção Internacional para a Proteção dos Vegetais (CIPV), da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO/ONU). A nova Portaria revoga a Instrução Normativa nº 32/2015.

Uma das novidades é a possibilidade de reconhecimento da impregnação química por pressão como tratamento fitossanitário apto a receber a marca IPPC (International Plant Protection Convention). A marca IPPC certifica que as embalagens e suportes de madeira utilizados no comércio internacional de mercadorias foram submetidos a um tratamento fitossanitário oficial aprovado e reconhecido pela NIMF 15.

A nova Portaria também inova na aplicação de medidas fitossanitárias em caso de irregularidades nas operações de importação. Em alinhamento com as determinações de organismos internacionais para o menor impacto logístico às mercadorias sem risco fitossanitário, agora existe a possibilidade de liberação de mercadorias importadas cujas embalagens de madeira tenham apresentado sinais

de infestação ou presença de pragas, desde que atendidas as medidas fitossanitárias previstas, vindo ao encontro das demandas do setor importador para facilitação do comércio internacional.

Outra inovação da nova portaria diz respeito à possibilidade de destruição das embalagens e suportes de madeira não conformes. As embalagens e suportes de madeira deverão ser devolvidos ao exterior ou destruídos no prazo de até 30 dias após a emissão da notificação fiscal agropecuária. Este prazo poderá ser prorrogado a critério do Mapa quando for apresentada justificativa pelo responsável legal. O importador ou o transportador internacional são os responsáveis pela devolução ao exterior ou destruição das embalagens e suportes de madeira não conformes, podendo essa responsabilidade ser transferida para o depositário ou para o operador portuário.

A Portaria também regulamentou os procedimentos a serem seguidos para liberação da mercadoria importada condicionando que as medidas fitossanitárias de tratamento, dissociação e destruição das embalagens e suportes de madeira sejam realizadas exclusivamente nas áreas sob controle aduaneiro onde foi realizada a inspeção física das embalagens e suportes de madeira, de modo a reduzir o risco de introdução e disseminação de pragas florestais, objetivando a proteção fitossanitária do setor produtivo agro-florestal e dos biomas brasileiros.
Norma NIMF 15

A NIMF 15 é a norma internacional de medidas fitossanitárias que regulamenta as embalagens e suportes de madeira utilizadas no comércio internacional. O principal objetivo da NIMF 15 é prevenir a disseminação de pragas florestais que possam entrar no país, via embalagens e suportes de madeira infestados, e atacar florestas nativas e plantadas.

Somente as embalagens e suportes de madeira que foram submetidos a um dos tratamentos aprovados e reconhecidos pela NIMF 15 podem acondicionar mercadorias no comércio internacional. Esses tratamentos são certificados com a aplicação da marca IPPC, que permite sua rápida visualização e compreensão em qualquer ponto de ingresso de qualquer país importador.