

NACIONAL Conab estima aumento de 80,2% nas exportações de milho ▶ **p5**

PARANÁ Avançam as obras de rodovia que será conectada a Corredor Bioceânico ▶ **p6**

PORTUGAL PSA Sines conclui etapa de fase de expansão de terminal de contêineres ▶ **p8**

86% dos brasileiros desconhecem o que é Economia do Mar

Pesquisa revela que apenas 1% sabe o significado do termo, que contribui com 19% do PIB nacional ▶ **p7**



EDITORIAL

Oceano, a nova fronteira econômica

Um percentual de 86% da população do Brasil afirma desconhecer o que é a Economia do Mar. E apenas 1% diz saber o significado da expressão. Estas são algumas das conclusões de um levantamento realizado pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), e divulgado no último dia 30, durante a Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, realizada em Lisboa, Portugal.

Economia do Mar - ou Economia Azul - é a denominação dada às atividades econômicas que são realizadas tendo como cenário ou elemento o oceano. Ela abrange as atividades econômicas desenvolvidas sob influência direta do ambiente costeiro-marinho ou a partir de recursos vindos do oceano. E tem uma importância estratégica. No País, as atividades marítimas e relacionadas contribuem com 19% do Produto Interno Bruto (PIB), o equivalente a R\$ 1,3 trilhão, segundo informações da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar do Governo Federal. É pelo mar que ocorre o escoamento de 95% do comércio exterior do país, além da produção de 80% do gás natural e 45% do pescado do Brasil.

Apesar de tal importância, o papel estratégico do oceano na economia brasileira, seu potencial e, em especial, a visão que autoridades globais começam a ter sobre esse ecossistema ainda são ignorados pela grande maioria da população do País - praticamente por quatro em cada cinco pessoas.

Este é um cenário que tem de mudar. É essencial que a comunidade brasileira passe a reconhecer o oceano como um ativo estratégico para suas atividades econômicas, um fator de fomento para seu desenvolvimento e que, portanto, deve ser preservado, monitorado e guardado. O futuro da economia do País passa necessariamente pelos seus mares e esta fronteira só começará a ser explorada de forma concreta quando passar a ser reconhecida como tal.

Nesse cenário, cabe às autoridades brasileiras, à iniciativa privada e, enfim, à própria sociedade civil consolidar o conceito de que a costa do País e sua faixa mais próxima integram a nova fronteira econômica da nação e, como tal, devem ser preservadas.

Sua exploração tem de ser controlada e, como fator de desenvolvimento, protegida. O futuro brasileiro passa por sua Economia Azul. E a sociedade precisa ter consciência disso.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
AdobeStock

▲ CAPA

7 Pesquisa revela que 86% dos brasileiros não sabem o que é economia do mar

NACIONAL

3 Antaq publica três resoluções sobre navegação interior

4 PEC dos Benefícios é aprovada na Comissão Especial da Câmara

5 Conab estima aumento de 80,2% nas exportações de milho

REGIÃO SUL

5 Obras de rodovia que será conectada ao Corredor Bioceânico avançam no Paraná

REGIÃO SUDESTE

6 Edital de desestatização da Fips pode ser lançado a qualquer momento

PORTUGAL

8 PSA Sines conclui primeira etapa de expansão de terminal de contêineres

INTERNACIONAL

8 Em seis meses Canadá aumenta em 71% o fornecimento de fertilizantes ao Brasil

SOCIAL

9 Vitrine - confira os bastidores do Centro-Oeste Export, com a jornalista Cândice La Terza



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



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

Fertilizantes proibidos 1

Quase 50 mil litros de agrotóxicos proibidos no Brasil foram apreendidos pela Receita Federal na última quarta-feira, em duas operações ocorridas no Porto de Itapoá, no litoral norte de Santa Catarina. Em uma dessas ações, foram descobertos 24 mil litros do herbicida Paraquat. Eles estavam em tonéis armazenados em um contêiner - cuja documentação informava que o carregamento era de sulfato de alumínio, composto químico utilizado no tratamento de água em piscinas. Os tonéis próximos à porta até continham o sulfato, mas os demais traziam o Paraquat.

Fertilizantes proibidos 2

Na segunda operação, foram apreendidas também 24 mil litros, mas do inseticida e acaricida Endosulfan, que era transportado em garrafas de um litro em um contêiner. Como na primeira ação, perto da porta do contentor, estavam garrafas com sulfato de alumínio. Mas logo depois, ficavam aquelas com o material proibido.

Fertilizantes proibidos 3

Os dois agrotóxicos foram importados da China e tinham o Brasil como destino. O valor das apreensões chegou ao total de R\$ 1,5 milhão, segundo as autoridades. As operações tiveram o apoio de agentes do Ministério da Agricultura, da Polícia Rodoviária Federal e da Força-tarefa de Segurança Pública do Mato Grosso.

Antaq 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou ontem que realizará dois processos de consulta e audiência pública nas próximas semanas, entre o dia 18 deste mês e 31 de agosto. Um deles, que recebeu o número 08/2022, será feito para debater a padronização dos serviços prestados pelos terminais de contêineres, tanto as atividades consideradas inerentes como as acessórias e as complementares. O outro, cadastrado como 09/2022, vai tratar dos procedimentos para as atividades de fiscalização da Antaq.

Antaq 2

Nos dois casos, as contribuições da comunidade podem ser enviadas à agência até as 23h59 de 31 de agosto, exclusivamente pelo formulário eletrônico disponibilizado no site do órgão regulador. As audiências serão agendadas nos próximos dias.

Antaq publica três resoluções sobre navegação interior

Normas estabelecem critérios de outorgas para embarcações, além de direitos e deveres de usuários e transportadores

Divulgação/Hidroviás do Brasil



Uma das resoluções estabelece que só pode prestar o serviço de navegação interior uma empresa previamente autorizada pela Antaq

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou três resoluções que revisam diversas normas para navegação interior. Os dispositivos saíram no Diário Oficial da União dessa quinta-feira (7).

Os atos normativos foram aprovados na última reunião de diretoria colegiada da Agência e estão relacionados a outorgas, direitos e deveres dos passageiros, além de determinações acerca do transporte privado.

A primeira delas é a Resolução Normativa (RN) 80/2022, que estabelece critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte, homologação de embarcações no Sistema Mercante e afretamento de embarcações na navegação interior interestadual, internacional, em dire-

triz de rodovia federal ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

A norma estabelece que somente poderá prestar o serviço de transporte na navegação interior a empresa previamente autorizada pela Antaq. As autorizações serão voltadas à prestação de serviço de transporte regular de passageiros e veículos em percurso longitudinal, transporte regular de passageiros e veículos em percurso de travessia, transporte privado de cargas fracionadas e transporte privado de cargas, pessoas e veículos.

A resolução também determina que as transportadoras que operam exclusivamente no transporte de cargas em percurso intermunicipal ou municipal na navegação interior poderão obter a homologação de suas embarcações no Sistema Mercante junto à Antaq. A documentação para obter a licença foi publicada no anexo da norma.

O decreto trata ainda sobre a autorização para afretamento. Neste caso, a permis-

são partirá da própria agência, seguindo o que está determinado em lei e em tratados e acordos internacionais.

Outra diretriz, que trata da autorização para navegação interior, segue as determinações trazidas pelo BR do Mar. Ou seja, o serviço poderá ser realizado por embarcação de bandeira brasileira ou por embarcação de bandeira estrangeira afretada, desde que seja por Empresa Brasileira de Navegação (EBN).

Direitos e deveres de passageiros

A segunda resolução - RN 81/2022 - detalha os direitos e deveres dos autorizados a realizar transporte regular de passageiros e veículos na navegação interior. É uma série de determinações ao usuário, como respeito, acessibilidade e cortesia no atendimento aos passageiros, presunção de boa-fé do usuário, informações adequadas e claras sobre o serviço prestado etc..

Além disso, a resolução destaca os direitos a benefícios

legais para os usuários. Destaque para a gratuidade para responsáveis legais por crianças de até 6 anos de idade. Para crianças até 12 anos, o responsável terá direito a 50% de desconto no preço de passagem.

Transporte privado

A terceira resolução - RN 83/2022 - trata dos direitos e deveres do transporte privado na navegação interior interestadual e internacional.

Entre os deveres da transportadora listados na norma estão: executar a prestação do serviço conforme discriminado no termo de autorização; permitir e facilitar o livre acesso e o exercício da fiscalização da Antaq, além de observar as normas e regulamentos para o setor.

No caso do transporte de cargas, será necessário emitir e portar o manifesto ou o conhecimento de embarque de carga durante a prestação do serviço; e regularizar, dentro dos prazos, a execução dos serviços autorizados.

NACIONAL

PEC dos Benefícios é aprovada na Comissão Especial da Câmara

Apesar das críticas feitas por partidos de oposição, o texto-base recebeu 36 votos favoráveis e um contrário

Billy Boss/Câmara dos Deputados

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Comissão Especial que analisa a Proposta de Emenda à Constituição 15/2022 – conhecida como PEC dos Benefícios – aprovou na quinta-feira (7) o relatório do relator, deputado Danilo Forte (União-CE). A matéria segue para a Câmara dos Deputados.

O texto base foi aprovado por 36 votos a favor e um contra. Esse único voto partiu do Partido Novo, para o qual a proposta fura o teto de gastos e tem somente objetivos eleitorais. Os partidos de oposição, apesar das críticas, votaram a favor do texto.

A PEC dos Benefícios prevê o reconhecimento do estado de emergência em 2022 e um pacote de R\$ 41,25 bilhões em auxílios fora do teto de gastos a três meses das eleições.

O texto cria um auxílio de R\$ 1 mil aos caminhoneiros, além de ampliar o Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais e o vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos. Essas medidas seriam válidas até 31 de dezembro deste ano.



A PEC dos Benefícios foi aprovada sem alterações aos textos aprovados no Senado e segue para o plenário da Câmara

Além disso, a PEC cria um auxílio, ainda sem valor definido, a taxistas. O incremento deverá custar mais de R\$ 3 bilhões no orçamento da União. Também prevê investimentos de R\$ 500 milhões para o programa Alimenta Brasil, voltado à agricultura familiar.

A proposta ainda visa estabelecer, na Constituição, o regime fiscal diferenciado para os biocombustíveis, com vantagens em relação aos combustíveis fósseis. A intenção é

minimizar o impacto de recentes leis complementares (LCs 192/22 e 194/22) que reduziram a competitividade dos biocombustíveis, como o etanol, diante da gasolina.

Tramitação

Matéria publicada ontem no BE News mostrou que o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) juntou a PEC 18/2022 – recentemente aprovada no Senado e chamada de PEC dos Combustíveis – à PEC

15/2022. A tática possibilitou que as duas propostas – que formam a PEC dos Benefícios –, tenham uma tramitação conjunta pela Comissão Especial.

Além disso, o relator não fez alterações de mérito em nenhuma das duas PECs. Apenas juntou as duas propostas. Se fizesse mudanças, a nova PEC dos Benefícios precisaria voltar para o Senado.

Sem mudanças

Após a votação do texto-base, parlamentares de oposição

tentaram apresentar destaques ao projeto. O objetivo seria retirar o estado de emergência e estender o auxílio por mais quatro anos. Contudo, os parlamentares foram contra as mudanças e o destaque foi derrubado pela comissão.

Por se tratar de uma Proposta de Emenda à Constituição, o texto ainda deverá passar por dois turnos de votação no plenário da Câmara e obter o apoio de pelo menos três quintos da Casa, equivalente a 308 votos.

Líder dos caminhoneiros autônomos critica auxílio e volta a falar em greve

Reprodução/Facebook

Wallace Chorão foi um dos líderes da greve dos caminhoneiros em 2018



TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava) e um dos líderes da greve da categoria em 2018, Wallace Landim, o Chorão, voltou a criticar a proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Benefícios e o presidente Jair Bolsonaro (PL).

Em nota enviada a jornalistas na quinta-feira (7), Chorão afirmou que o voucher de 1.000 reais para 870 mil caminhoneiros autônomos, previstos na proposta, não resolve o problema da categoria e tem

objetivos eleitorais.

"Mil reais não resolve o problema dos caminhoneiros autônomos, é uma afronta a

nossa inteligência, é uma clara tentativa de comprar o direito mais digno de um cidadão que é seu voto", disse.

O presidente da Abrava batizou a proposta de "PEC da Esmola". A nota segue dizendo que com o auxílio de 1.000

reais, os motoristas não enchem o tanque do caminhão. O valor do voucher, com o diesel a 7,50 reais, tem o rendimento de 266 quilômetros.

"Caminhoneiro não é burro, nós sabemos fazer conta. A maioria dos caminhões autônomos são antigos e fazem, em média, 2 km com o litro de diesel. Com a PEC da Esmola, os caminhoneiros conseguem rodar 266 km é um desrespeito", falou.

A nota encerra em tom ameaçador citando que a greve não é inconstitucional. "Lembrando que a greve é um direito resguardado na Constituição a todos os trabalhadores".

Conab estima aumento de 80,2% nas exportações de milho

Expectativa é que 37,5 milhões de toneladas sejam embarcadas nos portos neste ano

Claudio Neves/Portos do Paraná

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As exportações de milho da safra 2021/22 deverão alcançar 37,5 milhões de toneladas neste ano, um aumento de 80,2% em relação à safra anterior, segundo aponta o levantamento divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) na quinta-feira (7).

“Acredita-se que o aumento da produção brasileira, alinhada à maior demanda internacional, deverá promover uma elevação de 80,2% das exportações do grão em 2022. Diante do ameno ajuste do volume colhido da safra brasileira, o estoque de milho em fevereiro de 2023, ou seja, ao fim do ano-safra 2021/22, deverá ser de 10,5 milhões de toneladas, aumento de 34,4%, comparado à safra 2020/21, dado que indica a recomposição da disponibilidade interna do



A Conab projeta a entrada de 1,7 milhão de toneladas de milho ao fim da safra 2021/22, contra 3,1 milhões da safra anterior

entrada de 1,7 milhão de toneladas do grão ao fim da safra 2021/22, contra 3,1 milhões da safra 2020/21. “Essa redução esperada é justificada pela maior disponibilidade do cereal a ser produzido nacionalmente na safra em curso, o que deverá reduzir substancialmente as importações no segundo semestre em relação ao segundo semestre de 2021”, informou em nota.

cereal ao fim do ano-safra em curso”, informa a Conab em comunicado.

Para a safra 2021/22, a Conab prevê uma produção total de 115,6 milhões de toneladas de milho, um aumento esperado de 32,8%, comparado à safra anterior. Porém, a companhia destacou que a produtividade no Sul do país caiu

20,1% durante a primeira safra, refletindo uma queda de 15,3% na produção. O motivo foi a estiagem no período entre o final de 2021 e o início de 2022. “Por outro lado, a Conab projeta um aumento de 9,7% na área plantada e de 32,7% na produtividade na segunda safra, dado que permitirá uma produção de 88,4 milhões de

toneladas do cereal no segundo ciclo”, estima a companhia.

Já para o consumo interno, a Conab estima que sejam destinadas 77,2 milhões de toneladas de milho da safra 2021/22, ou seja, um aumento de 6,8% em relação à safra anterior.

Com o aumento da produção, é esperada uma queda nas importações. A Conab projeta a

272,5 milhões de toneladas

Devido ao crescimento da produção de milho, a Conab estima que a safra 2021/22 deverá atingir 272,5 milhões de toneladas, cerca de 17 milhões de toneladas a mais em comparação à temporada passada, um aumento de 6,7%.

REGIÃO SUL

Obras de rodovia que será conectada ao Corredor Bioceânico avançam no Paraná

Dnit conclui primeira etapa de pavimentação da via conhecida como “Estrada Boiadeira”

Divulgação/DNIT

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A primeira etapa de pavimentação da BR-487, mais conhecida como “Estrada Boiadeira”, no Paraná, foi finalizada e o trecho liberado ao tráfego. Quando a totalidade das obras for concluída, a rodovia facilitará a interligação com o Corredor Bioceânico, uma via que conectará Campo Grande (MS) ao Porto de Antofagasta, no Chile, e encurtará o tempo de escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste brasileiro com destino à Ásia.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), neste primeiro lote, a pavimentação ocorreu entre os km 31 e 56, totalizando 25 quilômetros, na cidade paranaense de Umuarama.



Neste primeiro lote foi pavimentado o trecho da BR-487 entre os km 31 e 56, no município de Umuarama, no Paraná

Ao todo, a rodovia tem 120,4 quilômetros de extensão e a obra está dividida em quatro lotes. O trecho contemplado está situado entre a divisa do Paraná com Mato Grosso do Sul, do município de Icaraíma (PR) até Umuarama. Atualmente, de acordo com o departamento,

estão em andamento a terraplenagem e pavimentação neste segmento, situado entre os distritos de Santa Eliza e Serra dos Dourados.

A pavimentação da rodovia possibilitará a interligação com o Corredor Bioceânico. A via de 2.400 quilômetros reduzirá em até duas semanas o

tempo de viagem das exportações do Centro-Oeste até os países do Oriente, passando por Argentina, Paraguai e Chile. O Corredor Bioceânico interligará os litorais dos oceanos Atlântico e Pacífico, no Cone Sul da América do Sul.

O projeto da BR-487/PR contemplará a pavimentação

de quase 47 quilômetros de pista, incluindo 9,7 quilômetros no contorno sul de Icaraíma, quatro quilômetros no contorno noroeste de Santa Eliza, melhorias de acesso e infraestrutura de escoamento de águas. A previsão é de conclusão no próximo ano.

A implementação da rodovia reduzirá em 80 quilômetros o deslocamento entre as cidades de Naviraí (MS) e Paranaíba (PR) e em 20 quilômetros o deslocamento entre Icaraíma e Umuarama.

A “Estrada Boiadeira” foi aberta no início do século passado por tropeiros que traziam gado comprado em Mato Grosso do Sul para engordar no Paraná. A rodovia faz a ligação de Mato Grosso do Sul com polos de serviços e agroindústrias do Paraná, até o porto de Paranaíba (PR), contribuindo para redução de custos de transporte, além de permitir o escoamento da produção agropecuária.

REGIÃO SUDESTE

Porto de Santos quer publicar edital de licitação da Fips ainda neste semestre

SPA aguarda divulgação de acórdão pelo TCU para dar prosseguimento ao chamamento público

Johannes Plenio/Pexels

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O edital de licitação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) pode ser lançado a qualquer momento. Com a aprovação do modelo de desestatização aprovado pelo Tribunal de Contas da União, a Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) aguarda apenas a publicação do acórdão da corte para dar prosseguimento ao processo.

“A Santos Port Authority (SPA) aguarda a publicação do acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) relativo à sessão que aprovou o modelo da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Após, procederá aos ajustes que porventura sejam recomendados no mesmo. A expectativa da SPA é abrir o chamamento público ainda no terceiro trimestre para que interessados se habilitem em constituir a Fips”, informou a SPA em nota. A companhia quer assinar o contrato “ainda neste ano, de forma que as obras comecem em 2023”.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura (Minfra) informou que, após a aprovação do modelo de privatização pelo TCU, fica “apto a fazer a publicação do edital para posterior realização da licitação”.

O Tribunal aprovou o modelo de desestatização da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) na última quarta-



Hoje, a capacidade ferroviária anual no Porto de Santos está limitada a 50 milhões de toneladas

A FIPS DEMANDARÁ INVESTIMENTOS ESTIMADOS EM R\$ 891 MILHÕES A SEREM FEITOS NOS PRIMEIROS CINCO ANOS, COM O OBJETIVO DE EXPANDIR A CAPACIDADE DE CARGA TRANSPORTADA PELAS FERROVIAS QUE ACESSAM O PORTO DE SANTOS – MRS, RUMO E VLI

feira (6). O projeto foi enviado no início do ano pela Autoridade Portuária. “A Fips é fundamental para expandir a capacidade da ferrovia dentro do Porto, já próxima da saturação”, afirmou a SPA.

A administração do Porto de Santos explicou em nota que será um contrato associativo inédito, em que os habilitados compartilharão custos e operações. “Trata-se de um modelo inovador de oportunidade de negócios, previsto na Lei das Estatais (nº 13.303, de 2016). O plenário do TCU acompanhou a área técnica, destacando que o projeto elimina um gargalo no Porto”.

R\$ 891 milhões em investimentos

A Fips demandará investimentos estimados em R\$ 891 milhões a serem feitos nos primeiros cinco anos, com o objetivo de expandir a capacidade de carga transportada pelas ferrovias que acessam o Porto de Santos – MRS, Rumo e VLI. Hoje, a capacidade ferroviária anual no Porto de Santos está limitada a 50 milhões de toneladas. A projeção é que alcance 115 milhões de toneladas nos próximos cinco a 10 anos.

Conforme o projeto, os investimentos permitirão separar os cruzamentos e garantirão fluidez ao escoamento

por trens, ampliando a eficiência da operação. “Um dos principais é a construção da ‘pera’ ferroviária na região de Outeirinhos. O “carrossel” de trilhos será o primeiro da margem direita do Porto e permitirá que os trens que transportam os grãos para os terminais de exportação retornem para capturar granéis sólidos de descarga no cluster de fertilizantes. Hoje, a operação de frete de retorno é ruim porque, sem a pera, os trens têm de fazer manobras que demoram horas e drenam eficiência do sistema, tornando-o anticompetitivo”, concluiu a SPA.

Receita e PF apreendem 1,5 tonelada de cocaína no Porto de Santos (SP)

Divulgação/RFB

Um trabalho conjunto da Receita Federal com a Polícia Federal resultou na apreensão de 1,5 tonelada de cocaína no Porto de Santos (SP). A droga foi localizada durante duas ações realizadas na quinta-feira, dia 7. Segundo informações da Receita, os contêineres foram selecionados para verificação. Durante os trabalhos, o cão de faro do órgão federal sinalizou positivamente para a presença de drogas.

A primeira apreensão ocorreu em uma carga de amendoins que tinha como destino o Porto de Roterdã, na Holanda. O peso bruto da droga encontrada foi de 568,5 kg. A segunda apreensão aconteceu em um carregamento de óleo de soja e açúcar com destino ao Líbano, mas com baldeação no Porto de Tanger Med, no Marrocos. O entorpecente foi localizado nas sacas de açúcar e tinha o

peso bruto de 968 kg.

O total exato da cocaína apreendida é de 1.536,5 kg. A Polícia Federal foi acionada para realizar a perícia no local dos fatos, a fim de subsidiar a investigação a ser conduzida em inquérito policial.

A maior quantidade de cocaína foi encontrada em sacas de açúcar com destino ao Líbano, com baldeação no Marrocos



Pesquisa revela que 86% dos brasileiros não sabem o que é economia do mar

Termo está relacionado às atividades marítimas que geram lucro, como a pesca, o turismo e a navegação

Victor Puente/Pexels



O transporte de cargas é uma das atividades relacionadas à economia do mar

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Uma pesquisa realizada pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza em parceria com a Unesco e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), revelou que 86% dos brasileiros não sabem o que é a “economia do mar”, e somente 1% conhece o significado do termo. Os dados foram divulgados no último dia 30, durante a Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, em Lisboa, Portugal.

A economia do mar abrange todas as atividades econômicas desenvolvidas sob influência direta do ambiente costeiro-marinho ou a partir de recursos vindos do oceano. No País, as atividades marítimas e relacionadas contribuem com

19% do Produto Interno Bruto (PIB), o que equivale a R\$ 1,3 trilhão, segundo informações da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

É pelo mar que acontece o escoamento de 95% do comércio exterior do País, além da produção de 80% do gás natural e 45% do pescado. Mesmo assim, a importância do segmento ainda é ignorada pela maioria da população.

A pesquisa mostra que parte dos entrevistados conseguiu listar as atividades econômicas que têm relação com o mar, como a pesca (58%), o turismo e a hotelaria (27%), a extração de minerais (25%) e a logística e o transporte de pessoas e mercadorias (22%). Em contrapartida, 25% não souberam indicar nenhuma atividade que tivesse relação com o mar.

Quando questionados sobre a ligação entre economia e oceanos, numa escala que vai de 0 a 10, 50,8% dos entrevistados atribuíram nota 10 em

EM RELAÇÃO ÀS REGIÕES DO BRASIL, É NO NORDESTE ONDE AS PESSOAS MAIS NOTAM A RELEVÂNCIA DO MAR PARA A ECONOMIA, COM 68,1% DE RESPOSTAS ENTRE 9 E 10, E A QUE MENOR PERCEBE É O CENTRO-OESTE, COM 53,8%

relação à importância que o mar tem para a atividade econômica nacional.

Em relação às regiões do Brasil, é no Nordeste onde as pessoas mais notam a relevância do mar para a economia, com 68,1% de respostas entre 9 e 10, e a que menor percebe é o Centro-Oeste, com 53,8%.

As entrevistas foram realizadas entre março e abril deste ano com 2,2 mil entrevistados de todas as regiões do País. A margem de erro é de 2,2% para um nível de confiança de 95%.

Década do oceano

Outro tema abordado pela pesquisa foi a Década dos Oceanos, movimento iniciado em 2021 pela Organização das Nações Unidas (ONU), com conclusão em 2030. A iniciativa tem como objetivo mobilizar toda a sociedade, incluindo os setores público, privado e sociedade civil, para um desenvolvimento conjunto de pesquisas e tomadas de decisão cientificamente embasadas

para a sustentabilidade dos mares. Porém, 93% dos brasileiros não conhecem a medida.

Ao saberem mais sobre a ideia, 64% demonstraram interesse em conhecer mais sobre a Década do Oceano e 84% acreditam que a ação trará resultados.

O estudo concluiu que a população ainda pode conhecer mais sobre a sua relação com o oceano e destacou algumas observações.

Entre elas, nota-se que são poucas as diferenças nas respostas de quem vive no litoral e fora dele. Mas há constante diferença nas respostas vindas da região Centro-Oeste.

Os dados mostraram ainda que 10% dos brasileiros nunca foram à praia e 40% acreditam que suas ações não impactam em nada o oceano.

Para os respondentes, a preocupação da população com o oceano é baixa, mas 82,2% disseram estar dispostos a mudar hábitos pelo bem do mar.

PORTUGAL

PSA Sines conclui primeira etapa de expansão de terminal de contêineres

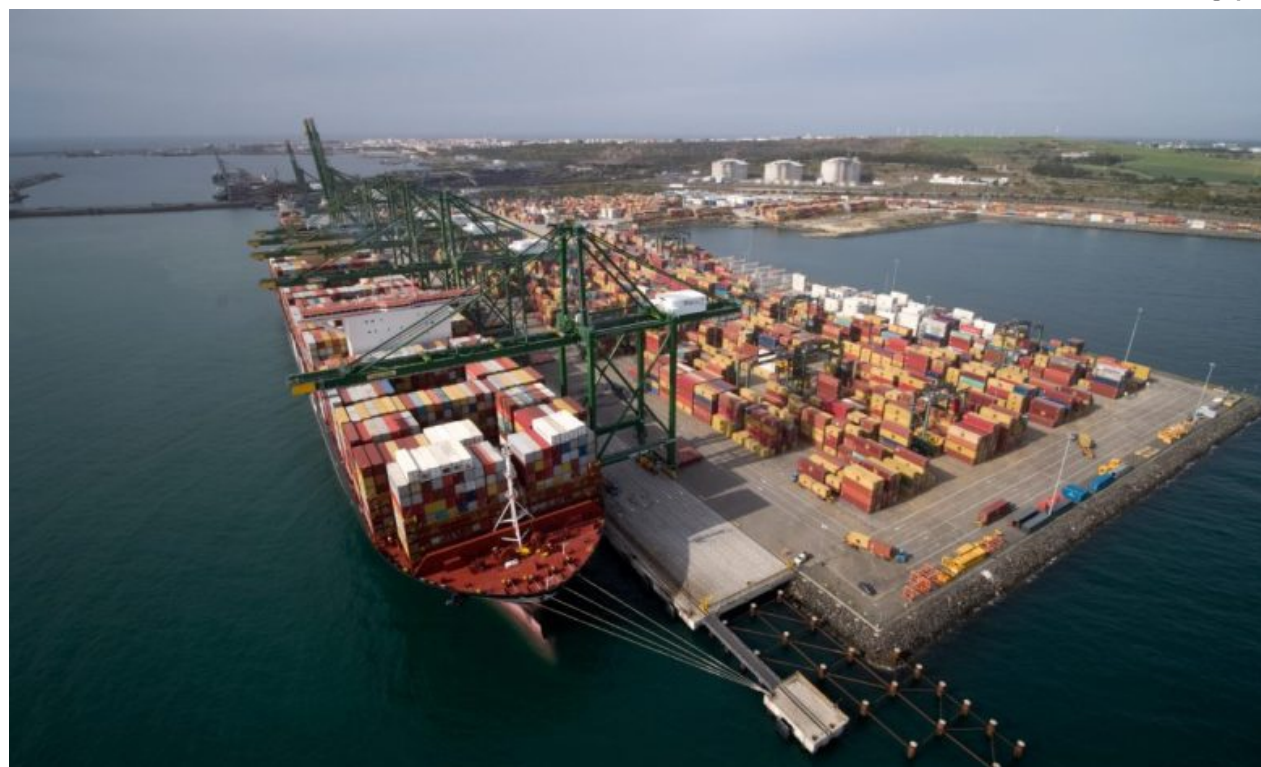
Obra permitirá à empresa movimentar três meganavios simultaneamente no Porto de Sines

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A PSA Sines, empresa que opera o terminal de contêineres do Porto de Sines, em Portugal, concluiu a primeira etapa da fase três da expansão do terminal. No último dia 1, foi realizada uma cerimônia de inauguração do novo espaço, que ganhou 204 metros adicionais de comprimento de cais, o que permitirá à empresa movimentar três meganavios simultaneamente.

Desde o início da construção do terminal, em 2000, a PSA Sines já investiu mais de 200 milhões de euros no desenvolvimento das instalações. Porém, com o aumento do volume de carga, a operadora notou a necessidade de expandir o terminal e investiu mais 300 milhões de euros na fase três do projeto.

Quando esta etapa estiver



Divulgação

O terminal de contêineres do Porto de Sines ganhou 204 metros adicionais de comprimento de cais

totalmente concluída, o terminal irá duplicar a capacidade de movimentação anual para 4,1 milhões de TEU (sigla de Twenty-foot Equivalent Unit, unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés), fortalecendo a posição da PSA no Porto de Sines, um dos principais complexos de Portugal.

Com os investimentos e o crescimento das operações, vieram também novas vagas de trabalho. Segundo a operadora, a conclusão da primeira etapa irá criar empregos adicionais nas áreas de engenharia, tecnologia de informação e operações, tornando a PSA Sines uma das

maiores empregadoras da região.

INAUGURAÇÃO

O evento de inauguração contou com a presença do secretário de Estado das Infraestruturas de Portugal, Hugo Santos Mendes, do ministro dos Negócios Estrangeiros de

Singapura, Vivian Balakrishnan, do secretário de Estado da Internacionalização de Portugal, Bernardo Ivo Cruz, do presidente da Administração Portuária de Sines, José Luís Cacho, do presidente da Câmara Municipal de Sines, Nuno Mascarenhas, e da equipe de Gestão, Clientes, Parceiros e Stakeholders.

David Yang, CEO Regional da PSA Europa, Mediterrâneo & Américas, declarou que "a PSA sempre acreditou que o Porto de Sines – um porto de águas profundas estrategicamente localizado no cruzamento das rotas Norte-Sul, Este-Oeste – oferece uma oportunidade única para o desenvolvimento bem-sucedido de um terminal de contentores para os seus clientes. Atualmente, a PSA Sines já excedeu as nossas mais altas expectativas, tendo-se transformado num hub regional de relevo capaz de servir as rotas marítimas mais importantes e com capacidade para receber os maiores navios de contentores".

INTERNACIONAL

Em seis meses Canadá aumenta em 71% o fornecimento de fertilizantes ao Brasil

Importações brasileiras com o país chegaram a 2,29 milhões de janeiro a junho deste ano

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Canadá aumentou em 71% o fornecimento de fertilizantes ao Brasil no primeiro semestre deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

As importações brasileiras do produto negociadas com o país norte-americano atingiram 2,29 milhões de toneladas de janeiro a junho deste ano, e alcançaram o valor de US\$ 1,77 bilhão. Praticamente todo o volume de fertilizantes fornecido ao Brasil foi de cloreto de potássio.

Em relação ao volume total de fertilizantes importado pelo Brasil no semestre, foram contabilizadas 19,4 milhões de toneladas, um volume 17% superior aos mesmos meses do

ano passado.

Os gastos, no entanto, tiveram elevação de 178% devido à alta dos preços internacionais. O custo foi de US\$ 12,8 bilhões no período.

Durante todo o ano pas-

sado, foram importadas 41,2 milhões de toneladas, no valor de US\$ 15,2 bilhões.

Rússia

A Rússia, apesar da guerra contra a Ucrânia, ainda é o

principal fornecedor do Brasil, e já enviou 4,35 milhões de toneladas do produto neste ano, um acréscimo de 5,1% quando comparado ao mesmo intervalo de 2021.

Além de Rússia e Canadá,

A RÚSSIA, APESAR DA GUERRA CONTRA A UCRÂNIA, AINDA É O PRINCIPAL FORNECEDOR DO BRASIL, E JÁ ENVIOU 4,35 MILHÕES DE TONELADAS DO PRODUTO PARA OS BRASILEIROS NESTE ANO

Marrocos, China e Estados Unidos seguem como principais exportadores de adubos para o País, aponta a Secex.

E a preocupação com o cenário internacional de oferta do insumo, principalmente pela guerra, mantém a indústria antecipando suas compras. Em junho, como já havia ocorrido em maio, o volume de importação superou 4 milhões de toneladas.



Claudio Neves/Portos do Paraná

Além de Rússia e Canadá, Marrocos, China e Estados Unidos seguem como principais exportadores de adubos para o Brasil



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

VITRINE

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

CENTRO-OESTE EXPORT

Nesta semana, a coluna Vitrine esteve com os olhos voltados à região Centro-Oeste do Brasil, onde aconteceu, na segunda e na terça-feira, dias 4 e 5, em Campo Grande/MS, o **Centro-Oeste Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária**. O evento reuniu autoridades, conselheiros e patrocinadores para debater temas fundamentais para o desenvolvimento daquela região: 'Alternativas logísticas para o desenvolvimento da região Centro-Oeste', 'Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste', 'Armazenagem de cargas: desafios e soluções' e 'Distribuição de energia e a adoção de alternativas renováveis na indústria e no agronegócio'. Sempre um marco para a evolução e avanços do setor.



Rodrigo Marques

O ex-ministro da Saúde e pré-candidato ao Senado pelo Mato Grosso do Sul, Luiz Henrique Mandetta, do União Brasil; o executivo de Projetos Logísticos da Eldorado Brasil Celulose, Otávio Grottone; e o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, reunidos em prol do desenvolvimento do Centro-Oeste do País



Rodrigo Marques

O sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima, e o diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso e presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, em um papo descontraído durante intervalo entre os painéis do fórum regional



Rodrigo Marques

O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e o gerente geral da Granel Química, do Grupo Odjell, Edson Souki, num click entre os tantos painéis que enriqueceram os debates do Centro-Oeste Export



Rodrigo Marques

O prático Pedro Henrique Parente, o senador Nelson Trad Filho, o Nelsinho Trad (PSD-MS), e a CEO do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap. Presenças ilustres no Centro-Oeste Export, evento marcado por debates de temas que visam ao desenvolvimento da região e da economia brasileira



Rodrigo Marques

O CEO da Hexagon Pro e diretor da ModalGR, Luiz Simões, e o CEO da ModalGR e diretor da Hexagon Pro, Danilo Abbondanza, participantes no Centro-Oeste Export e nos demais eventos do Brasil Export



Divulgação

INTERMOBILIDADE DO PORTO DE LISBOA

Aconteceu na Gare Marítima de Alcântara, no Porto de Lisboa, em Portugal, na última terça-feira, dia 5, o seminário **"A Intermodalidade no Porto de Lisboa"**. O tema central do encontro foi debater as contribuições e desafios do complexo marítimo para a população. Segundo o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, que participou do evento, "de forma geral, todos estão muito otimistas com as perspectivas para os próximos anos".

Na foto, ao final do evento, a gerente comercial do Portugal Export, Sílvia Santiago; o presidente executivo da Associação dos Transitários de Portugal (Apat), Antonio Nabo Martins, que foi um dos debatedores; e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira