

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 085/2022
Data: 08/07/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COM PATROCÍNIO DO GRUPO TRIBUNA, SANTOS RECEBE XXX CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS EM NOVEMBRO.....	4
ANTAQ ABRE DUAS CONSULTAS PÚBLICAS PARA O SETOR PORTUÁRIO NO DIA 18.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ PUBLICA TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE OUTORGA, DIREITOS DE PASSAGEIROS E TRANSPORTE PRIVADO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	5
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 477,8 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE JANEIRO E MAIO.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	8
SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MÍNFR VISITA INSTALAÇÕES DO PORTO DE SANTOS.....	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
MEI PODE REGULARIZAR ATRASO NA ENTREGA DA DASN-SIMEI.....	9
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 3,7 BILHÕES EM MAIO.....	10
NOVO MARCO DE GARANTIAS CRIA GESTÃO ESPECIALIZADA PARA CONCESSÃO DE CRÉDITOS.....	10
MAIS DE 1,3 MILHÃO DE EMPRESAS SÃO CRIADAS NO PAÍS EM QUATRO MESES.....	11
PROPOSTA DE AQUISIÇÃO DE IMÓVEIS TEM NOVA REGULAMENTAÇÃO.....	11
MP LIMITA A 10,06% O REAJUSTE DAS TAXAS DE OCUPAÇÃO DOS TERRENOS DA UNIÃO.....	12
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R\$ 5,702 TRILHÕES EM MAIO, APONTA TESOURO NACIONAL.....	13
DECRETO EXCLUI DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO O VALOR DA CAPATAZIA REALIZADA EM TERRITÓRIO NACIONAL.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – OCEANO, A NOVA FRONTEIRA ECONÔMICA.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Fertilizantes proibidos 1</i>	15
<i>Fertilizantes proibidos 2</i>	15
<i>Fertilizantes proibidos 3</i>	15
<i>Antaq 1</i>	15
<i>Antaq 2</i>	15
NACIONAL - ANTAQ PUBLICA TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	16
NACIONAL- PEC DOS BENEFÍCIOS É APROVADA NA COMISSÃO ESPECIAL DA CÂMARA.....	17
NACIONAL - LÍDER DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS CRICA AUXÍLIO E VOLTA A FALAR EM GREVE.....	18
NACIONAL - CONAB ESMA AUMENTO DE 80,2% NAS EXPORTAÇÕES DE MILHO.....	18
REGIÃO SUL - OBRAS DE RODOVIA QUE SERÁ CONECTADA AO CORREDOR BIOCEÂNICO AVANÇAM NO PARANÁ.....	19
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS QUER PUBLICAR EDITAL DE LICITAÇÃO DA FIPS AINDA NESTE SEMESTRE.....	20
REGIÃO SUDESTE – RECEITA E PF APREENDEM 1,5 TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS (SP).....	21
PORTUGAL - PESQUISA REVELA QUE 86% DOS BRASILEIROS NÃO SABEM O QUE É ECONOMIA DO MAR.....	22
PORTUGAL - PSA SINES CONCLUI PRIMEIRA ETAPA DE EXPANSÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES.....	23
INTERNACIONAL - EM SEIS MESES CANADÁ AUMENTA EM 71% O FORNECIMENTO DE FERTILIZANTES AO BRASIL.....	24
VITRINE - CENTRO-OESTE EXPORT.....	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
COMISSÃO SENADO DO FUTURO DISCUTIRÁ CERTIFICAÇÃO DIGITAL.....	26
“PRECISAMOS TOPICALIZAR FATORES DE EMISSÃO E MODELAGENS DE EMISSÃO DE CO2” ALERTA CHEFE-GERAL DA EMBRAPA.....	26
DÉFICIT COMERCIAL DOS EUA DIMINUI EM MAIO COM EXPORTAÇÕES EM MÁXIMA RECORDE.....	27
PORTO DE LISBOA RELANÇA CONCESSÕES NA CAPITAL.....	28
PORTO DE VITÓRIA RETOMA MANOBRAS-TESTE PARA 12,5M DE CALADO.....	29
CNA, FEDERAÇÕES E CONAB VÃO ESTUDAR CORREDORES LOGÍSTICOS DA REGIÃO NORDESTE.....	30
CBB BRASIL	32
SETOR AÉREO PREVÊ AUMENTO NO PREÇO DE PASSAGENS NOS PRÓXIMOS DIAS.....	32
JORNAL O GLOBO – RJ	33
GOVERNO PUBLICARÁ DECRETO TORNANDO MAIS RÁPIDO ABATIMENTO DE TRIBUTOS EM MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS.....	33
'MERCADO DE CARBONO EXIGIRÁ INVESTIMENTOS', AFIRMA PRESIDENTE DA SUZANO.....	34
'BRASIL VAI SER HUB DE EXPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO', DIZ PRESIDENTE DA VESTAS PARA A AMÉRICA LATINA.....	38
SAIBA COMO E QUANDO A CONEXÃO 5G DEVE CHEGAR ATÉ VOCÊ.....	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2022
Página 3 de 54
Data: 08/07/2022
www.mercoshipping.com.br
mercoco@mercoshipping.com.br

TERMINAL VIP DE GUARULHOS OFERECERÁ TRANSFER EM LIMUSINE E TERÁ ESTACIONAMENTO PARA CARROS VOADORES	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
GOVERNO PRETENDE LANÇAR PACOTE DE INCENTIVOS À INDÚSTRIA ÀS VÉSPERAS DAS ELEIÇÕES	42
GASOLINA CAI 8,9% COM EFEITO ICMS E REGISTRA PREÇO MÉDIO DE R\$ 6,49 POR LITRO, DIZ ANP	44
SINAIS DE RECUO DA INFLAÇÃO	44
ANFAVEA REVÊ DE 9,4% PARA 4,1% A PREVISÃO AO CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO EM 2022.....	45
PETROBRAS NA MIRA: LIRA ARTICULA PROJETO PARA ELEVAR IMPOSTO SOBRE LUCRO DE EMPRESAS	46
MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO DESTE ANO MAS JÁ VÊ FURO DA META EM 2023.....	47
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
AEROPORTO DE GUARULHOS TERÁ TERMINAL VIP COM ENTRADA A PARTIR DE US\$ 150.....	49
MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,7% NO MERCADO À VISTA, PARA US\$ 114,05 POR TONELADA.....	50
PROJETO DE LEI OBRIGA DIVULGAÇÃO DE FAIXA SALARIAL NAS VAGAS OFERTADAS	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
OPERAÇÃO FEEDER LEVA 21.000 TONELADAS DE MINÉRIO DO AÇU PARA IMBITUBA.....	51
PROJETO DE FSRU EM SUAPE DEVE SER ENQUADRADO COMO OPERAÇÃO PORTUÁRIA	52
ABTP OFICIALIZA CONSELHEIROS	53
AVANÇA TRANSFERÊNCIA DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CODESA PARA FUNDO DE INVESTIMENTO	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COM PATROCÍNIO DO GRUPO TRIBUNA, SANTOS RECEBE XXX CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS EM NOVEMBRO

Cidade receberá representantes de pelo menos 35 países para evento do setor portuário

Por: ATribuna.com.br



Santos será a capital latino-americana do setor portuário entre os dias 28 e 30 de novembro Foto: Matheus Tagé/AT

Santos será a capital latino-americana do setor portuário entre os dias 28 e 30 de novembro, quando representantes de pelo menos 35 países estarão na cidade para participar do XXX Congresso Latino-Americano de Portos, promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA). O evento abordará questões essenciais para a indústria portuária e seus desafios na expansão da atividade logístico-portuária.

Com patrocínio do Grupo Tribuna e a participação de autoridades portuárias, diretores, gerentes, executivos, fornecedores e consultores de portos, terminais, empresas de logística e navegação, serão discutidos nos três dias de congresso processos de transformação digital, investimentos em infraestrutura e tecnologia, financiamento para crescimento estratégico, ciber-segurança e transição de energia no transporte.

Além das delegações internacionais, 50 palestrantes estrangeiros participarão do congresso, assim como expositores que apresentarão seus produtos e serviços. A expectativa é que mais de 600 pessoas se reúnam no centro de convenções localizado na Ponta da Praia. A programação ainda inclui uma visita técnica ao Porto de Santos, o maior da América Latina e que movimentou quase 150 milhões de toneladas de carga no ano passado.

“Receber o XXX Congresso da AAPA Latino é oportunidade única de reunir o setor em um momento especialmente estratégico para o Porto de Santos, para a cadeia que dele depende e para a Baixada Santista”, enfatiza o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, que se refere ao processo de desestatização do Porto santista, previsto para ocorrer em dezembro deste ano.

De acordo com ele, a Autoridade Portuária está trabalhando em conjunto com a equipe organizadora com bastante antecedência. “Certamente será um dos maiores congressos do AAPA Latino”. O evento também contará com um espaço para reuniões e atividades de networking, visitas culturais e outros eventos sociais desenhados para os participantes, que também poderão desfrutar da fan fest, um ambiente que os organizadores projetaram para a exibição dos jogos da Copa do Mundo, que ocorrerá no Catar entre novembro e dezembro.

Importância

O XXX Congresso Latino-Americano de Portos terá o Grupo Tribuna como patrocinador. A histórica relação da empresa com o setor portuário foi destacada pelo diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono. “A história do Porto passa pelos nossos veículos de comunicação e não poderíamos ficar de fora de um evento com a relevância do Congresso Latino-Americano. Por isso, a empresa apoia essa iniciativa, assim como todas aquelas que trazem oportunidades e desenvolvimento ao Porto de Santos”.



O coordenador para a América Latina da AAPA, Rafael Díaz-Balart, enfatiza que a escolha de Santos como sede do evento permitirá que, além de conhecer as instalações do complexo portuário santista, os participantes se aproximem de sua realidade como um centro de negócios e entendam o papel que ele desempenha para a economia do País e do continente. “É uma honra que o principal porto da América Latina abra as suas portas para aquele que será um dos maiores eventos já realizados no setor”.

A diretora geral do AAPA Latino, Zulma Dinelli, convoca os principais players do setor portuário para o evento. “É o Congresso onde devem estar, porque reúne aqueles que tomam as grandes decisões do setor na América Latina, uma região que reúne mais de 1,5 mil instalações portuárias, que continuará crescendo e que exige novas soluções”.

Como participar

Para participar, é necessário se inscrever no site do congresso, que contém todas informações sobre as diferentes formas de participação. Além disso, também é possível se informar por meio do e-mail info@aapalatio.com.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2022

ANTAQ ABRE DUAS CONSULTAS PÚBLICAS PARA O SETOR PORTUÁRIO NO DIA 18

Focos são atividades de fiscalização e serviços prestados por terminais de contêineres
Por: ATribuna.com.br

Com objetivo de obter contribuições da comunidade portuária, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará consultas públicas entre os dias 18 deste mês e 31 de agosto.

Um dos temas que estará em discussão será a padronização da estrutura de serviços prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes de seus serviços. A outra proposta em pauta diz respeito aos procedimentos administrativos envolvendo as atividades de fiscalização sob competência da Antaq.

As contribuições serão aceitas apenas pelo site da agência (www.gov.br/antag/pt-br). Imagens digitais, como mapas, plantas e fotos poderão ser enviados por meio do e-mail anexo_audiencia092022@antag.gov.br. Para isso, será necessário identificação pessoal.

Para fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, serão realizadas audiências públicas na forma presencial ou telepresencial. As datas e horários serão divulgados pela agência assim que houver definição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PUBLICA TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE OUTORGA, DIREITOS DE PASSAGEIROS E TRANSPORTE PRIVADO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Normas estão na edição desta quinta-feira (7) do Diário Oficial da União. Acesse os atos normativos clicando nos links abaixo

A ANTAQ publicou três resoluções sobre o transporte na navegação interior. As normas estão na edição desta quinta-feira (7) no Diário Oficial da União. Os atos normativos, datados de 6 de julho



de 2022, estão relacionados a outorgas, direitos e deveres dos passageiros, além de determinações acerca do transporte privado.

Uma das resoluções publicadas foi a de Nº 80, 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 diretriz de rodovia federal ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

Conforme a norma, somente poderá prestar o serviço de transporte na navegação interior a empresa previamente autorizada pela ANTAQ. As autorizações terão por objeto a 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; ou transporte privado de cargas, pessoas e veículos.

A resolução traz, ainda, 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, apresentando a documentação presente na norma.

Sobre a autorização de afretamento, a resolução destaca que será formalizada mediante ato unilateral da ANTAQ, observará o disposto nas leis e nas normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos tratados, nas convenções e nos acordos internacionais, dos quais o Brasil seja signatário.

A navegação interior de percurso nacional somente poderá ser realizada por: embarcação de bandeira brasileira; e embarcação de bandeira estrangeira afretada por EBN, exclusivamente nos casos previstos na Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997 e nesta resolução e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos.

Direitos e Deveres de Passageiros

A Agência também publicou a Resolução Nº 81, que detalha direitos e deveres no transporte regular na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais. A norma se aplica aos serviços autorizados pela ANTAQ de transporte regular de passageiros e veículos na navegação interior em percurso de travessia e longitudinal.

A resolução lista os direitos básicos do usuário: urbanidade, respeito, acessibilidade e cortesia no atendimento aos passageiros; presunção de boa-fé do usuário; informações adequadas e claras sobre o serviço prestado; igualdade no tratamento aos usuários, vedado qualquer tipo de discriminação; cumprimento de horários de chegada e saída; adoção de medidas visando à proteção à saúde e à segurança; proteção de suas informações pessoais; e comunicação prévia da alteração, suspensão ou interrupção da prestação de serviço.

Além disso, a resolução destaca os direitos a benefícios legais como os que asseguram à criança acompanhada do responsável legal, no transporte regular interestadual em percurso longitudinal, uma gratuidade, por responsável legal, para crianças de até seis anos de idade incompletos, desde que não ocupe acomodação individual; e pelo menos 50% de desconto no preço de passagem para todas as crianças de até doze anos de idade incompletos; e no transporte regular de travessia, gratuidade para crianças de até cinco anos de idade, desde que não ocupem acomodação individual.

A norma traz, também, que são assegurados, na modalidade de transporte regular interestadual, para pessoa idosa com idade igual ou superior a 60 anos e renda igual ou inferior a dois salários-mínimos: reserva de duas vagas gratuitas por embarcação; e desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas.

Transporte Privado

A Agência também publicou no DOU a Resolução Nº 82, que estabelece direitos e deveres do transporte privado na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

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 pelos agentes da ANTAQ ou por ela nomeados para agirem em seu nome; observar as normas e regulamentos pertinentes, bem como os tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário; no caso do transporte de cargas, emitir e portar o manifesto ou o conhecimento de embarque de carga durante a prestação do serviço; e regularizar, nos prazos que lhe sejam fixados, a execução dos serviços autorizados.

Para mais informações sobre as resoluções, clique nos links abaixo:

Resolução No 80 → <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antag-n-80-de-6-de-julho-2022-413389209>

Resolução No 81 → <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antag-n-81-de-6-de-julho-2022-413389291>

Resolução No 82 → <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antag-n-82-de-6-de-julho-2022-413385219>

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAG*

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 08/07/2022

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 477,8 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE JANEIRO E MAIO



Navegação interior registrou crescimento de 5,5%, sendo responsável por 7% da movimentação total de cargas no país

Nos cinco primeiros meses de 2022, o setor portuário nacional movimentou 477,8 milhões de toneladas. A navegação interior foi o destaque no período, sendo responsável pela movimentação de 33,7 milhões de toneladas, uma alta de 5,54% na comparação com o mesmo período do

ano anterior. Os dados são da ANTAQ e foram disponibilizados no Painel do Estatístico Aquaviário nesta sexta-feira (8).

Entre as principais mercadorias transportadas pelas vias fluviais estão: adubos (+94,5%), milho (+84%), petróleo e derivados, sem óleo bruto, (+37,7%) e minério de ferro (+13,5%).

Além da navegação interior, a cabotagem (transporte aquaviário feito entre portos) de contêineres registrou crescimento de 3,1% entre janeiro e maio deste ano, tendo transportado 1,5 milhão de TEUs (Twenty Foot Equivalent Unit). Somente em maio, a cabotagem de contêiner teve alta de 19,8% no comparativo com o mesmo mês de 2021.

Instalações Portuárias



A instalação portuária privada que mais movimentou carga foi o Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA), com 59,8 milhões de toneladas. Porém, os terminais de Tubarão (ES) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP) foram os únicos que apresentaram alta no período – 13,8% e 7%, respectivamente. Entre os portos públicos, Santos (SP) movimentou 51,8 milhões de toneladas, com crescimento acumulado de 5,9% de janeiro a maio.

De acordo com as estatísticas, os portos organizados movimentaram 168 milhões de toneladas; e os terminais privados, 309,7 milhões de toneladas.

Carga solta e fertilizantes

Em relação ao perfil, a carga solta tem registrado crescimento em todos os meses do ano, acumulando um crescimento de 19,5% no período. Atualmente, a produto representa 6% do total do movimentado no território nacional, sendo o granel sólido responsável por 57,2%, granel líquido (25,8%) e carga contêinerizada (11%).

Considerando as mercadorias transportadas, a movimentação de adubo (fertilizantes) teve aumento de 19,7%. Os portos públicos de Paranaguá e Antonina (PR), Santos, São Francisco do Sul (SC), Rio Grande (RS), Itaquí (MA), Santarém (PA) foram as principais portas de entrada no produto no país.

O petróleo e derivados (sem óleo bruto) também registrou alta de 1,9%, assim como ferro e aço (1,4%). O minério de ferro foi a carga mais movimentada. Entre janeiro e maio, foram 130,8 milhões de toneladas. Depois, aparecem petróleo e derivados, óleo bruto, (76,4 milhões); soja (60,4 milhões); e contêineres (52,5 milhões).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 08/07/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MINFRA VISITA INSTALAÇÕES DO PORTO DE SANTOS

Bruno Eustáquio conheceu a estrutura do ativo, que deve ser leilado em 2022

O secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, visitou as instalações do Porto de Santos (SP). Trata-se de um dos maiores ativos constantes no pacote de concessões da pasta. O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, também participou do encontro com a equipe da Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária que promoveu a visita nesta semana.

Foi a primeira ida dos secretários à unidade portuária desde as posses nos respectivos cargos, que exigem interação com agentes do setor de infraestrutura quanto a temas relacionados ao planejamento para ampliação da produtividade e da competitividade do país. Além da estrutura do empreendimento, representantes do Minfra e executivos da SPA conversaram sobre o desempenho do Complexo Portuário de Santos na corrente comercial brasileira.

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

Data: 08/07/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MEI PODE REGULARIZAR ATRASO NA ENTREGA DA DASN-SIMEI

A multa será de até 20% do valor dos tributos declarados

O Microempreendedor Individual (MEI) que não apresentou no prazo a Declaração Anual do Simples Nacional (DASN-SimeI) ainda pode entregá-la, mas estará sujeito à multa de 2% ao mês, limitada a 20% sobre o valor total dos tributos declarados ou ao mínimo de R\$ 50. A multa é emitida automaticamente após a transmissão da declaração.

Enquanto não entregar a declaração, o MEI não conseguirá gerar o Documento de Arrecadação do Simples Nacional (DAS), ficando, portanto, devedor. Além disso, o empresário pode ter o bloqueio dos benefícios previdenciários pela falta do pagamento das contribuições devidas. Outra consequência é ficar impossibilitado de parcelar os débitos relativos ao período abrangido pela declaração, enquanto não declarar.

Para preencher a declaração do MEI é só acessar o serviço do DASN-SIMEI disponível no portal do Simples Nacional, informar o CNPJ da empresa e clicar em avançar, tudo pela internet. As principais informações a serem apresentadas são as receitas obtidas durante o ano, segundo os diferentes tipos de atividades, como comércio, indústria e prestação de serviços.

Depois disso, o programa listará os pagamentos mensais de tributos feitos no ano passado. Após transmitir a declaração, o contribuinte obtém o recibo, que deverá ficar guardado por cinco anos. No caso da entrega fora do prazo, é automaticamente gerada a multa referente ao atraso. Essa declaração deverá ser enviada mesmo que a empresa não tenha registrado faturamento no período.

Confira o Manual da DASN-SIMEI.

https://www8.receita.fazenda.gov.br/SimplesNacional/Arquivos/manual/Manual_DASN-SIMEI.pdf

O que é o MEI?

Podem ser enquadradas como MEI as empresas individuais com faturamento até R\$ 81 mil por ano, ou seja, R\$ 6.750 por mês. Acima do teto, a pessoa jurídica passa a se enquadrar como microempresa.

Na condição de participante do Simples Nacional, o microempresário é obrigado a recolher mensalmente o Documento de Arrecadação Simplificada do Microempreendedor Individual, que unifica numa guia a contribuição de 5% do salário-mínimo para a Previdência Social e o pagamento de R\$ 1 de Imposto sobre Serviços, caso o autônomo atue nesse ramo, ou de R\$ 5 de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), caso o profissional atue no comércio. Existe, ainda, a nova figura do MEI-Caminhoneiro, que possui alíquotas próprias de contribuição.

Conforme o Painel Mapa de Empresas (<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/mapa-de-empresas/painel-mapa-de-empresas>), da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, há 13.598.106 empresários individuais no país, de um total de 19.381.597 empresas ativas, ou seja, 70% do total de empresas.

Confira a lista de ocupações permitidas a quem quer ser um MEI.

<https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/empreendedor/quero-ser-mei/atividades-permitidas>

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

Data: 08/07/2022



EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 3,7 BILHÕES EM MAIO

Desde 2012, volume total distribuído chega a R\$ 185,9 bilhões relacionados a projetos de investimento

As emissões de debêntures incentivadas chegaram a R\$ 3,7 bilhões no mês de maio de 2022, segundo dados da 102ª edição do Boletim de Debêntures Incentivadas, divulgado nesta sexta-feira (8/7) pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. Foram distribuídas dez debêntures de infraestrutura, vinculadas aos setores de energia, transporte, saneamento e telecomunicações. O prazo médio das emissões das debêntures de infraestrutura, em maio, foi de 11,1 anos, com remuneração média de IPCA + 6,6%.

Entre 2012 e maio de 2022, o volume total distribuído em debêntures incentivadas foi de R\$ 185,9 bilhões, com esforços amplos e restritos. O total do Capex (montante para aquisição de bens de capital de uma empresa) dos projetos de infraestrutura já aprovados pelas portarias autorizativas, nesse período, totaliza R\$ 705,8 bilhões. Desse montante, R\$ 493,1 bilhões estão vinculados a projetos que emitiram debêntures de infraestrutura.

Investidores

Entre as distribuições realizadas por meio de Oferta Pública (Instrução CVM nº 400/2003) e Oferta Restrita (Instrução CVM nº 476/2009), a participação dos investidores pessoa física alcançou o montante de R\$ 43,3 bilhões até maio de 2022, correspondendo a 26% das debêntures incentivadas de infraestrutura distribuídas desde 2012.

Ainda em relação aos Fundos de Infraestrutura, o percentual médio de aplicação em debêntures, até maio de 2022, foi de 90% nos Fundos de Renda Fixa. Já nos Fundos em Direitos Creditórios, a participação originada das Debêntures de Infraestrutura alcançou 98% do Patrimônio Líquido (PL).

Benefícios tributários

As debêntures incentivadas, instituídas pela Lei nº 12.431/2011, são relacionadas aos projetos de investimento em geral, especificamente aos projetos na área de infraestrutura definidos como prioritários, conforme regulamentado pelo Decreto nº 8.874/2016. Contam com benefícios tributários e constituem um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa às fontes tradicionais de financiamento.

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

Data: 08/07/2022

NOVO MARCO DE GARANTIAS CRIA GESTÃO ESPECIALIZADA PARA CONCESSÃO DE CRÉDITOS

Projeto de Lei nº 4.188/2021 foi aprovado em 1º de junho pela Câmara dos Deputados

O novo Marco de Garantias, proposto por meio do Projeto de Lei nº 4.188/2021, foi aprovado em 1º de junho último pela Câmara dos Deputados. O PL, que agora segue para o Senado, cria o serviço de gestão especializada de garantias para a concessão de créditos. A medida foi elaborada pelo Ministério da Economia.

As novas regras vão contemplar cidadãos e empresas que buscam acesso a crédito. Será possível, por exemplo, utilizar um mesmo imóvel em várias operações de financiamento e em bancos diferentes, o que não é permitido atualmente. Pelas regras até agora em vigor, um imóvel de R\$ 1 milhão fica “preso” a um só financiamento até a quitação, mesmo que seja uma operação de crédito de valor menor do que o do bem ofertado como garantia.

Com o novo modelo, o mesmo imóvel poderá ter seu valor fracionado e servir de lastro para diversos financiamentos, utilizando plenamente o preço real do bem. Cada um desses financiamentos poderá



ocorrer em um banco diferente e, assim, o cidadão terá a oportunidade de escolher aquela instituição que lhe ofereça a taxa de juros mais barata.

O PL do novo Marco de Garantias ainda extingue o monopólio da Caixa Econômica Federal sobre as operações de penhores civis.

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

Data: 08/07/2022

MAIS DE 1,3 MILHÃO DE EMPRESAS SÃO CRIADAS NO PAÍS EM QUATRO MESES

Número foi registrado pelo boletim do Mapa de Empresas, que apontou tempo médio de um dia e 16 horas para abertura de empresas no Brasil

O primeiro quadrimestre de 2022 registrou a abertura de mais de 1,3 milhão de empresas no país. O saldo no período ficou positivo, com 808.243 empresas abertas, descontadas as 541.884 empresas fechadas nos primeiros quatro meses do ano. Com esse resultado, o total de empresas ativas no país subiu para 19.373.257.

Essas informações fazem parte do boletim do Mapa das Empresas, referente ao primeiro quadrimestre de 2022. A ferramenta foi publicada pela Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), na segunda-feira 6/6, com indicadores sobre o quantitativo de empresas registradas no país e o tempo médio necessário para a abertura de empresas.

O tempo para a abertura de empresas no país é, em média, de um dia e 16 horas. Até o fim de 2022, a abertura de empresa poderá ser feita em um dia no país, segundo estimativa do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei) da Sepec.

Lançado em janeiro de 2020, o boletim está em sua sétima edição e indica que a digitalização de serviços é uma das causas da redução do tempo médio de abertura de empresas no Brasil.

As micro e pequenas empresas (MPEs) representam 99% do total das empresas brasileiras, são responsáveis por 62% dos empregos e por 27% do Produto Interno Bruto (PIB), de acordo com o documento. Além disso, mais de 40% dos microempreendedores individuais (MEI) são mulheres empreendedoras.

Tocantins foi o estado que apresentou o maior crescimento percentual de empresas abertas no primeiro quadrimestre de 2022. O Amapá foi o único estado a registrar queda. Sergipe foi a unidade da Federação que apresentou o menor tempo de abertura de empresas no primeiro quadrimestre de 2022: 15 horas. A Bahia registrou o maior tempo de abertura de empresas no Brasil: três dias e 17 horas. Entre as capitais, o destaque ficou com Aracaju, que conquistou o posto de mais ágil abertura, com tempo médio de apenas 8 horas. No outro extremo, Salvador teve o desempenho mais baixo entre as capitais, com tempo de 4 dias e 18 horas em média para abrir um novo negócio.

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente

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

Data: 08/07/2022

PROPOSTA DE AQUISIÇÃO DE IMÓVEIS TEM NOVA REGULAMENTAÇÃO

Instrumento utilizado pela SPU, também conhecido como PAI, permitirá que o mercado faça propostas de compra de imóveis que pertencem à União

Em 31 de maio último, foi divulgada a Instrução Normativa nº 43/2022, que trouxe o detalhamento dos procedimentos gerais atrelados à venda de imóveis, no processo de negociação dos bens imobiliários da União.



A Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI) muda a gestão patrimonial, a partir de um trabalho realizado pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU), conforme a Lei nº 14.011/20. Com esse mecanismo, a lógica de venda de imóveis é invertida, permitindo que o mercado faça propostas de compra de imóveis que pertencem à União.

A alteração disciplina os procedimentos gerais para a venda de imóveis nesta modalidade. Uma das novidades é que será possível, por exemplo, que o proponente da compra desista da proposta, situação que não estava prevista na norma anterior vigente. Além disso, procedimentos sobre avaliação e laudos foram detalhados, bem como questões de governança, modalidade do certame, pagamento, transparência e transferência do imóvel.

A publicação dessa Instrução Normativa revoga a Portaria nº 19.837, de 25 de agosto de 2020, ainda vigente. As novas regras entram em vigor no dia 1º de julho.

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente

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

Data: 07/07/2022

MP LIMITA A 10,06% O REAJUSTE DAS TAXAS DE OCUPAÇÃO DOS TERRENOS DA UNIÃO

Regra até então vigente, que previa reajustes de até cinco vezes o IPCA, foi alterada

Em 24 de junho último, foi editada a Medida Provisória nº 1.127, que limita o reajuste das taxas de foro e de ocupação dos terrenos da União a 10,06% (correspondente à inflação de 2021), no exercício de 2022. A partir de 2023, o lançamento dos débitos observará o percentual máximo de atualização correspondente a duas vezes a variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do exercício anterior ou os 10,06% – o que for menor.

A medida altera pontos que obrigavam a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) a realizar reajustes de até cinco vezes o IPCA. As maiores variações ocorriam quando a Planta de Valores Genéricos (PVG), informada pelos municípios – que ficam com 20% da arrecadação da SPU – era atualizada após anos de defasagem. A PVG também é a base de valores de imóveis utilizada pelos municípios para a fixação das cobranças do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

Os reajustes aplicados pela SPU são obrigatórios por força de lei. Com a edição da MP, embora a SPU continue obrigada a seguir a PVG informada pelos municípios, fica garantido que o reajuste da cobrança de taxas de foro e de ocupação nunca seja maior que 10,06%. Além disso, muitos cidadãos podem não ter aumento algum, ou até mesmo redução na cobrança, em caso de atualizações para menos da PVG pelos municípios.

Para este ano, a SPU divulgará os documentos de arrecadação em seu site, para os quais serão concedidos o parcelamento em até cinco cotas mensais, com o vencimento da primeira parcela ou da cota única para o dia 31 de agosto de 2022, respeitado o valor mínimo de R\$ 100 para cada parcela.

Entenda a cobrança

A cobrança de foro diz respeito a uma taxa de 0,6% de pagamento anual sobre a propriedade/domínio útil do terreno. Já a taxa de ocupação é equivalente a 2% de pagamento anual sobre a mera inscrição de ocupação do terreno. As taxas são devidas sempre que há ocupação de área pública federal por pessoas ou empresas, e funcionam como uma espécie de “aluguel” pago pelos ocupantes.

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente



Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 07/07/2022

DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R\$ 5,702 TRILHÕES EM MAIO, APONTA TESOURO NACIONAL

Aumento em termos nominais foi de 2,01% (R\$ 112,28 bilhões) em relação a abril

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) atingiu R\$ 5,702 trilhões em maio, uma variação, em termos nominais (descontada a inflação), de 2,01% (R\$ 112,28 bilhões) em relação a abril, quando o aumento foi de 0,45% em relação a março e totalizou R\$ 5,589 trilhões. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) teve seu estoque ampliado em 2,17%, passando de R\$ 5,359 trilhões para R\$ 5,475 trilhões, de abril para maio. Já a Dívida Pública Federal externa (DPFe) teve redução de 1,71% sobre o estoque apurado em abril e encerrou maio em R\$ 226,27 bilhões (US\$ 47,85 bilhões). As informações constam do Relatório Mensal da Dívida referente a abril e maio produzido pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e divulgado na terça-feira (28/6) em entrevista coletiva com transmissão online.

A ampliação do estoque da DPMFi resultou da emissão líquida de R\$ 65,40 bilhões e à apropriação positiva de juros no valor de R\$ 50,81 bilhões. O estoque da DPFe, por sua vez, ficou dividido em R\$ 192,61 bilhões, referentes à dívida mobiliária, e R\$ 33,66 bilhões, à dívida contratual.

Emissões e resgates

Entre abril e maio, as emissões da DPF somaram R\$ 178,99 bilhões e os resgates, R\$ 150,45 bilhões. Nas emissões da DPMFi predominaram os títulos prefixados (R\$ 85,91 bilhões). Nos resgates, o destaque ficou com o vencimento da LTN ocorrido em abril, no montante de R\$ 126,21 bilhões. A emissão líquida da DPF entre abril e maio atingiu R\$ 28,54 bilhões.

A composição do estoque da DPF teve aumento da participação de títulos atrelados à taxa flutuante, de 36,7% para 36,8%, resultado da emissão líquida, em maio, de R\$ 28,65 bilhões, e da apropriação de juros. Os títulos atrelados ao câmbio diminuíram sua participação no estoque da DPF para 4,2% em maio, em razão, principalmente, da desvalorização de 3,87% do dólar em relação ao real.

As Instituições Financeiras lideram os principais detentores, com 29,6% de participação, seguidas dos Fundos (23,2%) e da Previdência (23,0%). Em maio, o estoque de Não Residentes se reduziu em R\$ 1,9 bilhões. O estoque de Instituições Financeiras aumentou em R\$ 75,8 bilhões no mês.

Reserva de liquidez

O custo médio da DPF acumulado em 12 meses registrou aumento de 9,53%, em abril, para 9,86% ao ano, em maio. Já o custo médio do estoque da DPMFi acumulado em 12 meses aumentou de 10,22%, em abril, para 10,58% ao ano, em maio. O custo médio do estoque da DPFe acumulado em 12 meses, por sua vez, reduziu de -4,82%, em abril, para -5,59% ao ano, em maio. O custo médio das emissões em oferta pública da DPMFi acumulado em 12 meses foi de 11,69% ao ano.

A reserva de liquidez apresentou aumento, em termos nominais, de 6,85%, passando de R\$ 1,037 trilhão, em abril, para R\$ 1,108 trilhão, em maio. Em relação a maio de 2021, quando o montante foi de R\$ 1,036 trilhão, houve crescimento, em termos nominais, de 6,91%. Está previsto para os próximos 12 meses o vencimento de R\$ 1,310 trilhão da DPMFi.

Tesouro Direto

As vendas do Tesouro Direto em maio atingiram R\$ 3,91 bilhões e resgates, R\$ 2,14 bilhões, resultando na emissão líquida de R\$ 1,76 bilhão no mês. O título mais demandado foi o Tesouro Selic (56,46%). O estoque atingiu R\$ 91,69 bilhões, um aumento de 3,02% em relação a abril. Os títulos indexados à inflação representam 54,33% do estoque do Tesouro Direto.



Operações até R\$ 5 mil responderam por 82,15% das compras. Maio registrou 561.064 novos investidores cadastrados, o que elevou o número total de investidores para 18,95 milhões, um crescimento de 72,39% nos últimos 12 meses. No mês, o aumento foi de 39.702 investidores ativos, que totalizam 1,97 milhão (variação de 29,53% nos últimos 12 meses).

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente

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

Data: 07/07/2022

DECRETO EXCLUI DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO O VALOR DA CAPATAZIA REALIZADA EM TERRITÓRIO NACIONAL

Medida abrange atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro dos portos no país

Foi assinado em 7 de junho último o Decreto nº 11.090, de 7 de junho de 2022, que exclui da base de cálculo do imposto de importação (valor aduaneiro) o custo da capatazia em território nacional. A proposta é de autoria do Ministério da Economia.

A capatazia é a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuado por aparelhamento portuário, segundo a nova Lei dos Portos.

O decreto, publicado em 8 de junho no Diário Oficial da União (DOU), altera o inciso II do artigo 77 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 e atende aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil junto aos parceiros do Mercosul e à Organização Mundial do Comércio (OMC).

De acordo com a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, o normativo reduz custos de importação e impacta a alocação de recursos pelo setor produtivo.

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente

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

Data: 07/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – OCEANO, A NOVA FRONTEIRA ECONÔMICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

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 avo 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 está 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

Por **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. 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/07/2022

NACIONAL - ANTAQ PUBLICA TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR

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

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



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

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 diretriz 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 permissão 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/07/2022

NACIONAL- PEC DOS BENEFÍCIOS É APROVADA NA COMISSÃO ESPECIAL DA CÂMARA

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

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



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

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 Pardo Novo, para o qual a proposta fura o teto de gastos e tem somente objetivos eleitorais. Os pardos 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.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

NACIONAL - LÍDER DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS CRICA AUXÍLIO E VOLTA A FALAR EM GREVE

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



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

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 eleitoreiros.

"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".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

NACIONAL - CONAB ESMA AUMENTO DE 80,2% NAS EXPORTAÇÕES DE MILHO

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

Por 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).



Claudio Neves/Portos do Paraná

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

“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 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 movimento 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 entrada de 1,7 milhão de toneladas do grão ao fim da safra 2021/22, contra 3,1 milhões da safra 2020/21.

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%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

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”

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



Divulgação/DNIT

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

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.

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 Elisa, 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 Paranaguá (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 Paranaguá (PR), contribuindo para redução de custos de transporte, além de permitir o escoamento da produção agropecuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

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



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

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 construir 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-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 esmados 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

REGIÃO SUDESTE – RECEITA E PF APREENDEM 1,5 TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS (SP)

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



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

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.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/07/2022

PORTUGAL - 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

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



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%

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

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 contra partida, 25% não souberam indicar nenhuma atividade que vesse 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 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2022

PORTUGAL - PSA SINES CONCLUI PRIMEIRA ETAPA DE EXPANSÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES

Obra permitirá à empresa movimentar três mega navios simultaneamente no Porto de Sines

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



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

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 mega navios 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 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, Leste-Oeste – oferece uma oportunidade única para o desenvolvimento bem-sucedido de um terminal de contentores para os seus clientes. Atualmente, a PSASines 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”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/07/2022

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

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



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

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

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 passado, 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, 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.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/07/2022

VITRINE - CENTRO-OESTE EXPORT



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

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

CENTRO-OESTE EXPORT



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

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.



O sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e o gerente geral da Granel Química, do Grupo Odjfell, Edson Souki, num click entre os tantos painéis que enriqueceram os debates do Centro-Oeste Export



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



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



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 Intermobilidade 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), António Nabo Martins, que foi um dos debatedores; e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP COMISSÃO SENADO DO FUTURO DISCUTIRÁ CERTIFICAÇÃO DIGITAL

Informações: Senado Notícias (8 de julho de 2022)



Fonte: Edilson Rodrigues/Agência Senado

Comissão Senado do Futuro (CSF) vai debater aspectos relacionados à tecnologia e à segurança da certificação digital. O requerimento foi apresentado pelo presidente do colegiado, senador Izalci Lucas (PSDB-DF), e aprovado nesta quinta-feira (7). A data da audiência pública será agendada.

Para Izalci, o crescimento das invasões em sistemas de dados, com consequências sempre danosas para cidadãos, empresas e governos, põe em questão o uso de meios de acesso convencionais, utilizando senhas, em contraposição ao uso de certificação digital. A intenção do senador é apresentar ao Parlamento as informações mais relevantes sobre possíveis riscos no uso da certificação digital, em oposição ao uso de senhas de acesso. Para ele, o debate ajudará a prover fundamentação para a análise das matérias legislativas sobre o assunto.

Serão convidados para a audiência pública especialistas no setor, como professores das universidades de São Paulo (USP) e Federal de Santa Catarina (UFSC) e representantes de associações de tecnologia. A comissão também convidará representante do Ministério da Economia.

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

Data: 08/07/2022

“PRECISAMOS TOPICALIZAR FATORES DE EMISSÃO E MODELAGENS DE EMISSÃO DE CO2” ALERTA CHEFE-GERAL DA EMBRAPA

Informações: FIESP (8 de julho de 2022)

Em novo encontro do Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) da Fiesp, realizado nesta segunda-feira (4/7), o chefe-geral da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), Marcelo Morandi, advertiu que é imprescindível que o Brasil tropicalize os fatores e as modelagens de emissão de gases estufa para garantir credibilidade no debate global sobre a pauta.

Ainda segundo o especialista, é necessário investir em ciência e tecnologia, de maneira que as métricas e os modelos regionalizados tenham embasamento científico verificado, e possam colocar o Brasil em um patamar onde o Brasil possa dialogar de igual pra igual com outros atores mundiais.

“Estamos no caminho certo, mas precisamos intensificar os processos em relação às métricas, adequar as metodologias para a complexidade brasileira, mas nos assegurar de que elas dialoguem com o que está sendo construído internacionalmente”, afirmou Marcelo Morandi.

Angelo Costa Gurgel, professor do Mestrado Profissional em Agronegócio da EESP-FGV e Research Scientist no MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change, também alertou para o perigo do uso de coeficientes não adequados à realidade brasileira e para o risco da proliferação de padrões, protocolos e certificações de baixa qualidade.

“As modelagens de emissões de CO2 e outros gases do efeito estufa dependem de coeficientes cientificamente mensurados e validados, por isso, é importante que os pesquisadores brasileiros publiquem seus trabalhos em veículos científicos internacionais”, acrescentou Gurgel.

Segundo ele, a política climática europeia ainda não prevê barreiras diretas ao agronegócio, mas o comércio internacional será cada vez mais influenciado por critérios estabelecidos pelos europeus, também em outros segmentos da economia. O bloco prevê, por exemplo, a proibição da venda de automóveis leves movidos a motores de combustão a partir de 2035, e passará a exigir o uso de biocombustíveis para os transportes de carga nos próximos anos.

Em um cenário mais macro, o pesquisador prevê a consolidação da bioenergia como a fonte energética financeiramente mais acessível e uma tendência à produção de biomassa sob práticas de nature-based solutions, isto é, técnicas que privilegiam a proteção, o gerenciamento e a restauração dos ecossistemas naturais de forma sustentável.



Fotos: Karim Kahn/Fiesp

A implantação do Código Florestal Brasileiro

Outra pauta cara para o Brasil e colocada em discussão na reunião desta manhã foi a finalização da implementação do Código Florestal Brasileiro nos âmbitos nacional e estadual. João Francisco Adrien Fernandes, conselheiro da Sociedade Rural Brasileira, apresentou breve retrospectiva dos instrumentos legais que abriram caminho para a implementação da Lei

12.651/2012, ou o novo Código Florestal. O documento estabelece normas para a proteção da vegetação nativa, a exploração florestal, o suprimento de matéria-prima florestal, o controle da origem dos produtos florestais, o controle e a prevenção dos incêndios florestais.

Fernandes deu destaque para a evolução do Cadastro Ambiental Rural (CAR), um sistema de registro eletrônico nacional que reúne informações das propriedades e posses rurais e compõem uma base de dados para o controle, monitoramento, planejamento ambiental e econômico e combate ao desmatamento. De acordo com dados apresentados pelo secretário de Estado de Agricultura e Abastecimento de São Paulo, Francisco Matturro, o número de cadastros ativos inscritos no Sistema Nacional de Cadastro Ambiental (SICAR) totalizam 6.497.671. Destes, 400.671 (cerca de 6%) são cadastros referentes ao estado de São Paulo.

O maior desafio que tem se colocado é a verificação da análise por parte dos produtores. Apenas 3,2% de todos os cadastros nacionais passaram por verificação, o que preocupa a Secretaria de Estado de Agricultura e Abastecimento de São Paulo.

“Precisamos difundir informações corretas sobre as análises do CAR e as próximas etapas da regularização ambiental”, disse Matturro. “O apoio das entidades representativas do agro no processo de esclarecimento do produtor também é importante”, acrescentou.

Também participaram da reunião o presidente do Cosag, Jacyr Costa, e o deputado estadual por São Paulo e ex- secretário de Agricultura e Abastecimento de São Paulo Itamar Borges.

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

Data: 08/07/2022

DÉFICIT COMERCIAL DOS EUA DIMINUI EM MAIO COM EXPORTAÇÕES EM MÁXIMA RECORDE

Informações: Money Times (8 de julho de 2022)



O Departamento de Comércio norte-americano informou nesta quinta-feira que o déficit comercial dos EUA caiu 1,3%, para 85,5 bilhões de dólares (Imagem: REUTERS/Mike Blake)

O déficit comercial dos Estados Unidos diminuiu em maio, uma vez que a desaceleração da demanda doméstica em meio ao aumento dos juros restringiu as importações, o que pode fazer com que o comércio contribua para o crescimento econômico no segundo trimestre depois de ter tido impacto

negativo por quase dois anos.

O Departamento de Comércio norte-americano informou nesta quinta-feira que o déficit comercial dos EUA caiu 1,3%, para 85,5 bilhões de dólares.

As importações de bens e serviços aumentaram 0,6%, o que foi compensado por um salto de 1,2% nas exportações, para uma máxima recorde.

Um déficit comercial recorde pesou sobre a economia dos EUA no primeiro trimestre de 2022, resultando em queda do Produto Interno Bruto a taxa anualizada de 1,6% no período.

O comércio teve impacto negativo no PIB por sete trimestres consecutivos.

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

Data: 08/07/2022

PORTO DE LISBOA RELANÇA CONCESSÕES NA CAPITAL

Informações: Transportes e Negócios (8 de julho de 2022)



Foto: Divulgação/Transportes e Negócios

A Administração do Porto de Lisboa está a trabalhar na preparação dos concursos para relançar as concessões dos terminais da Margem Norte, anunciou o administrador José Castel-Branco.

Parecem desfeitas as dúvidas que durante anos pairaram sobre o futuro dos terminais de mercadorias do porto de Lisboa na cidade que lhe deu o nome. Intervindo no workshop “A Intermodalidade no Porto de Lisboa”, promovido

pelo TRANSPORTES & NEGÓCIOS e pela Intermodal Portugal, José Castel-Branco deu nota da constituição de um grupo de trabalho para preparar os concursos para as novas concessões.

Com isso, sublinhou o administrador da APL, ficarão criadas as condições para os concessionários poderem investir com confiança nos terminais e, logo, no aumento da atividade do porto da capital.

Atualmente, apenas o terminal de contentores de Alcântara, concessionado à Liscont (grupo Yilport), tem a sua situação definida. As demais concessões portuárias nas zonas de Santa Apolónia, Beato e Poço do Bispo ou já terminaram ou estão em vias de terminar.

Mas durante muito tempo, nomeadamente a partir do consulado de António Costa na Câmara Municipal de Lisboa, foi grande a vontade dos decisores políticos de transferir a movimentação das mercadorias, de Lisboa para outras paragens.

Afastado esse cenário, a administração portuária aposta agora em criar as condições para o investimento dos privados e o recrudescimento da atividade portuária de mercadorias, em sintonia com a cidade.

Para concretizar num horizonte de três anos, a APL está a desenvolver o estudo de viabilidade económica do abastecimento de energia aos navios a partir de terra, pelo menos nos terminais da margem Norte do Tejo, e a começar pelos navios de cruzeiros. O investimento está orçado em 30 milhões de euros e implicará também os concessionários, disse José Castel-Branco.

Com o intuito de dar a conhecer a nova realidade do porto de Lisboa e, com isso, tentar atrair novas linhas e clientes, a APL e a comunidade portuária estão a elaborar um roteiro de presenças em eventos internacionais, com ações de promoção conjuntas ou individuais, anunciou, no encerramento do workshop o presidente da CPL, Rui Raposo.

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

Data: 08/07/2022

PORTO DE VITÓRIA RETOMA MANOBRAS-TESTE PARA 12,5M DE CALADO

Informações: Porto de Vitória (8 de julho de 2022)



Foto: Divulgação/Porto de Vitória

Após um processo de dragagem de manutenção realizado em tempo recorde e sem incidentes ambientais, o Porto de Vitória retoma as manobras-testes para exploração do calado de 12,5m no Canal de Vitória. Na prática, significa que os navios poderão entrar ou sair com maior volume de carga.

O presidente da CODESA, Bruno Fardin destaca que a retirada da restrição de calado representa enormes ganhos: “A retomada das manobras é uma conquista do time CODESA. Um calado competitivo é a alma de um porto que busca estar entre os melhores”, disse, ao antecipar que ainda serão buscados ganhos extras de calado no Canal e nos berços.

O restabelecimento das condições operacionais consta da Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Porto de Vitória (NORMAP I), que é o normativo que estabelece, com o aval da Autoridade Marítima, já publicada no site codesa.gov.br. As prescrições operacionais que podem ser exploradas em cada um dos berços e canal de acesso do Porto de Vitória e outras condições operacionais referentes à atracação de navios no Porto constam da norma.

GANHOS DE COMPETITIVIDADE

A retomada das manobras-teste, para exploração do calado de 12,5m no Canal de Vitória, potencializa a capacidade operacional do porto e, conseqüentemente sua competitividade. São estimados ganhos de até +15.000 t de carga geral e granéis e um potencial de +1500 TEUS (twenty-foot equivalente unit – unidade equivalente a 20 Pés, é uma medida-padrão para contêineres) nos navios de contêiner, o que deve gerar até 10% de redução nos fretes marítimo e até 20% de redução nos custos logísticos via Porto de Vitória.

O Porto de Vitória está pronto para capturar ganhos ainda maiores de calado já como fruto deste processo de dragagem e vai atuar em conjunto com a Autoridade Marítima na realização de estudos complementares neste sentido.

A liberação para a retomada dos testes foi comunicada nessa quarta-feira (6), pela Capitania dos Portos dos Espírito Santo. As manobras-testes recomeçam já a partir de hoje (7), nas seguintes

condições: manobras de entrada com range de 10,67m a 11,5m e, manobras de saída com range de 11,51m a 12m.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS

Os serviços de dragagem do canal de acesso, bacia de evolução e berços de atracação do Porto de Vitória foram realizados pela empresa Van Oord e custaram ao redor de R\$ 15 milhões de reais. Além disso, os contratos de gerenciamento operacional e ambiental da obra giraram em torno de R\$ 700.000,00. Todo o projeto foi custeado com recursos próprios da Companhia.

A manutenção do Canal teve início em 25/12/2021, tendo encerrado os trabalhos em março de 2022. O volume efetivamente dragado foi de 400.000 m³. Os serviços foram contratados com o objetivo principal de restabelecer as condições operacionais previstas na NORMAP I.

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

Data: 08/07/2022

CNA, FEDERAÇÕES E CONAB VÃO ESTUDAR CORREDORES LOGÍSTICOS DA REGIÃO NORDESTE

Informações: CNA (8 de julho de 2022)



Foto: Divulgação/CNA

Brasília (07/07/2022) – A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), as federações de agricultura dos estados e a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estão discutindo uma proposta de estudo para fazer um diagnóstico dos corredores logísticos do Nordeste. O objetivo é melhorar a eficiência do escoamento de grãos para os portos da região.

O assunto foi tema da reunião da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da CNA, na quinta (7). Segundo o presidente da Comissão e da Federação da Agricultura e Pecuária da Paraíba (Faepa-PB), Mário Borba, o estudo é uma demanda antiga do setor, diante da necessidade de conclusão das obras de algumas rodovias que passam pela região, como a BR-020, que sai de Brasília e percorre os estados da Bahia, Piauí e Ceará.

“A conclusão dessa rodovia é muito importante para a região do semiárido, onde a produção de grãos e a pecuária têm crescido nos últimos anos. Precisamos unir esforços do setor para discutir formas de como melhorar a infraestrutura e logística e atender a necessidade do Nordeste”, disse Mário Borba, que também é vice-presidente da CNA.

Durante o encontro, o superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Luiz Freire, afirmou que um dos motivos para a execução do estudo é a relevância da produção e exportação de soja, milho e algodão nos estados que compõem o Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

Na safra 2020/2021, os estados foram responsáveis por produzir 16 milhões de toneladas de soja e 8 milhões de toneladas de milho. De acordo com dados do Comexstat, no ano passado, o porto de Itaqui, no Maranhão, exportou 7,8 milhões de toneladas de soja. Já o porto de Salvador, na Bahia, embarcou cerca de 3 milhões de toneladas do grão.

Segundo Thomé, os principais objetivos do estudo são dimensionar o mercado de grãos do Matopiba; estimar perspectivas de crescimento do agro, com foco em soja, milho e algodão; fazer diagnóstico sobre os atuais gargalos operacionais e logísticos; e sugerir parâmetros para projetos



de infraestruturas de armazenagem, portuária e equipamentos ferroviários que atendam o mercado agropecuário da região.

O ponto de partida do estudo é a Bahia, com suas conexões já existentes no Matopiba e Sealba (Sergipe, Alagoas e Bahia). “A proposta é acompanhar as estruturas que estão sendo criadas na Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que atravessa o estado, ligando a Ferrovia Norte-Sul aos portos de Ilhéus, de Itaqui e Porto Sul, além da continuação dos investimentos nas rodovias BR-020 e BR-242, estabelecendo campos de interesse para o avanço do agro”.

Outro tema discutido no encontro foi o projeto da Ferrogrão, ferrovia que vai conectar o Mato Grosso a terminais portuários no Pará, reduzindo os custos logísticos de transporte da produção agropecuária nas regiões Norte e Centro-Oeste do país. Pelo projeto, são 933 quilômetros de extensão, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA).

“Apesar de fazer a ligação de apenas dois estados, a Ferrogrão vai trazer benefícios para o Brasil como um todo, como o aumento da competitividade e oferta ferroviária no país. Hoje, o frete ferroviário se equivale ao rodoviário porque o preço não é balizado. A exemplos de outros países, o frete de ferrovia deveria ter 30% menor do que o de rodovia”, afirmou a assessora técnica da Comissão, Elisangela Pereira Lopes.

Na reunião, a diretora de operações da Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh, falou sobre a importância da construção da ferrovia para aumentar o escoamento de grãos para os portos da região Norte, reduzindo a concentração do Sudeste. Segundo ela, as exportações de grãos do Mato Grosso devem dobrar em 2030. “Se a Ferrogrão não for concluída, esse escoamento será concentrado para os portos de Santos. Ou seja, a ferrovia é a única alternativa que garante ao Pará a relevância atual no cenário logístico brasileiro”.

Em 2030, sem a Ferrogrão e com extensão da Malha Norte, seriam exportados pelo Pará 12,8 milhões de toneladas de soja e milho do Mato Grosso. Com a Ferrogrão, esse valor subiria para 33,9 milhões de toneladas.

Atualmente, o projeto da Ferrogrão aguarda julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) em razão da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, movida pelo PSOL, que questiona a alteração dos limites de uma área e pede a suspensão do processo para implantar a ferrovia no Pará. A CNA participa do julgamento da ADI como amicus curiae. O assessor jurídico da entidade, Rodrigo Kaufmann, explicou que o relator da matéria é o ministro Alexandre de Moraes, que concedeu liminar a favor da suspensão do processo.

Por fim, o gerente de Cadastro e Credenciamento de Armazéns da Conab, Saulo Tomiyoshi, apresentou o “Portal de Armazéns do Brasil”, que reúne uma base de dados dos armazéns brasileiros. Para se cadastrar, basta entrar no site, fazer a solicitação e aguardar a visita técnica para a coleta das informações. O Sistema de Cadastro Nacional de Unidades Armazenadoras (SICARM) tem 16.906 armazéns, com 177,6 milhões de toneladas de grãos cadastradas.

A nova vice-presidente da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura, Luana Belusso, foi apresentada aos participantes da reunião. Luana é produtora de milho, soja, feijão, e arroz e gerente administrativa e financeira da Fazenda Concórdia em Sorriso, no Mato Grosso. É engenheira Agrônoma, coordenadora Regional do Agroligadas, diretora da Associação dos Engenheiros Agrônomos de Sorriso e delegada da Aprosoja do Mato Grosso. Em 2016, participou do Programa CNA Jovem e ficou entre os destaques.

Assessoria de Comunicação CNA
Telefone: (61) 2109-4135/1421/1447

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/07/2022



CBB BRASIL

SETOR AÉREO PREVÊ AUMENTO NO PREÇO DE PASSAGENS NOS PRÓXIMOS DIAS

As passagens aéreas no Brasil devem ficar mais caras nos próximos dias, segundo previsão da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), representante das principais companhias do setor.

De acordo com a entidade, o novo reajuste no preço do querosene de aviação (QAV), em vigor há uma semana, vai impactar a população diretamente no valor pago pelos voos. O QAV é usado por helicópteros e aeronaves de grande porte.

A Petrobras realiza correção no preço do combustível todo início de mês. Em julho, o reajuste foi de 3,9% em 15 refinarias do país. Em nota, a companhia disse que os valores de venda para as distribuidoras buscam equilíbrio com o mercado internacional.

Além disso, a estatal ressaltou que acompanha as variações do valor do produto e da taxa de câmbio, seja ela para cima ou para baixo. “As distribuidoras, por sua vez, transportam e comercializam o produto para as companhias aéreas e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores”, afirmou a petrolífera.

O presidente da Abear, Eduardo Sanovicz, explica que qualquer mudança na precificação do QAV impacta diretamente no valor pago pelos passageiros para viajar.

“O querosene não é comprado diretamente pelas pessoas, mas quem paga por esse aumento somos nós que compramos bilhete aéreo. No Brasil, o querosene corresponde, em média, a 40% do preço de uma passagem, enquanto a média mundial é de 20 a 24%”, ponderou.

Sanovicz destaca que a conjuntura do QAV é mais delicada frente a outros tipos de combustíveis. “Vivemos um problema muito sério e bastante claro: o barril de petróleo subiu 48,4% entre dezembro de 2020 e dezembro de 2021. O QAV, no ano passado, subiu 91,7%, quase o dobro do petróleo”, ressaltou.

Segundo a Abear, de 1º de janeiro a 1º de julho deste ano o QAV acumula alta de 70,6%. O cálculo da associação usa dados da estatal. De acordo com a organização, esses são valores à vista, sem considerar os tributos.

“É importante que haja uma política pública para reduzir o preço do combustível, que no Brasil chega a ser até 40% mais caro do que no exterior”, defende a associação.

Efeito sobre o preço das passagens

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a tarifa aérea média entre janeiro e abril deste ano foi 21,52% maior do que no mesmo período de 2019, antes da pandemia, pressionada pela alta dos custos com querosene de aviação.

Segundo o órgão, a variação do preço desse combustível no primeiro quadrimestre de 2022 foi 96,7% maior do que a do mesmo período de 2019. A agência também informou que o combustível teve peso de 36% na planilha de custos das empresas aéreas nos primeiros meses do ano.



Com a tendência de alta, o preço médio da tarifa aérea doméstica nesses quatro meses foi de R\$ 580,41, chegando a R\$ 659,20 em abril. O painel da Anac mostra ainda que, no mesmo mês de 2021, a tarifa estava em R\$ 366,41.

Para Marcus Reis, economista perito em aviação, é inevitável que as empresas repassem o aumento dos custos para os passageiros.

“Cerca de 40% do custo de uma passagem vem do combustível, então é natural que as empresas repassem o aumento do preço do querosene para os clientes. Seria complicado estimar o valor do aumento das tarifas, porque isso varia em cada estado e até entre os aeroportos. O certo é que as empresas já têm baixa margem de lucro, de 0,1% a 0,5%, então não seriam capazes de absorver essa alta sem repassar”, afirmou o economista.

De acordo com Gilberto Braga, economista do Ibmecc RJ, existem outros fatores que podem gerar aumento no preço das passagens.

“Hoje, há uma procura muito grande por passagens aéreas, por demanda reprimida, pessoas visitando parentes. Só que não há um crescimento proporcional da oferta de voos, até porque várias companhias aéreas encontram dificuldades econômicas, ainda como consequência da pandemia. Algumas devolveram aeronaves, cortaram voos, e isso faz com que essa demanda por voos produza um aumento dos preços. Então não podemos dizer que o aumento do preço das passagens se dá exclusivamente pelo aumento de custos”, declarou.

Braga relata ainda que a situação se repete no cenário internacional. “Agora que estamos no verão europeu, época que mais se viaja por lá, os Estados Unidos e Europa estão com falta de pessoal, e os funcionários estão, inclusive, fazendo greves por excesso de trabalho, pedindo recontração de colegas e aumento dos salários”.

Questionada sobre possível aumento dos preços das passagens, a Latam deixou o assunto a cargo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). Procuradas pela CNN, a GOL e a AZUL não deram retorno até a publicação desta reportagem.

Fonte: CNN Brasil

Data: 08/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO PUBLICARÁ DECRETO TORNANDO MAIS RÁPIDO ABATIMENTO DE TRIBUTOS EM MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

Além disso, estão sendo fechadas duas medidas provisórias: uma para simplificar o recolhimento de impostos em cadeias longas e outra para incentivar a indústria de semicondutores

Por Eliane Oliveira — Brasília

A três meses da eleição, o governo prepara um decreto que permite a depreciação acelerada de até 100% de máquinas e equipamentos novos no primeiro ano de compra do bem. A ideia é abater mais rapidamente o dinheiro investido das bases de cálculo do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), uma vez que o produto vai se desvalorizando ao longo dos anos.



Governo discute medidas para estimular a indústria nacional Edilson Dantas/Infoglobo

Hoje, o empresário que comprou um equipamento para a indústria extrativa, por exemplo, consegue abater o valor investido em parcelas ao longo da vida útil do bem, o que pode ocorrer em até 20 anos, dependendo do produto. Na depreciação acelerada, todo o abatimento da base de cálculo ocorre em um prazo bem mais curto.

Segundo técnicos envolvidos no assunto, ainda não é possível saber a data em que sairá o decreto, ou quando o benefício passará a vigorar, se neste ano ou em 2023. A medida está sendo analisada por este prisma por um grupo que avalia o risco eleitoral.

Essas fontes afirmaram que não se trata de uma desoneração com renúncia fiscal, o que é proibido pela legislação eleitoral. Argumentam que a medida é um “deferimento”, que poderá gerar um ganho para as companhias de cerca de R\$ 19 bilhões ao ano.

O governo trabalha, ainda, na elaboração de duas medidas provisórias, também sem data para serem publicadas, mas que devem sair ainda em 2022. Uma delas prevê a simplificação no pagamento de tributos, principalmente de indústrias de cadeias longas. O recolhimento de impostos entre os segmentos fornecedores de insumos intermediários seria suspenso, cabendo o pagamento às indústrias de ponta, como as exportadoras.

A MP não será obrigatória e funcionará por adesão. Uma fonte ressaltou que esse sistema é usado nos setores automotivo, de maquinário e eletroeletrônico e uma das vantagens é que a medida diminui o estoque de crédito tributário ao longo da cadeia, formado por PIS/Cofins, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o ICMS. Hoje, o prazo de ressarcimento é demorado.

Outra medida, que era para ter saído no mês passado, é a MP dos Semicondutores, voltada para fomentar a indústria de chips e outros componentes eletroeletrônicos que estão em falta no Brasil e no mundo. Entre as ações previstas, estão a desoneração tributária das cadeias produtivas, o apoio a investimentos em pesquisa e desenvolvimento, a qualificação de mão de obra, a concessão de linhas de financiamento do BNDES e da Financiadora de Estudos e Projetos e a simplificação de exportações e importações.

A vigência da MP deve ficar para o ano que vem. Isto porque está prevista a desoneração do lucro operacional da empresa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2022

'MERCADO DE CARBONO EXIGIRÁ INVESTIMENTOS', AFIRMA PRESIDENTE DA SUZANO

Para Walter Schalka, “projetos que não seriam viáveis economicamente passarão a ser”, com geração de empregos na transição para a descarbonização da economia

Por Aline Scherer; Especial Para O Prática ESG — São Paulo

O Decreto Federal nº 11.075, que estabelece as bases para criação de um mercado de carbono no país, estipulou prazo de 180 dias, prorrogável por mais seis meses, para que sejam estabelecidos acordos setoriais. As empresas, a partir de representantes de seus setores, terão até 15 de novembro, com possibilidade de postergar até 14 de maio de 2023, para apresentar propostas de redução de emissões de gases de efeito estufa.



Walter Schalka, presidente da Suzano Claudio Belli/Valor

As companhias precisam considerar os objetivos de longo prazo de neutralidade climática, o “carbono zero” que algumas companhias vêm adotando até como slogan. O que significa que a quantidade de emissões deverá ser igual à de remoções, “sequestro” ou captura de gases de efeito estufa da atmosfera.

Esses objetivos de longo prazo foram estabelecidos pelo Estado brasileiro no âmbito das negociações do Acordo de Paris em 2015 e reafirmados pelo governo em 2020. O país se comprometeu a reduzir emissões líquidas totais de gases de efeito estufa em 37% em 2025 e 43% até 2030.

Ou seja, uma vez aprovados os acordos setoriais, o prazo para redução de emissões por parte das empresas será curto e exigirá investimentos na transição para a economia de baixo carbono.

-Eu acho que isso vai forçar o maior investimento da história do mundo, vai gerar empregos e oportunidades- diz Walter Schalka, presidente da Suzano, fabricante de papel, celulose e outros produtos desenvolvidos a partir do cultivo de eucalipto.

Por outro lado, o mercado de carbono regulado viabilizará o retorno sobre esses investimentos.

-Fazer o retrofit de uma das nossas fábricas hoje não dá retorno sobre o capital empregado. Mas, se colocar na conta o que vai evitar e reduzir as emissões, essa conta vai fechar. Muitos projetos que não seriam viáveis economicamente passarão a ser- explica o executivo.

Papel e celulose é um dos nove setores que devem apresentar planos setoriais de mitigação e de adaptação às mudanças climáticas ao Poder Executivo, dentro da Política Nacional sobre Mudança do Clima. Os demais setores são: geração e distribuição de energia elétrica; transporte público urbano e sistemas modais de transporte interestadual de cargas e passageiros; indústria de transformação e bens de consumo duráveis; indústrias químicas fina e de base; mineração; construção civil; serviços de saúde; e agropecuária.

No caso do setor de papel e celulose, representado pela Ibá, a associação da indústria brasileira de árvores plantadas, alguns elementos de autorregulamentação implementados nas últimas décadas permitiram que esta indústria reduzisse suas emissões. Por exemplo, com a proibição de corte de árvores nativas e do plantio em áreas degradadas após 1994.

Qual sua avaliação sobre o decreto do mercado de carbono publicado pelo governo?

O governo deu um passo importante para poder criar um mercado brasileiro de carbono. Simultaneamente ao decreto tem o projeto de lei da [deputada federal] Carla Zambelli. Na minha opinião os dois são complementares e deveriam ser compostos. A primeira discussão é como nós vamos precificar adequadamente o carbono. E a base de tudo é fazer uma redução imediata das emissões e o aumento de sequestro de carbono. Isso é inexorável, não dá mais pra nós ficarmos postergando.

Essa combinação precisa levar a um processo de investimento da descarbonização, que acho errado fazer com base em subsídios. A forma de fazer é obrigar as empresas a reduzirem suas emissões, e se não reduzirem serão penalizadas financeiramente por isso. Se conseguirem reduzir mais do que o limite que foi determinado a elas, poderá comercializar o que sobrar. Eu acho que

isso vai forçar o maior investimento da história do mundo, vai gerar empregos e oportunidades, a redução das emissões e o aumento do sequestro de carbono.

O decreto vem sendo criticado porque não coloca um limite de emissões, como é no sistema “cap and trade” no mercado regulado europeu. Qual sua opinião?

Existe uma tendência natural de crítica por uma questão muito importante que é o governo não estar dando resultados adequados na preservação da Amazônia, na redução ou na eliminação do desmatamento ilegal, que é de onde vem o grande volume de emissões que nós temos no Brasil.

Nós precisamos cumprir a legislação que já existe e eliminar o desmatamento ilegal da Amazônia. Em relação ao mercado de carbono, a minha visão pessoal é que o sistema “cap and trade” é o melhor sistema que deveria ser estabelecido, e é o que está no projeto de lei da Carla Zambelli.



No Brasil, já existem leis ambientais que impõem às empresas condutas práticas que controlam ou inibem as emissões de gases de efeito estufa (GEE) AFP

Outra crítica que se faz é sobre a necessidade de acordos setoriais, a exemplo do que acontece no decreto da logística reversa de resíduos sólidos, o que pode demorar. O que o senhor acha disso?

Ao invés de termos uma decisão de cima para baixo, do governo determinar qual que vai ser a redução em cada um dos setores, a beleza desse decreto é que os próprios setores vão se autorregular e falar quantos por cento vão reduzir de emissões. Se a soma dos percentuais de redução de cada um dos setores não for suficiente, vamos ter de achar uma solução mais holística para o país. Mas isso dá a dimensão de uma maturidade empresarial, de que os setores têm de buscar a autorregulação.

O decreto do governo não estabeleceu a meta para redução [de cada setor] e ele pode evoluir para estabelecer essa meta para redução depois dos acordos setoriais. Não dá mais para ficarmos postergando, precisamos de ações imediatas de redução de emissões de carbono e aumento de sequestro de carbono.

Como estão as conversas setoriais que a Suzano já vem fazendo mesmo antes do decreto?

O setor de árvores plantadas no Brasil inclui vários segmentos, não só de papel e celulose, representado pela Ibá (associação da indústria brasileira de árvores), já vem passando por um processo de evolução na auto regulamentação. O Brasil é um dos poucos países do mundo que só usa árvores plantadas para a produção, não utilizamos árvores nativas. Além disso, só se usam áreas degradadas antes de 1994, para evitar novas devastações.

Mas ainda precisa de colaboração e mais investimentos, no futuro esse setor pode produzir mais energia limpa, pode substituir materiais plásticos. Tem que ser colocado para o nosso setor uma meta dessa contribuição - a mais do que nós estamos fazendo hoje, porque se não a gente não reduz as emissões. Nós temos que olhar como sociedade.

Qual a oportunidade financeira que o mercado de carbono dá às empresas?

Todas as empresas do setor de papel e celulose já vendem energia no grid, mas podem vender mais. Por exemplo, fazer o retrofit de uma das nossas fábricas, mudando o sistema de caldeira de recuperação, ou sistema de turbina, que são mais antigos, para que possam produzir mais energia, hoje não dá retorno sobre o capital empregado. Mas se eu colocar na conta o que elas vão evitar de emissões, e que vão reduzir a emissão de carbono global, essa conta vai fechar. E aí muitos



projetos que não seriam viáveis economicamente passam a ser viáveis e nós vamos ter um mega investimento global na descarbonização.

O senhor chegou a conversar com seus pares globais sobre os elementos inéditos previstos no decreto, como os créditos de metano?

Falei com alguns CEOs sobre o decreto, mas eu acho que não se formou ainda um consenso. Eu vejo uma predisposição muito positiva do governo de construir uma solução adequada para o mercado de carbono, e esses novos elementos que foram trazidos também são relevantes. O Brasil, infelizmente, é um grande produtor de metano, em função da pecuária, e, portanto, precisa endereçar também essa questão. Tanto é que se comprometeu na COP26 em relação a essas metas e a definir seu próprio mercado de carbono.

Depois nós vamos ter que submeter ao mercado regulado global, que vai passar pelas Nações Unidas, no IPCC. Então, são dois níveis, o nível nacional e o nível global para poder negociar. A minha percepção é que ao longo do tempo nós vamos estabelecer um mercado global de carbono, assim como tem o mercado global de soja, de milho, de celulose.

Que cuidados que as empresas precisam ter nesse processo?

Vamos ter de fazer um processo de certificação muito robusto para não dar dupla contagem, para ninguém ter créditos fakes de carbono. E tem a ver com o critério fundamental que é o de adicionalidade: vai ter de ser feito uma linha de corte, a partir daquela data é que projetos que tragam adicionalidade de carbono gerarão possibilidade de negociação de créditos no mercado regulado, ou no mercado voluntário. Com isso, a questão da certificação passa a ser muito relevante.

Uma das discussões relevantes é sobre a importância de fazer o reporte e o cálculo das emissões com base em um modelo científico, mas há poucas adesões no Brasil. É o caso da Suzano?

É uma discussão muito longa na sociedade sobre o que é certificável e o que não é. Assim como tem um padrão de contabilidade global, deveria ter um padrão global do que é emissão certificável e do que não é certificável. Quando tivermos esse padrão de certificação, que quem vai fazer pode ser uma empresa de auditoria global, ou uma empresa de consultoria, não importa a nacionalidade das certificadoras, o que importa é um critério único de certificação global.

Neste momento, a Suzano está utilizando uma empresa global chamada Verra. Fazemos parte do SBTi [Science Based Target Initiative, organização que defende a definição de metas de emissões baseadas na ciência], e estamos ali discutindo quais são os critérios.

[A Suzano tem compromissos voluntários de reduzir suas emissões e ampliar a remoção de gases do efeito estufa da atmosfera. Mesmo assim, em setembro de 2021 se comprometeu em fixar, no prazo de até dois anos, uma meta alinhada aos critérios e recomendações da Science Based Target Initiative considerando a emissão própria e a da cadeia de valor].

Outra discussão ligada ao Brasil é sobre a certificação de áreas preservadas. Qual sua opinião?

Se você olhar pro critério da adicionalidade, a resposta é que não deveria ter certificação. Mas em compensação isso pode fazer com que haja mais desmatamento ilegal. Eu defendo a tese de que florestas nativas públicas deveriam sim se beneficiar, para forçarmos a monetização do carbono para as comunidades de algumas regiões e resolvermos questões sociais.

Batalha judicial: Defesa do clima chega aos tribunais e coloca empresas e governos como réus

É preciso gerar atividade econômica para as comunidades, ligada à preservação e regeneração de áreas já degradadas. A Suzano tem 1 milhão de hectares de florestas nativas. Não deveríamos nos beneficiarmos dessa regra, mas florestas nativas públicas sim.

A Suzano ainda não participa do mercado voluntário?

Temos 7,5 milhões de toneladas de carbono que estão na fase final de certificação, não sabemos exatamente em quanto tempo será aprovado. Poderíamos já estar negociando créditos de certificação futura, mas queremos ser mais conservadores e só entrar no mercado voluntário quando tivermos a certificação pronta. Mesmo porque não temos nenhuma experiência em comercializar carbono nessas quantidades.

Já temos um time pronto de especialistas em negociar e conversas bilaterais com empresas que querem comprar no nosso mercado voluntário, mas temos dúvida se vamos seguir esse caminho, ou se vamos esperar pelo mercado regulado. O mercado voluntário tem o preço muito inferior ao do regulado, mas em compensação poderíamos vender muito antes, pois não sabemos quando teremos o mercado regulado. Ainda estamos discutindo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2022

'BRASIL VAI SER HUB DE EXPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO', DIZ PRESIDENTE DA VESTAS PARA A AMÉRICA LATINA

Participação da geração eólica na matriz energética brasileira pode dobrar em cinco anos, para 40 GW, diz executivo da companhia dinamarquesa

Por Manoel Ventura — Brasília



Eduardo Ricotta, CEO da dinamarquesa Vestas Divulgação

De olho no potencial gigantesco do Brasil na energia eólica, o presidente da Vestas para a América Latina, Eduardo Ricotta, afirma que o país tem capacidade de ser um hub de exportação do hidrogênio verde, visto como um dos elementos decisivos para os planos de descarbonização em escala global da geração de energia.

A multinacional de origem dinamarquesa é a maior fabricante de aerogeradores do mundo, com mais de 145 gigawatts (GW) instalados em todo o planeta, e com cerca de 50% do mercado brasileiro. O hidrogênio renovável recebe esse nome quando vem de um processo que usa exclusivamente energia de fontes renováveis, como hídrica, eólica e solar.

Para Ricotta, será possível ao Brasil dobrar a participação da energia eólica na matriz energética nacional dentro de cinco anos. Hoje, são 20 GW.

A Vestas alcançou 950 turbinas produzidas da plataforma 4 MW na fábrica em Aquiraz (CE). O que isso significa?

A gente vive um momento histórico do ponto de vista de volume que atingimos aqui no Brasil. O país há alguns anos atrás ocupava a 15ª posição de capacidade de instalada de energia renovável eólica, hoje ele ocupa a sexta posição.

Teve uma evolução muito grande na quantidade de parques instalados. Para a Vestas significa que a gente apostou no país correto, significa que a gente está com a tecnologia certa para continuar crescendo no país e na América Latina.

Hoje, qual é o peso do mercado brasileiro para os negócios globais da Vestas?

Está entre os cinco maiores mercados da Vestas no mundo, de 90 países que operamos. Nós temos uma fábrica no Ceará, em Aquiraz, um centro de serviço em Natal. É uma operação muito relevante para o grupo.

A gente vem aumentando a produção ao longo dos últimos meses. A cada revisão de volumes que temos que entregar, a gente precisa ir ajustando a capacidade de fábrica. Mas temos que lembrar da cadeia de suprimentos. É uma cadeia que está em desenvolvimento, então não é fácil escalar a produção. A gente teve muitas oscilações desde o começo da energia eólica aqui no Brasil, até hoje, e isso fragiliza um pouco a cadeia de suprimentos.

Agora que a gente tem volumes constantes de crescimento ao longo dos anos, estamos desenvolvendo mais fornecedores para ter uma cadeia mais robusta. Então fazemos aumentos sim, mas temos que considerar a capacidade de suprimentos que temos no país e alinhado com a demanda que a gente tem também nos próximos anos.

Há expectativa do governo de dobrar a participação da energia eólica no mix nacional em cinco anos. Esse planejamento é realista?

É realista. É praticamente colocar 20 gigas (GW) na matriz energética nos próximos 5 anos. Seria 4 GW por ano. Isso é completamente factível, inclusive, pela produção que a gente tem hoje. Só no ano passado, a Vesta sozinha entregou 2 GW no Brasil. Então, fazer 4 GW por ano é algo bem factível. Eu vejo que é algo que pode ser feito, sim.

A energia eólica do país tem algum diferencial?

O recurso natural do Brasil é muito bom. São ventos constantes, ventos unidirecionais e com pouca turbulência. Isso faz com que você tenha uma boa produção de energia. O segundo ponto é a posição geográfica do Brasil. A gente tem os melhores ventos no Norte e Nordeste do Brasil. Quando a gente fala sobre o petróleo do futuro, que é o hidrogênio verde, a amônia, isso é fundamental.



Mudança: Parque eólico na Bahia: companhias afirmam que consumidor está mais preocupado com sua responsabilidade social e ambiental — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

Se você for fazer exportação de hidrogênio, de amônia, está a 6 dias de navio da Europa, a 7 dias do do mercado de Nova Iorque. A localização, onde a gente tem os ventos, é um bom hub de exportação para o que vem, que é o hidrogênio verde.

Como assim?

Tem um estudo da Bloomberg, com 18 países, para dizer onde terá um menor custo de hidrogênio verde no mundo inteiro. E o Brasil é o número um, seguido do Chile. Na outra ponta, você tem Japão e Coreia. Então o Brasil é muito competitivo, pelos recursos naturais que a gente tem nesse país. Eu não tenho dúvida que o Brasil vai ser um hub de exportação não só do hidrogênio verde, mas dos componentes.

A utilidade do hidrogênio é ilimitada, porque é uma fonte energética muito forte. Você pode ter vários derivados do hidrogênio, como amônia, e é zero emissão de carbono. Obviamente, a gente tem desafios. Mas quando você tiver alta escala a baixo custo, você vai ter o hidrogênio como se fosse petróleo. Para mim está muito claro que isso é um potencial a ser explorado pelo pelo Brasil nos próximos anos.

Há planos concretos para a criação de parques offshore, mesmo com o potencial gigante que o Brasil tem em terra?

Eu acho que o parque offshore é complementar. O onshore (terra) tem uma produção muito boa, porque o vento no Brasil é muito bom. A princípio você vai fazer onshore, que é algo mais imediato, e offshore vem ao longo do tempo. Para o offshore a gente precisa de um arcabouço regulatório, que o Congresso está finalizando.

Que cara o offshore deverá ter no Brasil? Vamos ver muitas empresas do ramo de petróleo, como tem acontecido no resto do mundo?

Está tendo um interesse das empresas de óleo e gás muito forte, porque elas já exploram o mar. Fazer hidrogênio ou fazer energia no mar é algo que não seria algo muito diferente do core business de uma empresa de petróleo. É natural que eles façam essa migração para energia renovável, mas acho que eles vão explorar o onshore também. O onshore vai continuar crescendo, ele é mais barato.

A empresa percebe que a demanda para a energia renovável aumentou?

E está crescendo muito rápido. Essa transição energética deu uma acelerada agora. Tem uma geração de carros, ônibus, caminhões, navios, teste em avião, ter hidrogênio e elétrico ou qualquer outra fonte de combustível que tenha menos emissão de CO2.

O país tem parques eólicos antigos, enquanto a tecnologia está evoluindo. Como fazer essa adaptação?

A gente faz retrofit (processo de modernização de algum equipamento já considerado ultrapassado ou fora de norma) desses parques. Com o retrofit você recondiciona a turbina para que ela consiga gerar mais 20 anos, 30 anos. Você pega de 1979 até 2022, o tamanho das turbinas aumentou 22 vezes.

Mas é eficiência, a geração de energia, aumentou mais de 500 vezes. Isso mostra que a geração aumentou muito mais do que o tamanho dos equipamentos, porque a gente tem melhorado a tecnologia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2022

SAIBA COMO E QUANDO A CONEXÃO 5G DEVE CHEGAR ATÉ VOCÊ

Repórter Bruno Rosa conta todos os detalhes sobre o início da operação da nova tecnologia, que começou em Brasília e já deve chegar a outras capitais ainda este mês

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



No Brasil, tecnologia 5G começou a ser implementada nesta semana Arte

A primeira capital do país em que o 5G já está disponível é Brasília, que teve a tecnologia implantada na quarta-feira (06). Belo Horizonte, Porto Alegre, João Pessoa, São Paulo e Rio serão as próximas, e já há algumas previsões de data de início. Com a alta velocidade, a aplicação dessa tecnologia vai muito além de baixar filmes rapidamente. Com conexões a relógios, carros e óculos de realidade expandida, o 5G poderá ser

útil para inúmeras funcionalidades. Os R\$ 47,2 bilhões movimentados com o leilão em novembro do ano passado dimensionam a expectativa do mercado, no que foi o maior negócio analisado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) até hoje. No Ao Ponto desta sexta-feira, o repórter Bruno Rosa conta todos os detalhes sobre o cronograma e o funcionamento da conexão com 5G no Brasil, além dos desafios para implementação dessa nova tecnologia. Ele ainda explica quais aparelhos já são compatíveis, os cuidados na hora da compra de novos equipamentos e as utilidades que passarão a ser viáveis já nos próximos anos.

Publicado de segunda a sexta-feira, às 6h, nas principais plataformas de podcast e no site do GLOBO, o Ao Ponto é apresentado pelos jornalistas Carolina Morand e Roberto Maltchik, sempre abordando acontecimentos relevantes da atualidade. O episódio também pode ser ouvido na página de Podcasts do GLOBO. Você pode seguir a gente em plataformas como Spotify, iTunes, Deezer e também na Globoplay.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/07/2022

TERMINAL VIP DE GUARULHOS OFERECERÁ TRANSFER EM LIMUSINE E TERÁ ESTACIONAMENTO PARA CARROS VOADORES

Operadora do local diz que busca tornar o luxo mais acessível; serviço custará a partir de R\$ 800 por chegada

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Projeto do terminal VIP de Guarulhos é assinado pelo arquiteto e designer Carlos Rossi Divulgação

O terminal VIP do aeroporto de Guarulhos, destinado ao público que pode pagar por um serviço exclusivo de embarque e desembarque, entrará em obras até outubro e deverá abrir as portas em 2023. Entre as inovações do local, estão um "vertiporto" para os chamados carros voadores, os eVTOLs (veículos de pouso e decolagem

vertical), e também a oferta de transporte de passageiros em limusines.

O contrato que viabiliza a construção e a operação do espaço foi assinado nesta quinta-feira pela AEPM Brasil, subsidiária da canadense AEPM International, com a concessionária do aeroporto, a GRU Airport. Em junho, o Ministério da Infraestrutura, que autorizou a assinatura do contrato por 40 anos, havia divulgado que a operadora seria a Jetex, o que não se confirmou. Na ocasião, a GRU Airport não desmentiu a informação.

O terminal VIP de Guarulhos será o primeiro do tipo no Brasil e, de acordo com a operadora, o maior do mundo. Terá 5.100 metros de área construída em dois andares e as obras devem durar 18 meses. Ao todo, o investimento da companhia chega aos US\$ 100 milhões (R\$ 534 milhões).

Embora o projeto do terminal já conte com o espaço destinado ao vertiporto, a construção do ponto para pouso e decolagens dos carros voadores, diz Anita Newcourt, vice-presidente de experiência do cliente da AEPM International, ainda depende da viabilização desse meio de transporte no Brasil e das licenças para operação desse tipo de pista, o que a companhia estima para 2026.

O espaço será destinado a passageiros de voos comerciais regulares, e não da aviação executiva, como se divulgou anteriormente. Anita diz que o objetivo é oferecer um serviço personalizado, mas relativamente acessível.

Os preços no Brasil começam em US\$ 150 dólares por pessoa e por chegada (R\$ 800 no câmbio atual) e US\$ 250 por partida (o equivalente a R\$ 1.335). A empresa atua também em um terminal VIP no aeroporto de Heathrow, em Londres. Lá, o serviço custa US\$ 3.000 (R\$ 16.020) para três passageiros.

O serviço mais básico oferece buscar o passageiro de limusine em seu hotel ou residência em São Paulo e deixá-lo no terminal. Na chegada, funcionários da AEPM vão se encarregar de despachar a bagagem dos passageiros e fazer para eles os trâmites até de imigração.



Aeroporto de Guarulhos, um dos maiores do mundo, vai ganhar terminal VIPO para ricos — Foto: Divulgação

O check-in dos passageiros será acompanhado por um anfitrião dedicado, segundo a empresa, para evitar filas e o contato com o restante da burocracia do aeroporto.

— Queremos prestar um serviço que seja acessível também a passageiros que não necessariamente voem apenas de primeira

classe, mas também na econômica. Nossa vantagem é que não será somente um business lounge, mas um terminal inteiro sem barulho e filas. O cliente vai chegar e entregar o passaporte a um anfitrião que vai cuidar dos trâmites burocráticos de check-in e imigração para ele — afirma Anita Newcourt.

O edifício também vai contar com um restaurante com pratos à la carte preparados por um chef brasileiro e, segundo a executiva, a refeição está inclusa na tarifa. O local também oferecerá duty-free e aluguel de carros.

O arquiteto Carlos Rossi é responsável pelo projeto do terminal, que inclui ainda salas de reuniões cujo uso é cobrado à parte. Haverá ainda um jardim sensorial, um espaço infantil à prova de som, uma área destinada a animais de estimação, um lounge para dormir e até um serviço de engomadoria e engraxate. Quem decidir tomar banho no local terá à disposição chuveiros de alta pressão.

Inicialmente, a operadora canadense prevê que a estrutura em Guarulhos receba de 70 a 90 passageiros por dia. Para oferecer um serviço de luxo, o cálculo é que será necessário 1 funcionário para cada 2 clientes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO PRETENDE LANÇAR PACOTE DE INCENTIVOS À INDÚSTRIA ÀS VÉSPERAS DAS ELEIÇÕES

Medidas preveem simplificação de impostos e estímulo a investimentos; Casa Civil e AGU analisam se pacote fere lei eleitoral

Por Antonio Temóteo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A menos de três meses das eleições, o governo Jair Bolsonaro pretende lançar um pacote de medidas de incentivo à indústria, com simplificação de impostos e estímulos a investimentos no setor produtivo.

Entre as medidas está um decreto para incentivar investimentos na compra de máquinas e equipamentos, por meio do incentivo fiscal da depreciação acelerada. Hoje, uma empresa pode deduzir do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) o valor do investimento em máquinas e equipamentos; mas, essa dedução é parcelada e pode levar até 20 anos, dependendo do equipamento comprado. Por meio do decreto, o governo promete a dedução em um único ano.



Uma empresa pode deduzir do IR e da CSLL o valor do investimento em máquinas e equipamentos, mas essa dedução é parcelada e pode levar até 20 anos Foto: Felipe Rau/ Estadão

A expectativa é de que a publicação seja feita no próximo mês, com vigência de cinco anos. Com a medida, o governo espera que as companhias tenham mais dinheiro em caixa para acelerar investimentos. O benefício fiscal estará disponível para empresas da indústria extrativa (com exceção da indústria de carvão), indústria de transformação (com exceção da indústria de fumo), empresas de eletricidade e gás e de saneamento e

construção.

A estimativa inicial considerava um impacto de R\$ 19 bilhões na arrecadação se a medida estivesse vigente entre abril e dezembro de 2022. Se for publicada até agosto, o governo estima um impacto de R\$ 10 bilhões. "Com a medida, a empresa pagaria menos imposto agora, mas teria um custo maior nos anos seguintes. A medida ajuda no fluxo de caixa, ao liberar mais recursos para investimentos no curto prazo", disse um técnico com conhecimento do assunto.

Simplificação de impostos

Outra proposta em estudo é a simplificação do pagamento de tributos nos setores industriais com cadeia produtiva longa. Pela medida, haverá a suspensão do recolhimento de impostos pelas empresas que compõem a cadeia de produção e a cobrança se concentrará no último elo.

A proposta, que permitirá adesão voluntária, beneficiará as indústrias automotiva, de maquinário e de eletroeletrônicos. Na avaliação do governo, a medida diminui o estoque de créditos e resíduos tributários.

"Uma montadora, por exemplo, comprará os produtos dos fornecedores mais baratos, sem a incidência dos impostos, e fará todo o recolhimento da carga tributária. Essa medida reduzirá os preços dos produtos exportados e dos que são vendidos no mercado interno porque a empresa conseguirá usar todos os créditos tributários", disse um técnico do governo.

O governo também quer estimular a produção de semicondutores no Brasil. A proposta prevê a desoneração da cadeia produtiva e o pagamento dos tributos seja feita apenas na comercialização do produto final. A expectativa é que a medida seja publicada em agosto e as ações com impacto fiscal terão validade a partir de 2023.

Além disso, o processo de importação e exportação será simplificado, com inspeções nas fábricas, sem a necessidade de abertura de caixas para a verificação dos chips ou da matéria prima. A MP também vai facilitar a emissão de vistos para estrangeiros trabalharem no Brasil e regulamentar o teletrabalho no exterior.

As medidas do pacote "pró-indústria" ainda precisam ser analisadas pela Casa Civil e pela Advocacia Geral da União (AGU). As duas pastas analisam se haveria eventuais conflitos com a legislação eleitoral. Caso seja identificado qualquer descumprimento da norma, a publicação do decreto só ocorrerá em novembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2022

GASOLINA CAI 8,9% COM EFEITO ICMS E REGISTRA PREÇO MÉDIO DE R\$ 6,49 POR LITRO, DIZ ANP

Já o diesel, que não foi beneficiado pelo estabelecimento de um teto do tributo, teve ligeira queda, de 0,4%

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A redução do ICMS na maioria dos Estados derrubou o preço da gasolina em 8,9% na semana de 3 a 9 de julho, segundo levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O preço médio em todo o território nacional passou de R\$ 7,13 o litro para R\$ 6,49. Já o diesel, que não foi beneficiado pelo estabelecimento de um teto do tributo, teve ligeira queda, de 0,4%.

O preço máximo da gasolina comum foi encontrado em Crateús, no Ceará, a R\$ 8,52 o litro, e o mais barato a R\$ 5,22 em Macapá, no Amapá. Já o preço médio do óleo diesel caiu de R\$ 7,55 o litro para R\$ 7,52 de uma semana para outra. O mais caro foi encontrado no Acre, a R\$ 8,95 o litro e o mais barato a R\$ 5,69, no Balneário Camboriú, em Santa Catarina.

O preço do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), ou gás de cozinha, permaneceu praticamente estável, com o preço máximo de R\$ 160,00 e o mínimo de R\$ 84,99. Na média, o botijão de 13 quilos foi comercializado a R\$ 112,45, contra R\$ 112,34 uma semana antes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2022

SINAIS DE RECUO DA INFLAÇÃO

Apesar da área fiscal estar comprometida com os movimentos recentes do governo Bolsonaro, as previsões para julho sinalizam recuo na inflação

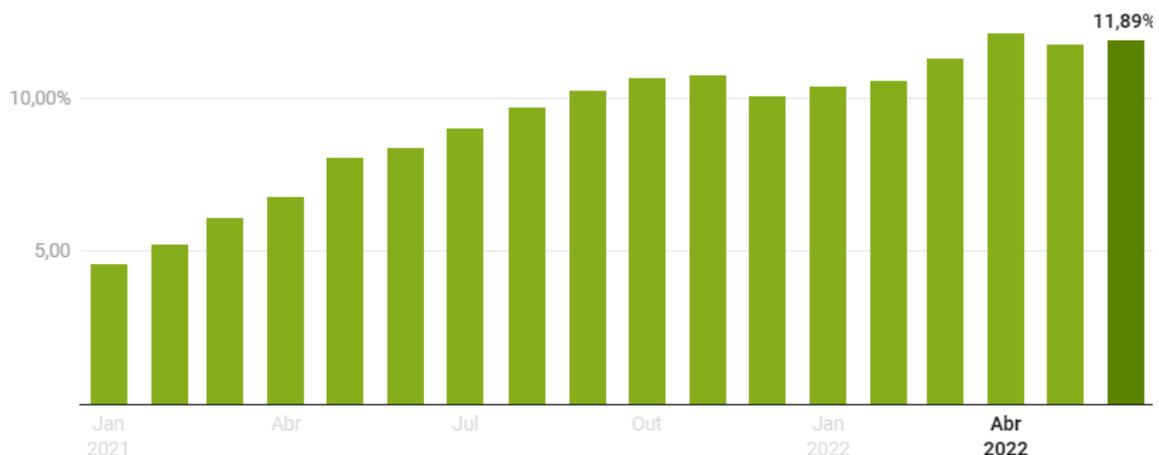
Por Celso Ming, O Estado de S.Paulo*

A evolução do custo de vida no Brasil continua subindo, mas a tendência é de baixa, como se vê com o que já acontece com os preços do petróleo e das matérias-primas.

A inflação de junho medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) veio alguma coisa acima do esperado. Ficou em 0,67%, a mais alta para o mês desde 2018. Em 12 meses, continua nos dois dígitos pelo décimo mês consecutivo, em 11,89%.

IPCA

Inflação acumulada em 12 meses





O brasileiro parece conformado com esses números elevados. Mas a corrosão do poder aquisitivo é inegável e se reflete na baixa evolução do consumo, porque o orçamento já não dá conta das despesas domésticas.

Desta vez, este não é um fenômeno apenas da economia brasileira. No mundo inteiro a inflação vai-se descolando, o que semeia estresse nos mercados. Nos Estados Unidos, em maio, atingiu 8,6% em 12 meses; no Reino Unido, 9,1% - a maior em 40 anos. E na zona do euro, a inflação anual voltou a atingir a máxima histórica em junho (8,6%) ao superar o recorde anterior de 8,1% registrado em maio.

As causas são conhecidas. Primeiramente, foi a desorganização dos fluxos de produção e distribuição pela covid-19 que puxou pelos preços ao longo de 2020 e 2021. Depois, veio a recuperação, em descompasso com a oferta de bens e serviços. E, finalmente, veio a guerra na Ucrânia que provocou o choque nos preços do petróleo e das matérias-primas e nova desorganização dos fluxos a partir de fevereiro deste ano.

Em parte, a inflação mundial é consequência da leniência dos grandes bancos centrais, que despejaram dinheiro demais na economia global, destinado ao combate da estagnação que veio com a pandemia. Depois que os preços dispararam, os dirigentes dos bancos centrais demoraram para reagir, sob o argumento de que a alta não é consequência da política monetária, ou seja, de dinheiro demais na economia, mas da escassez momentânea produzida pela guerra. As coisas, diziam eles, voltariam aos eixos mais ou menos naturalmente. Quando começaram a acionar os juros nos Estados Unidos, veio a reação contrária: veio o medo de brutal recessão. E é, no momento, o fator principal que está revertendo a alta do petróleo e das matérias-primas.

Não dá ainda para saber até quando contar com esse alívio, porque a guerra ainda não tem desfecho à vista.

Aqui no Brasil, a expectativa é de tombo na inflação. O Boletim Focus, do Banco Central, que afere as projeções do mercado, aponta para julho uma inflação de apenas 0,06%. Já há notório recuo dos preços dos combustíveis e de importantes alimentos, o que dá sustentação para essa expectativa.

O elo mais fraco, onde a corda ainda poderá rebentar, está na área fiscal. Além de uma profusão de gastos que ninguém sabe a quanto andarão, porque estão no assim chamado "orçamento secreto", o governo Bolsonaro providencia novos despejos de recursos na economia com o objetivo de comprar o voto do eleitor. Isso terá, sim, seu preço em inflação.

*CELSO MING É COMENTARISTA DE ECONOMIA

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 08/07/2022

ANFAVEA REVÊ DE 9,4% PARA 4,1% A PREVISÃO AO CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO EM 2022

Na produção, a expectativa agora é de crescimento de 4,1%, com 2,34 milhões de veículos, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus, a serem montados no resultado final do ano

Por Eduardo Laguna, O Estado de S.Paulo

A Anfavea, entidade que representa as montadoras, revisou para baixo nesta sexta-feira, 8, as previsões ao desempenho do setor no ano. A nova estimativa vem após as vendas abaixo do esperado do primeiro trimestre e as persistentes dificuldades de abastecimento das linhas de montagem das fabricantes.

Na produção, a expectativa agora é de crescimento de 4,1%, com 2,34 milhões de veículos, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus, a serem montados no resultado final do ano. No início de 2022, a expectativa da Anfavea era terminar 2022 com crescimento de 9,4% sobre o total produzido em 2021.

Já a expectativa de crescimento das vendas de veículos no Brasil, que era de 8,5%, foi reduzida a apenas 1%. Se confirmado o prognóstico, o ano terminará com 2,14 milhões de veículos comercializados.



Anfavea revisou para baixo a produção de veículos no País em 2022 Foto: Washington Alves/Reuters

Otimismo

Por outro lado, a associação está mais otimista em relação às exportações, que, conforme as novas projeções, devem subir 22,2%, chegando a 460 mil veículos. Antes, a previsão era de alta de 3,6% dos embarques a mercados internacionais.

Antes da Anfavea, a Fenabreve, entidade que representa as concessionárias, já tinha apresentado previsões que apontam para

estagnação (crescimento zero) das vendas de veículos em 2022, atualizando o prognóstico inicial que era de crescimento de 4,6%.

Desarranjos na produção global

Ao apresentar as projeções em coletiva à imprensa, Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, disse que os novos números refletem o cenário de desarranjos na produção global, provocados pela guerra na Ucrânia e a crise logística decorrente dos lockdowns na China, além dos resultados fracos dos três primeiros meses do ano, que puxaram a média de vendas de veículos no País para baixo. Também entram na conta as condições mais restritivas no acesso ao crédito, já que, além do aumento dos juros, os bancos estão exigindo maior parcela de entrada nos financiamentos.

A expectativa daqui para frente, contudo, é de recuperação, disse o executivo, que conta com menos dificuldades de abastecimento no segundo semestre. Ele não descartou uma surpresa nos resultados, a depender do fluxo de fornecimento de peças, cujo maior gargalo está nas entregas de componentes eletrônicos, dada a escassez global de semicondutores.

“Como a crise é de busca por semicondutores, podemos ter notícia melhor e alívio de produção no próximo trimestre”, declarou Leite. “O segundo semestre vai ser bem melhor do que o segundo semestre do ano passado”, acrescentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2022

PETROBRAS NA MIRA: LIRA ARTICULA PROJETO PARA ELEVAR IMPOSTO SOBRE LUCRO DE EMPRESAS

Proposta de autoria do aliado de Arthur Lira na Câmara é que empresas com lucro acima de R\$ 30 bilhões paguem 20% de CSLL; hoje, a alíquota geral é de 9%, com algumas exceções

Por Adriana Fernandes e Anna Carolina Papp, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Aliado do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), o relator-geral do Orçamento de 2022, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), apresentou um projeto de lei que aumenta a Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) das empresas que tiverem lucro superior a R\$ 10 bilhões. A cobrança do tributo poderá chegar até 20%.



Se aprovado, o projeto atingirá em cheio a Petrobras, que tem registrado lucros elevados com a alta dos preços do petróleo. O lucro da estatal é alvo das críticas do presidente Bolsonaro, Lira e de outras lideranças do Centrão.

O projeto foi protocolado poucas semanas depois de o presidente da Câmara ter ameaçado dobrar a tributação da Petrobras em reação à decisão do comando da companhia de anunciar o reajuste da gasolina e do diesel, apesar dos apelos do governo e das lideranças do Congresso.

Na justificativa do projeto, Leal ressalta que a Petrobras, em 2021, teve um lucro de R\$ 107 bilhões, enquanto os cinco maiores bancos do País (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Bradesco, Itaú e Santander) lucraram juntos R\$ 107,75 bilhões.

O deputado destaca também o lucro da estatal no primeiro trimestre de 2022, que alcançou o patamar de R\$ 44,5 bilhões. “Tudo a demonstrar a justiça do presente projeto de lei”, diz a justificativa de Hugo Leal. O relator do Orçamento cita reportagem do Estadão mostrando que a Petrobras vem registrando um percentual de recolhimento de impostos sobre o lucro “bem menor do que seria esperado pelas alíquotas tributárias vigentes no Brasil”.

De acordo a reportagem, desde 2008 a Petrobras lucrou R\$ 403 bilhões, mas pagou ao Fisco cerca de R\$ 62,7 bilhões de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e CSLL - equivalente a 15,6% da margem registrada no período. A alíquota somada dos dois tributos federais é de 34%.

Pelo projeto, quanto maior o lucro, maior a tributação, independentemente do setor econômico, com uma tabela progressiva para a cobrança da CSLL. As empresas com lucro acima de R\$ 10 bilhões a R\$ 29,9 bilhões, pagarão 15%; e as companhias com lucro líquido acima de R\$ 30 bilhões por ano, 20%.

Hoje, a alíquota da CSLL é de 9%, mas alguns setores têm taxaçaõ diferenciada. É o caso dos bancos e seguradoras. Os bancos pagam 21%; já a alíquota para as instituições financeiras não bancárias está em 16%.

Para o deputado, a tributação das empresas pela CSLL hoje não tem qualquer relação com o objetivo pelo qual essa contribuição foi instituída, ou seja, financiar a seguridade social. “Se o objetivo da CSLL é tributar o lucro das pessoas jurídicas, não se revela possível ou admissível estabelecer verdadeira e odiosa distinção entre os atores econômicos, sob pena de evidente violação ao artigo 5º da Constituição”, justifica. “O que não se pode conceber é que uma tributação sobre o lucro seja diferenciada, apenas e tão somente, por se tratar de uma determinada atividade”, acrescenta.

Hoje, a Petrobras é a empresa de capital aberto mais lucrativa do País. Nos últimos 12 meses - até o último balanço, do primeiro trimestre -, registra um lucro líquido de R\$ 150 bilhões, de acordo com a empresa de informações econômicas Economatica. Em segundo lugar está a Vale, com lucro de R\$ 113,7 bilhões. Depois, vêm Itaú Unibanco (R\$ 26,3 bilhões), JBS (R\$ 23,6 bilhões) e Bradesco (R\$ 22,8 bilhões).

Segundo a consultoria, entre as 398 empresas de capital aberto que possuem histórico de demonstrativo financeiro dos últimos 12 meses, foram 12 as companhias que lucraram acima de R\$ 10 bilhões - cerca de 3% - e seriam mais fortemente atingidas pela proposta. Sete em cada dez (71,8%) lucraram abaixo disso e 25,2% tiveram prejuízo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2022

MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO DESTE ANO MAS JÁ VÊ FURO DA META EM 2023



Banco Central voltou a publicar o Boletim Focus após nove semanas sem divulgação devido à greve dos servidores do órgão, que terminou na terça-feira

Por Thaís Barcellos e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com o efeito da redução de tributos para conter os preços de combustíveis, a estimativa para a alta do IPCA, o índice de inflação oficial, de 2022 perdeu fôlego na última semana, enquanto as estimativas para 2023, foco atual do Banco Central, seguiram avançando e já estão acima do teto também para o próximo ano.

Conforme o Relatório de Mercado Focus, a projeção para o IPCA de 2022 passou de 8,27% para 7,96%, já o de 2023 subiu de 4,91% para 5,01%. Há um mês, as estimativas eram de 8,89% e 4,39%, respectivamente.

O Banco Central voltou a publicar o Boletim Focus nesta sexta-feira, 8, após nove semanas sem divulgação devido à greve dos servidores do órgão, que terminou na terça-feira, 5. Hoje, o BC publicou os relatórios atrasados e, na próxima segunda-feira, 11, o Focus volta a sair normalmente no horário padrão, de 8h30.

Na última vez que a Focus havia sido divulgada, no dia 2 de maio, as estimativas para 2022 e 2023 eram de 7,89% e 4,10%, nessa ordem.

Mesmo com a redução nas projeções para este ano, a estimativa continua muito acima do teto da meta (5,0%), configurando o segundo ano consecutivo de rompimento do mandato principal do BC. Para o IPCA de 2023, que está subindo a 13 semanas, a expectativa atual da Focus também está acima tanto do centro da meta, de 3,25%, quanto do teto de 4,75%.

No Comitê de Política Monetária (Copom) de junho, o BC indicou que mira algo mais próximo do centro da meta do que sua projeção atual para 2023 (4,0%).

O Boletim Focus mostra estabilidade na estimativa de 2024, que permaneceu em 3,25%, mesmo patamar de um mês antes. No relatório divulgado em 2 de maio estava em 3,20%. A previsão para 2025, por sua vez, continuou em 3,00%, o mesmo da última Focus divulgada.

A meta para 2024 é de 3,00%, com margem de 1,5 ponto porcentual (de 1,5% para 4,5%). Para 2025, a meta também é de 3,00%, conforme definição do Conselho Monetário Nacional (CMN) no mês passado.

No Copom do mês passado, o BC atualizou suas projeções para a inflação com estimativas de 8,8% em 2022, 4,0% em 2023 e 2,7% para 2024. O colegiado elevou a Selic em 0,50 ponto porcentual, para 13,25% ao ano.

Taxa básica de juros

A projeção para a Selic – a taxa básica de juros – no fim deste ano ficou estável em 13,75% ao ano no Relatório de Mercado Focus da última semana, ante 13,25% há um mês. Considerando apenas as 38 respostas nos últimos cinco dias úteis, a expectativa para a Selic no fim deste ano também se manteve em 13,75%.

No Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central de junho, a Selic subiu de 12,75% para 13,25% e o colegiado indicou novo aumento de igual ou menor magnitude que em junho (0,5 pp) para a reunião de agosto. Além disso, na ata, sinalizou que a Selic deve ficar em patamar “significativamente” contracionista por mais tempo, com o objetivo de que a inflação de 2023 convirja para o “redor da meta”.

No Boletim Focus, os economistas do mercado financeiro elevaram a projeção para a Selic no fim de 2023 de 10,25% para 10,50%, de 9,75% há quatro semanas. A previsão para o fim de 2024



continuou em 7,75%, ante 7,50% de um mês atrás. Já a previsão para o fim de 2025 foi mantida em 7,50%, repetindo a taxa de quatro semanas antes.

Da última vez que a Focus foi divulgada, em 2 de maio, os percentuais eram de 9,25%, 7,50% e 7,00%, nessa ordem.

PIB

O Focus trouxe ligeiro aumento da previsão mediana para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) de 2022 na última semana, que passou de 1,50% para 1,51%. Há um mês, a estimativa era de 1,20%. Já a estimativa para o crescimento do PIB em 2023 permaneceu em 0,50%, ante 0,76% de quatro semanas atrás.

Considerando apenas as 28 respostas nos últimos cinco dias úteis, a estimativa para o PIB no fim de 2022 passou de 1,40% para 1,51%. No caso de 2023, foi de 0,53% para 0,62%, com base em 26 respostas.

O Relatório Focus ainda trouxe as medianas para a alta do PIB de 2024, que oscilou de 1,80% para 1,81%, ante 2,00% de um mês antes. No caso de 2025, continuou em 2,00%, mesmo percentual de quatro semanas atrás. No último Focus divulgado, a mediana era de 2,00% para os dois anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2022



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

AEROPORTO DE GUARULHOS TERÁ TERMINAL VIP COM ENTRADA A PARTIR DE US\$ 150

Projeto receberá investimentos de R\$ 80 milhões

Por Cristian Favaro — De São Paulo

A AEPM Brasil, subsidiária da empresa aeroespacial canadense AEPM International, assinou ontem um contrato comercial de 40 anos com a GRU Airport, concessionária que administra o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, para construir e operar o primeiro terminal VIP na América do Sul e o maior do mundo do gênero.

O terminal será focado na aviação comercial, mas executivos destacaram que há forte espaço de sinergia com o GATGRU (que opera a aviação geral em Guarulhos).

O terminal terá foco em atender os clientes que buscam exclusividade e mais conforto nas viagens domésticas e internacionais. O preço para usar o serviço começará em US\$ 150, segundo contou Fethi Chebil, presidente e CEO da AEPM.

As obras devem começar nos próximos três meses – prazo para o grupo conseguir as liberações necessárias. A previsão é que a operação comece no fim de 2023.

“Nossa estimativa é que no início a gente atenda 75 passageiros por dia, número que deve saltar para 200”, disse Chebil. Ele defendeu que há espaço para mais terminais neste formato no país.

Questionado sobre a demanda futura do projeto diante da redução de espaço da categoria primeira classe nas aéreas ao redor do mundo, o executivo defendeu que o terminal não será focado no cliente de altíssima renda.

“O serviço não é apenas para primeira classe. Temos business, temos premium economy”, disse, defendendo que há demanda para serviços mais sofisticados no setor aéreo, apesar da reconfiguração de aeronaves que tem acontecido na indústria retirando a primeira classe e focando em uma categoria “business” mais encorpada.

O investimento será de cerca de R\$ 80 milhões, incluindo uma área de negócios, um lounge, um espaço infantil, uma área para animais de estimação, espaço reservado a fumantes, Sleep Lounge, um concierge, bem como um serviço de engomadoria e engraxate e chuveiros de alta pressão.

O novo espaço também incluirá um “hub vertiport” pronto para entrar em serviço assim que os veículos aéreos urbanos decolarem nos próximos anos. A partir de 2026, e-VOLTs e táxi aéreos estarão conectando Guarulhos a outras áreas de São Paulo.

“O terminal VIP é um empreendimento importante para Guarulhos dentro da estratégia de segmentação de cada tipo de cliente. O foco do terminal não é apenas separar os que querem exclusividade, é para quem quer um conceito de experiência renovada. São Paulo precisa ter esse tipo de serviço”, disse Gustavo Figueiredo, presidente da GRU Airport.

Figueiredo observou que o contrato de prestação de serviço é de 40 anos. “Até 2032 (até quando vai a concessão da atual operadora) é conosco. A partir daí será com a concessionária que assumir.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2022

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,7% NO MERCADO À VISTA, PARA US\$ 114,05 POR TONELADA

Em julho, a queda acumulada pela principal matéria-prima do aço está em 5%, e no ano, em 4,2%
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro encerraram a semana em baixa no mercado transoceânico, ainda pressionados pelos riscos crescentes de recessão nas grandes economias e pela manutenção da política de “covid zero” na China.

No norte do país asiático, o minério com teor de 62% de ferro recuou 0,7%, para US\$ 114,05 por tonelada, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity

Insights.

Em julho, a queda acumulada pela principal matéria-prima do aço está em 5%. No ano, a baixa é de 4,2%.

Segundo a consultoria Mysteel, os estoques de minério nos 45 principais portos chineses subiram 0,2% na última semana, para 126,5 milhões de toneladas, a segunda semana de elevação. Ao mesmo tempo, a taxa de utilização nos altos-fornos chineses caiu pela terceira semana consecutiva, para 85,71%, na média de 247 siderúrgicas monitoradas pela consultoria.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2022

PROJETO DE LEI OBRIGA DIVULGAÇÃO DE FAIXA SALARIAL NAS VAGAS OFERTADAS

Proposta do parlamentar Alexandre Frota será analisada em comissões da Câmara dos Deputados
Por Valor Investe — São Paulo

É quase sempre a mesma coisa. As vagas de emprego sempre explicitam os requisitos exigidos dos candidatos, apontam o que se espera deles e quais funções serão realizadas, mas raramente informam quanto as empresas estão dispostas a pagar naquela contratação.

Muitas vezes, para barganhar o salário, elas esperam que os próprios candidatos digam a pretensão salarial, deixando o trabalhador com a dúvida se deve se nivelar por baixa para garantir a oportunidade que tanto precisa, ou se deve colocar um valor que realmente acha mais justo.

Mas um novo projeto de lei (PL 1149/22) tramita na Câmara dos Deputados na intenção de tornar a faixa salarial item obrigatório na hora de divulgar as vagas. De acordo com o texto, de autoria do deputado Alexandre Frota (PSDB-SP), empresas públicas e privadas que descumprirem a determinação estariam sujeitas a multas de cinco salários mínimos.

Calculadora gratuita mostra qual o salário líquido e o salário bruto do trabalhador

“As empresas buscam profissionais para o preenchimento de vagas disponíveis, porém não comunicam qual a faixa salarial, o que gera insegurança ao desempregado, ou seja, paira a dúvida se é um salário compatível com aquilo que ele está pretendendo ao buscar sua recolocação no mercado”, argumenta, em nota para agência Câmara, o parlamentar.

O projeto será analisado pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Como tramita em caráter conclusivo, poderá ser aprovado sem necessidade de passar pelo Plenário da casa, caso não haja mudanças no texto ou pedido especial para levar em votação ao colegiado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OPERAÇÃO FEEDER LEVA 21.000 TONELADAS DE MINÉRIO DO AÇU PARA IMBITUBA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08 Julho 2022



Divulgação

Logística faz parte de contrato firmado entre Minas Gusa e complexo portuário privado do Rio de Janeiro. Embarcador pretende utilizar porto do norte fluminense como hub para receber granéis minerais e produtos siderúrgicos importados, armazenando e distribuindo cargas para outros portos brasileiros por cabotagem

Uma operação feeder embarcou 21.000 toneladas de minério do terminal multicargas (T-Mult), no Porto do Açú (RJ), até o Porto de Imbituba (SC). A carga pertence à Minas Gusa, que firmou contrato com a administração do complexo portuário privado do Rio de Janeiro para a movimentação de aproximadamente 300.000 toneladas por ano pelos próximos dez anos. A Minas Gusa possui áreas estratégicas nas regiões Sudeste e Sul e pretende utilizar o T-Mult como hub para receber granéis

minerais e produtos siderúrgicos importados, armazenando e distribuindo as cargas para outros portos brasileiros por cabotagem.

O acordo, anunciado em março, também prevê a construção de um novo pátio para armazenagem de granéis sólidos no empreendimento portuário pela Minas Gusa. A expectativa é que este pátio entre em operação no primeiro semestre de 2023. A estrutura terá 35.000 metros quadrados (m²) de área e será instalada ao lado do terminal multicargas. O foco será na importação de combustíveis sólidos para as indústrias siderúrgica e cimenteira e exportações de produtos siderúrgicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2022

PROJETO DE FSRU EM SUAPE DEVE SER ENQUADRADO COMO OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08 Julho 2022



Arquivo/Divulgação Suape

Diretoria da Antaq determinou que instrumentos possíveis para exploração da área do cais multiuso para regaseificação de GNL devem ser contrato de uso temporário ou contrato de arrendamento, dependendo do prazo

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) entendeu que a operação para movimentação de gás natural liquefeito (GNL) pretendida para o cais de múltiplos usos (CMU) de Suape (PE) se enquadra no conceito de operação portuária. Os diretores da agência reguladora consideraram que o projeto deve ter aderência à classificação vocacional dada pelo plano de zoneamento (PDZ) do porto à área do cais multiuso. O posicionamento foi dado pela agência em resposta à consulta formulada pela Aruanã Energia (OnCorp), uma das empresas que manifestou interesse de operar GNL por intermédio de um navio do tipo FSRU (unidade flutuante de armazenamento e regaseificação, em tradução livre).

A diretoria colegiada da Antaq decidiu que o instrumento contratual possível para legitimar a exploração econômica da área do cais CMU para a atividade de regaseificação de GNL deve ser o contrato de uso temporário, para o curto prazo, e o contrato de arrendamento, para o longo prazo, conforme as normas de regência de cada modalidade contratual, devendo ser inserida na alternativa de acordo selecionada a ocupação do espelho d'água.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a administração do Porto de Suape justifique a utilização do CMU, originalmente concebido para uso público, em caráter de exclusividade, levando em consideração critérios de otimização dos espaços e de obtenção de receitas a partir da nova atividade, de regaseificação, conforme as opções logísticas que deverão ser ofertadas e em contrapartida aos demais usuários que porventura se utilizem do CMU para movimentarem as demais cargas já consolidadas no porto organizado.

A Antaq também considerou que o pedido para cancelamento do chamamento público aberto em 2021 perdeu o objeto com a revogação pela autoridade portuária. Para a diretoria, não cabe à Antaq determinar o prosseguimento do processo para celebração de eventual contrato de cessão de uso onerosa porque a gestão dessa modalidade contratual compete à autonomia de gestão das próprias autoridades portuárias. Além disso, os diretores avaliaram que esse instrumento contratual não se mostrou compatível com a vocação operacional conferida pelo PDZ do porto organizado de Suape à área do CMU.

“O pedido da empresa Aruanã Energia S.A. (OnCorp) visando à publicização do EVTEA inerente ao processo de contratação via cessão de uso onerosa perdeu seu objeto, tendo em vista o

entendimento favorável desta diretoria quanto à necessidade de utilização de instrumentos contratuais condizentes com a caracterização operacional da área do CMU, quais sejam, o contrato de uso temporário (curto prazo) e contrato de arrendamento (longo prazo)”, justificou a diretoria da Antaq.

A autoridade portuária de Suape prospecta novos investimentos em superestrutura e obras dutoviárias para o complexo. A expectativa da administração é atrair players de grande porte com apetite para projetos termelétricos e para o mercado secundário de gás natural. O porto também tem projetos de ampliação dos arrendatários já instalados, com planos de ampliação do parque de tancagem.

O processo público para exploração do CMU, aberto em junho do ano passado pela administração do complexo industrial e portuário, prevê contrato de cessão onerosa, para implantação de um terminal de regaseificação de GNL por intermédio de uma FSRU no cais multiuso, interligado à Estação de Transferência de Custódia (ETC). Ao todo, a estatal recebeu cinco manifestações de interesse neste processo: Sonne; Grupo Total; Compass/Edge; NFE/CH4; além da Oncorp.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2022

ABTP OFICIALIZA CONSELHEIROS

EXECUTIVOS 08 Julho 2022



Divulgação ABTP

O conselho deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) formalizou os nomes de Roberto Zitelmann Oliva (presidente) e Níveo Maluf (vice-presidente). Os executivos, que já haviam assumido os cargos para o biênio 2021/2023, assinaram termo de posse. O encontro, na última quarta-feira (06), em São Paulo (SP), foi a primeira reunião presencial do conselho, após um intervalo de dois anos em razão da pandemia de Covid-19. Oliva assumiu a presidência do conselho em 3

novembro de 2021 e Maluf está na função de vice-presidente desde 25 de novembro do ano passado. A ABTP reúne 72 associadas detentoras de mais de 233 terminais portuários, que operam diversos perfis de carga como: contêineres, líquidos, gases, granéis sólidos, granéis vegetais, cargas de projeto e terminais fluviais.

Oliva é formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e foi fundador e diretor-presidente da Intermarítima Portos e Logística S.A de 1993 a 2012, quando assumiu o posto de presidente do conselho da empresa. Além da participação na ABTP, Oliva foi fundador e vice-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), hoje Federação Nacional das Operações Portuárias; fundador e primeiro presidente do Sindicato de Operadores Portuários de Salvador e Aratu (Sindopsa) e do órgão gestor de mão de obra do trabalho portuário dos portos de Salvador e Aratu (Ogmosa).

Maluf é diretor e assuntos corporativos e sustentabilidade da Bunge South América, desde 2011. Ele é formado em Engenharia Mecânica Automobilística e em Engenharia de Produção pela Faculdade de Engenharia Industrial (FEI) de São Paulo, além de ter graduação em desenvolvimento de gestores e em planejamento estratégico pela Fundação Dom Cabral. Maluf possui também especialização em gestão de marketing e vendas pela Universidade da Califórnia (UCLA). Ele ocupa ainda outros cargos importantes como de diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e vice-presidente do conselho diretivo da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (ABIA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2022



AVANÇA TRANSFERÊNCIA DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CODESA PARA FUNDO DE INVESTIMENTO

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 07 Julho 2022*



Arquivo/Divulgação Minfra

Antaq publicou acórdão da decisão da diretoria, que entendeu que holding Codesa S/A e FIP Shelf 119 - Multiestratégia detêm capacidade técnica, jurídica, fiscal e financeira para assumir controle direto e indireto da autoridade portuária, em processo de concessão no porto organizado de Vitória e de Barra do Riacho

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a transferência de controle societário da empresa Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) para o Fundo de Investimento em Participações Shelf 119 - Multiestratégia. A diretoria colegiada da autarquia entendeu que a holding Codesa S/A e o FIP detêm capacidade técnica, jurídica, fiscal e financeira necessárias para assumir o controle societário direto e indireto da autoridade portuária, responsável pela operação, logística e infraestrutura portuária relativa ao contrato de concessão no porto organizado de Vitória e de Barra do Riacho.

A diretoria determinou a manutenção do acesso restrito nas informações e documentos constantes no processo por se tratar de operação que envolve dados confidenciais e estratégicos às empresas envolvidas. A decisão foi tomada pela diretoria colegiada durante a 524ª reunião ordinária, realizada na última semana e publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (7).

A diretora-relatora do processo na Antaq, Flávia Takafashi, acrescentou que essa aprovação da operação de aquisição de ações da Codesa pela vencedora do leilão de concessão é um dos atos derivados do resultado do certame, realizado em março deste ano.

O fundo Shelf 119 e sua administradora, BTG Pactual, protocolaram requerimento para efetivação da operação iniciada pelo programa nacional de desestatização (PND), qualificada no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), de concessão do Porto de Vitória.

“Após apresentada toda documentação requerida pela Antaq, houve manifestação técnica que o FIP detém condições financeiras para assumir as obrigações dispostas no edital para transferência de controle societário”, disse a relatora em seu voto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 15/06/2022