

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 077/2022
Data: 23/06/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ARRENDAMENTO DE TERMINAL DO PORTO DE SANTOS SERÁ DEBATIDO NESTA QUINTA	4
CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS IRÃO SUBIR PREÇO DO TRANSPORTE.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	6
EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO ALTERAM ESQUEMAS OPERACIONAIS PARA ATENDER O FESTIVAL DE PARINTINS	6
ANTAQ INICIA OPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO PARA O FESTIVAL DE PARINTINS	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
INSCRIÇÕES DE TRABALHOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS PARA LIVRO VIA VIVA 2022 ENCERRAM 30 DE JUNHO.....	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
ACESSO À INFORMAÇÃO E AGENDA ESG SÃO TEMAS DEBATIDOS NO SEMINÁRIO “PREVENIR 3 ANOS”	8
ANTAQ MARCA PARA ESTA QUINTA-FEIRA, 23/6, AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O TERMINAL DE FERTILIZANTES DE SANTOS	9
ESPECIALISTAS DISCUTEM O PAPEL DA GOVERNANÇA CORPORATIVA NO AUMENTO DA COMPETITIVIDADE	10
MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA BRASILEIRA É DESTAQUE NA SEMANA BRASIL-OCDE	11
SEMANA BRASIL OCDE DISCUTE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E COMÉRCIO DIGITAL	12
RECEITA ABRE NESTA QUINTA-FEIRA, 23 DE JUNHO, CONSULTA AO SEGUNDO LOTE DE RESTITUIÇÃO DO IRPF 2022	14
REPRESENTANTES DO GOVERNO BRASILEIRO DEBATEM ACESSÃO DO BRASIL À OCDE	14
RECEITA FEDERAL ALERTA PARA GOLPES RELACIONADOS À REGULARIZAÇÃO DO CPF	16
MINISTÉRIO DA ECONOMIA ABRE A SEMANA DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO.....	16
SEMINÁRIO DEBATE LIDERANÇA, ÉTICA NO TRABALHO E COMBATE À CORRUPÇÃO	17
PORTAL PORTO GENTE.....	19
LUGAR DE MULHER É NA ENGENHARIA	19
ASIA SHIPPING CRIA PROJETO FOCADO EM ESG	19
ESG ESTÁ ACONTECENDO NOS PORTOS BRASILEIROS.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT – Dia 23/06/2022.....	21
EDITORIAL – MATURIDADE E SEGURANÇA JURÍDICA	21
NACIONAL - HUB – CURTAS	22
<i>PODE MELHORAR 1</i>	22
<i>PODE MELHORAR 2</i>	22
<i>PARANÁ 1</i>	22
<i>PARANÁ 2</i>	22
NACIONAL - TCU CONSIDERA ILEGAL COBRANÇA DE SSE/THC2.....	23
NACIONAL - USUÁRIOS DE CARGA ALERTAM PARA JUDICIALIZAÇÃO NA DISPUTA POR FERROVIAS	24
NACIONAL - MAYARA CHAVES E TED LAGO APRESENTAM AÇÕES DE AGENDA ESG EM WEBINAR DO LABPORTOS.....	25
REGIÃO NORDESTE - BARCO DE SUPRIMENTOS PARA FERNANDO DE NORONHA NAUFRAGA E DEIXA 5 DESAPARECIDOS	27
REGIÃO NORDESTE - RELATÓRIO APONTA QUE DRAGAGEM DO PORTO NÃO CAUSOU 'MAR DE LIXO' EM RECIFE.....	27
REGIÃO NORDESTE - SUAPE SEGUE LIDERANDO EM CABOTAGEM E GRANÉIS LÍQUIDOS	29
NACIONAL – CENTRO-OESTE EXPORT 2022 – CAMPO GRANDE - MS	30
REGIÃO SUL - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ RECEBERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 370 MILHÕES	31
REGIÃO SUL - AUTORIDADE PORTUÁRIA INVESTE R\$ 80 MILHÕES EM OBRAS DE MELHORIAS URBANAS	32
BE NEWS – BRASIL EXPORT – Dia 22/06/2022.....	33
EDITORIAL – CONCESSÕES E O SETOR DE INFRAESTRUTURA.....	33
NACIONAL - HUB – CURTAS	34
<i>REUNIÃO 1</i>	34
<i>REUNIÃO 2</i>	34
<i>REUNIÃO 3</i>	34
<i>FERROVIA 1</i>	34
<i>FERROVIA 2</i>	34
REGIÃO SUDESTE - BAÍA DE SEPETIBA TERÁ QUATRO TERMELETRICAS FLUTUANTES	34
NACIONAL - MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE FUNDO DE ESTABILIZAÇÃO PODE SER MAIS PREJUDICIAL DO QUE BENÉFICO PARA O PAÍS.....	35
NACIONAL - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS DO SENADO CONVIDA GUEDES E SACHSIDA PARA DEBATER COMBUSTÍVEIS	37



NACIONAL – MINISTRO DA INFRAESTRUTURA TENTARÁ CONCESSÃO DA HIDROVIA DA LAGOA MIRIM AINDA ESTE ANO	38
NACIONAL - MARCELO SAMPAIO: "CRIAR PEDÁGIO PARA AS HIDROVIAS LOGO NO COMEÇO SERÁ RUIM"	39
NACIONAL - OPORTUNIDADES DE EMPREGO NO PORTO DE SANTOS VÃO ALÉM DA OPERAÇÃO.....	40
NACIONAL - COMPANHIAS DOCAS DEIXARAM DE INVESTR R\$ 17,5 BI EM 11 ANOS, APONTA CNI.....	41
NACIONAL – CENTRO-OESTE EXPORT 2022 – CAMPO GRANDE - MS	43
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE OVOS CRESCE 33,5% EM MAIO	43
INTERNACIONAL - RÚSSIA SE TORNA A PRINCIPAL FORNECEDORA DE PETRÓLEO À CHINA	44
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	45
REGIS PRUNZEL, DIRETOR-EXECUTIVO DOS TERMINAIS TEG, TEAG E TES E PRESIDENTE DO SOPESP PARTICIPA DO QUADRO ESPECIAL PORTO NEWS.....	45
SP PROMOVE INVESTIMENTOS E MELHORIAS EM DIVERSOS MODAIS DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	46
EXPORTAÇÃO DE COMPONENTES DE CALÇADOS SOMAM US\$ 175 MILHÕES	48
PORTO DE ITAJAÍ RECEBE SUA QUARTA ATRACAÇÃO DE NAVIO ROLL ON ROLL OFF	49
SUAPE MANTÉM LIDERANÇA NACIONAL EM NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM E MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS	50
CODEBA BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM MAIO	50
ANTT REALIZA, NESTA QUARTA (22/6), AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS	51
MSC ENCOMENDA MAIS 20 NAVIOS DUAL FUEL.....	52
JORNAL O GLOBO – RJ.....	52
VALE-DIESEL DE R\$ 1 MIL NÃO CUSTEIA NEM METADE DO COMBUSTÍVEL GASTO POR CAMINHONEIROS	52
ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE E SOMA R\$ 165,3 BILHÕES EM MAIO	53
ALEMANHA ELEVA NÍVEL DE ALERTA ENERGÉTICO APÓS CORTES DE GÁS RUSSO	55
BANCO CENTRAL ELEVA PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO PARA 1,7% E VÊ INFLAÇÃO DE QUASE 9% EM 2022	56
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	58
EUROPA TEM QUE SE PREPARAR PARA CORTE TOTAL DAS EXPORTAÇÕES DE GÁS RUSSO, DIZ AGÊNCIA	58
FERROVIAS PEDEM REAJUSTES DE ATÉ 19% E GATILHO PERMANENTE SOBRE DIESEL.....	60
ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS ULTRAPASSA R\$163 BI E BATE MAIOR VALOR PARA O MÊS DESDE 1995, DIZ RECEITA.....	61
NO PRIMEIRO ANO DE PANDEMIA, BRASIL TEVE MAIS EMPRESAS EXPORTADORAS E MENOS IMPORTADORAS	62
REVISÃO NA LEI DAS ESTATAIS MIRA PODER DO DIRETOR DE GOVERNANÇA DA PETROBRAS	63
CHILENA ARAUCO VAI INVESTIR R\$15 BILHÕES EM FÁBRICA DE CELULOSE NO MS	64
VALOR ECONÔMICO (SP).....	65
FINANCIAMENTO E NOVOS OPERADORES SÃO IMPORTANTES PARA IMPULSIONAR CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA	65
MINISTÉRIO PÚBLICO ABRE INQUÉRITO CONTRA PETROBRAS PARA APURAR POSSÍVEIS AUMENTOS ABUSIVOS NOS COMBUSTÍVEIS	66
PETROQUÍMICA NO RIO PODE GERAR R\$ 20 BI EM DUTOS E INFRAESTRUTURA.....	67
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	68
VLI REGISTRA PRIMEIRAS MOVIMENTAÇÕES DA SEGUNDA SAFRA DE MILHO EM 2022.....	68
HAPAG-LLOYD ADQUIRE NEGÓCIO DE CONTÊINERES DE TRANSPORTADORA ALEMÃ	69
PORTO DE SANTOS RECEBERÁ MAIS DE 600 PARTICIPANTES EM NOVA EDIÇÃO DO AAPA LATINO	69
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA MAIS DE 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO	71
SSE: TECONS VEEM INSEGURANÇA JURÍDICA E PROMETEM RECORRER DA DECISÃO DO TCU	71
COMISSÃO FARÁ ATO PELA DEVOLUÇÃO IMEDIATA DO INHAÚMA À CBD.....	72
PLENÁRIO DO TCU SUSPENDE DISPOSITIVOS PARA COBRANÇA DA SSE.....	74
VIBRA INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM OBRAS DE AMPLIAÇÃO NO PORTO DE MIRAMAR, EM BELÉM (PA)	75
RUMO E LORAM FIRMAM PRIMEIRO CONTRATO DE FULL SERVICE NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO	76
EMBARCAÇÃO DE SUPRIMENTOS NAUFRAGA A CAMINHO DE FERNANDO DE NORONHA.....	77
TIDE WISE REALIZA OPERAÇÃO PIONEIRA EM PARQUE EÓLICO OFFSHORE NA BÉLGICA.....	77
EXCLUSÃO DA TAXA DE CAPATAZIA TORNARÁ IMPORTAÇÕES MAIS COMPETITIVAS, DIZEM ESPECIALISTAS	78
ARTIGO - BIDEN E A REFORMA DA LEI DE NAVEGAÇÃO DOS EUA: LIÇÕES PARA O BRASIL? (PARTE 2)	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	82
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	82



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ARRENDAMENTO DE TERMINAL DO PORTO DE SANTOS SERÁ DEBATIDO NESTA QUINTA

Antaq realiza audiência pública sobre o STS53, previsto para a região de Outeirinhos

Por: **Sandro Thadeu**



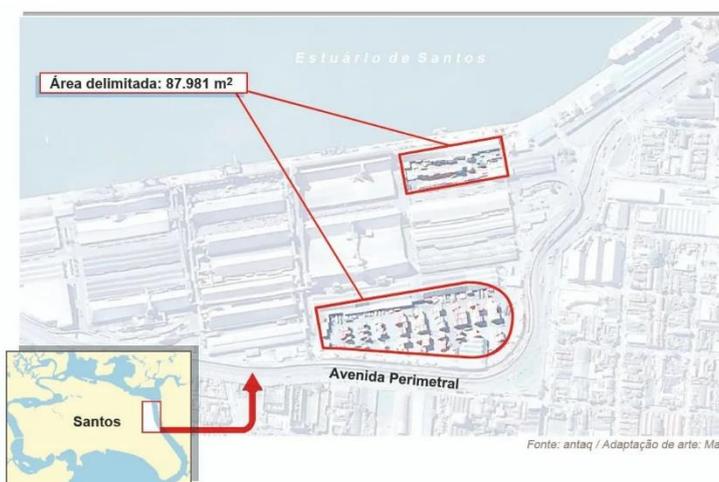
A área que será licitada tem 87.981 metros quadrados Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fará nesta quinta (23), a partir das 15 horas, a audiência pública a respeito do arrendamento de um terminal do Porto de Santos, na região de Outeirinhos, que vem dividindo opiniões. Trata-se do projeto STS53, cuja previsão de investimentos é de quase R\$ 660 milhões.

Ele é voltado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Enquanto o Governo Federal entende que essa iniciativa é fundamental para a economia brasileira, especialistas e operadores portuários apontam que esse empreendimento pode trazer riscos à saúde da população de Santos, bem como à atividade de cruzeiros.

A área que será licitada tem 87.981 metros quadrados e é composta por dois terrenos distintos: um adjacente ao cais (ocupado pela empresa Bandeirantes) e outro na retroárea (onde está a Marimex). O contrato do arrendamento será de 25 anos. Os investimentos totais serão de R\$ 658,8 milhões, conforme a Antaq.



A área que está em discussão fica na região de Outeirinhos Foto: Max/AT

A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas. De acordo com o PDZ, a ampla oferta de infraestrutura ferroviária naquele entorno favorece a criação de um cluster de granéis sólidos no local.

Estudos apontam que o STS 53 terá potencial para atrair a demanda de fertilizantes importados com destino, principalmente, aos estados de Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e São Paulo.

Dados de 2020 da Santos Port Authority (SPA) apontam que o complexo local movimentou 11,7 milhões de toneladas de granéis sólidos, sendo que os fertilizantes representaram 62,92% desse total. Na sequência, apareceram enxofre (19,31%) e sal (10,19%).

Polêmica

Contudo, a instalação desse novo terminal na região de Outeirinhos tem encontrado resistência de alguns setores, pois há o temor de que as atrações de navios de cruzeiros sejam inviabilizadas. O Ministério da Infraestrutura rechaça essa hipótese.

No ano passado, o Concais, que administra o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, deixou claro que a instalação do STS53 praticamente inviabilizaria as operações no local por questões de segurança e incompatibilidade entre as atividades.

Em dezembro do ano passado, a Comissão Permanente de Meio Ambiente da Câmara de Santos promoveu uma audiência pública para discutir os impactos do novo empreendimento, e especialistas apontaram os riscos da movimentação de um grande volume de fertilizantes em uma região de grande concentração populacional, devido ao risco de explosões.

Uma das cargas que serão recebidas é o nitrato de amônio, composto que causou uma grande explosão no Líbano, em agosto de 2020. Representantes do Governo Federal justificam que a operação é segura e que haverá normas rígidas de controle no cais santista.

Como participar

A audiência pública sobre o STS53 será transmitida nos canais do YouTube da Antaq e da Santos Port Authority (SPA). O prazo para enviar contribuições e sugestões ao processo de arrendamento do terminal foi prorrogado oito vezes pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Inicialmente, o prazo da consulta pública sobre o processo de arrendamento se esgotaria em outubro do ano passado. Desde então, ele é estendido por períodos que variam de 15 a 60 dias pelo órgão federal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/06/2022

CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS IRÃO SUBIR PREÇO DO TRANSPORTE

Trabalhadores cooperados e vinculados a associações definirão reajuste após alta do diesel

Por: Sandro Thadeu



Diretores de associações e presidentes de cooperativas de caminhoneiros estiveram reunidos nesta terça-feira (21) Foto: Matheus Tagé/AT

Diretores de associações e presidentes de cooperativas de caminhoneiros que atuam no Porto de Santos definirão, no início de julho, o índice de reajuste no valor de seu trabalho para os clientes, após a Petrobras corrigir o preço do litro do diesel vendido às distribuidoras em 14,26%, no último sábado.

Essa foi uma das definições tomadas pelas lideranças do segmento em reunião, na tarde desta terça-feira (21), na sede do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e do Vale do Ribeira (Sindicam).

“Estamos falando do pessoal do 'vira' local da Baixada Santista, que tem as cooperativas que atuam por aqui. Agora, eles vão fazer as contas para definir o índice de reajuste que será repassado aos armadores, embarcadores e assim por diante”, afirmou o presidente da instituição, Luciano Santos de Carvalho.

O dirigente se referiu aos trabalhadores que fazem transporte de contêineres vazios do Porto para a retroárea e vice-versa.



“Estamos esperando novos aumentos pela frente. Fica até difícil estimar um percentual de reajuste aos clientes agora. Por esse motivo, a gente vai esperar uns dez dias antes de tomar uma posição.”

Dificuldades

Carvalho explicou que uma parte dos caminhoneiros não está em cooperativas e associações, principalmente os que fazem viagens intermunicipais e interestaduais.

Por esse motivo, o Sindicam se põe à disposição para dialogar e buscar qual o melhor caminho que eles pretendem seguir. “Sabemos que a insatisfação dos trabalhadores está muito grande. A gente escuta alguns burburinhos de que há a intenção de cruzar os braços, mas muitos estão parando porque não conseguem trabalhar por causa desse aumento constante do diesel.”

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/06/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO ALTERAM ESQUEMAS OPERACIONAIS PARA ATENDER O FESTIVAL DE PARINTINS

A Agência autorizou a mudança para atender os usuários na Região Norte do país no período de realização do evento

A ANTAQ autorizou seis Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que prestam serviços na navegação interior de transporte de passageiros e misto (cargas e passageiros) na Região Norte do país, a alterarem seus esquemas operacionais alterados para atender ao aumento da demanda no período de realização do Festival Folclórico de Parintins, que acontece entre os dias 24 e 26 de junho.

A medida tem por finalidade ajustar a demanda à oferta de embarcações das empresas autorizadas pela Agência, garantindo ao usuário mais opções para deslocamentos entre os municípios da Região.

Conforme o regramento da ANTAQ, as EBNs deverão informar aos usuários as modificações realizadas nos pontos de vendas de passagens e de atracação, inclusive nos pontos intermediários das linhas autorizadas. Em caso de descumprimento dos esquemas operacionais, os usuários poderão comunicar a ocorrência à Ouvidoria da Agência, nos canais disponíveis no portal da ANTAQ na internet, por telefone ou WhatsApp.

Confira abaixo a lista das EBNs que tiveram seus requerimentos de alteração do esquema operacional autorizados pela ANTAQ:

EMPRESA

DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA
EMP. DE NAVEG. ERLON ROCHA TRANSP.LTDA
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTOS OLIVEIRA LTDA
A. AMARAL DE PAIVA NAVEGAÇÃO – ME
MJP MONTEIRO
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SOUSA

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 22/06/2022

EMBARCAÇÃO

SAN MARINO II
ANNA KAROLINE II e ANNA KAROLINE IV
GOLFINHO DO NORTE
COMTE PAIVA V
MADAME CRYSTAL I e MADAME CRYSTAL
GOLFINHO DO MAR II

ANTAQ INICIA OPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO PARA O FESTIVAL DE PARINTINS

Ação vai fiscalizar a prestação do serviço de transporte fluvial e atender as demandas dos usuários, denúncias e solução de conflitos



Operação Parintins.jpeg

A partir desta terça-feira (21), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) inicia a Operação Parintins. O objetivo é fiscalizar a prestação do serviço de transporte fluvial, sob sua responsabilidade, durante o período de realização do Festival Folclórico. A Agência também é responsável por garantir a eficiência da operação portuária na instalação pública do município durante o evento.

O festival será realizado este ano entre os dias 24 e 26 de junho, com a expectativa de receber mais de 60 mil visitantes e cerca de 220 embarcações. A ANTAQ fiscalizará as embarcações, na saída de Manaus, orientando os passageiros quanto aos seus direitos e deveres, e vistoriando, em conjunto com Marinha do Brasil, a segurança e a qualidade dos serviços.

De acordo com a Gerência Regional da ANTAQ em Manaus, 90% do público do festival chega por via fluvial e, também, utiliza o modal como acomodação durante o período de realização do evento.

A operação seguirá até o dia 28 de junho e contará com agentes da autarquia que atuarão no porto público durante todo o período do evento, atendendo as demandas dos usuários quanto à manutenção da qualidade dos serviços, recebimentos de denúncias e solução de conflitos.

Além da ANTAQ, também participam da operação o DNIT, a Marinha, Arsepam e a prefeitura de Parintins.

Direitos e deveres dos passageiros

Para garantir que os usuários do transporte aquaviário tenham uma qualidade melhor no serviço oferecido pelas empresas, a Agência dispõe uma cartilha contendo as orientações sobre os direitos e deveres dos passageiros.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 22/06/2022



submeter os trabalhos para avaliação da organização, basta entrar na página do Via Viva e preencher os dados solicitados até o dia 30 de junho.

Realizado anualmente, o seminário ocorrerá nos dias 22 e 23 de novembro, em formato virtual. O tema escolhido para 2022 é “Na Rota ESG: Oportunidades para o Setor de Infraestrutura de Transportes”. O intuito do seminário é fomentar a sustentabilidade nos projetos, na execução e nas operações de transportes, além de fortalecer o debate sobre o tema.

O evento pretende mapear elementos para a estruturação de projetos que inserem os fatores ESG (ambientais, sociais e de governança) no setor de infraestrutura de transportes. O seminário também visa estimular a divulgação de boas práticas.

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

Data: 22/06/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ACESSO À INFORMAÇÃO E AGENDA ESG SÃO TEMAS DEBATIDOS NO SEMINÁRIO “PREVENIR 3 ANOS”

Ministério da Economia ocupa o primeiro lugar no ranking de pedidos de informação via LAI

A responsabilidade do Ministério da Economia (ME) em relação à Lei de Acesso à Informação (LAI) – por ser detentor da maioria das bases de dados da Administração Pública – foi destaque da participação do ouvidor do ME, Carlos Augusto Araújo, no painel “Informação como direito, transparência como regra”, durante o seminário do Programa de Integridade do Ministério da Economia, o Prevenir, nesta terça-feira (21/6).

“Estamos em primeiro lugar no ranking de pedidos de informação via LAI”, apontou o ouvidor. O Ministério da Economia é o mais demandado entre os 307 órgãos e entidades do governo federal. Em 10 anos de vigência da Lei nº 12.527/2011, recebeu mais de 115 mil pedidos de acesso à informação, com uma média de 99,4% respondidos em até 12 dias. O prazo legal é de 20 dias, prorrogáveis por mais 10.

Para a coordenadora-geral de Recursos de Acesso à Informação da Controladoria-Geral da União, Renata Alves, a fusão dos assuntos dos cinco antigos ministérios – Fazenda, Trabalho, Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, e Indústria, Comércio Exterior e Serviço – propiciou ainda mais o fato de o Ministério da Economia ser tão procurado. “Os dados mostram que a equipe do ME, apesar do esforço hercúleo, tem conseguido dar conta do recado”, salientou.

O ouvidor-geral da União adjunto, Fábio do Valle, destacou que a transparência é um elemento importante no processo de integridade de qualquer organização, e que a participação da sociedade se oportuniza justamente a partir do acesso à informação. “O cidadão, ao ter acesso à informação pública, obviamente, pode exercer sua cidadania de forma mais plena”, pontuou.

Boas práticas

Em sua moderação, no painel sobre a agenda Ambiental, Social e Governança (ESG, na sigla em inglês) no setor público, o coordenador-geral de Fortalecimento Institucional do Ministério da Economia, Felipe Longhi, afirmou que, no âmbito do Prevenir, é possível encontrar muitos temas ligados à ESG, principalmente no que diz respeito aos princípios de combate à corrupção e no estabelecimento da governança pública. “O Ministério possui um sistema robusto de governança, são oito comitês temáticos que dão base para as discussões do Comitê Ministerial de Governança”, explicou.



O especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério da Economia, Renato Cader, ressaltou a evolução do fortalecimento da governança nas organizações públicas. “Os comitês têm um papel fundamental de trazer os tomadores de decisão para as causas relevantes da Administração Pública, como questões relacionadas à integridade, que é pilar essencial para uma boa governança”. Cader enfatizou a necessidade de fazer o ESG se tornar uma prática dentro do governo, capacitando servidores para se engajarem na temática.

Papo de Integridade das Instâncias do Prevenir

Na etapa final do evento, integrantes da Corregedoria, da Ouvidoria, da Assessoria Especial de Controle Interno, da Secretaria de Gestão Corporativa e da Comissão de Ética se reuniram no “Papo de Integridade” para debater os principais desafios do Prevenir sob a ótica das instâncias que compõem o colegiado gestor do Programa. Na ocasião, também foi apresentado o resultado final do teste de conhecimentos – Quiz Prevenir, que contou com ampla participação de diversas unidades do ME no país. Para o coordenador do Prevenir, Francisco Bessa, o fato de o Programa completar três anos “impõe a necessidade de que pensemos diferente, avancemos focando na inovação e no modo de buscar garantir a construção desse edifício da integridade, de formas novas e mais eficientes que possam assegurar que nós cumpramos esse objetivo de maneira muito concreta em todos os temas explorados ao longo dos dois dias de seminário”, finalizou.

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

Data: 22/06/2022

ANTAQ MARCA PARA ESTA QUINTA-FEIRA, 23/6, AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O TERMINAL DE FERTILIZANTES DE SANTOS

Encontro virtual visa receber contribuições relativas ao processo de licitação do terminal, que prevê a realização de R\$ 658 milhões em investimentos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) agendou para esta quinta-feira, 23/6, às 15h, a audiência pública sobre o processo de licitação do terminal STS53, localizado na região de Outeirinhos, na margem direita do Porto de Santos (SP). A audiência ocorrerá de maneira virtual e visa o recebimento de contribuições relativas ao processo de licitação do terminal, que prevê a movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

O projeto foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio da Resolução CPPI nº 193, de 25 de agosto de 2021, que deu origem ao Decreto nº 10.858, de 17 de novembro de 2021.

A área de arrendamento referente ao STS53 será utilizada para armazenagem e movimentação portuária de cargas granéis, pelos tipos de navegação longo curso e cabotagem, no sentido de desembarque. A superfície total da área é de 87.981 m², e o terminal terá conexões rodoviária e ferroviária para a Região Metropolitana da Baixada Santista, além de conexão por esteiras transportadoras para o cais público que será retificado.

O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo, o sistema de recepção aquaviário com capacidade nominal de 3.000 t/h e sistema transportador equivalente, capacidade estática mínima de 278 mil toneladas e sistema de expedição rodoviária e ferroviária equivalente a 3,4 milhões e 3,1 milhões de toneladas ano, respectivamente.

Para tanto, são previstos investimentos de R\$ 658 milhões, que incluem obras de demolição de edificações, construção de armazéns, aquisição de equipamentos para descarregamento de navios, aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazéns e sistema de expedição ferroviária, além de equipamentos que geram ganho de eficiência no escoamento da carga, como balanças rodoviárias e sistema de carregamento ferroviário.



O futuro arrendatário também deverá realizar obras em áreas comuns do porto, como alinhamento de cais, derrocamento de berço e dragagem, com objetivo de otimizar os berços de atracação públicos no cais Outeirinhos. O contrato tem o prazo de 25 anos, prorrogável sucessivas vezes até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura.

A consulta pública do projeto estará aberta, pela Antaq, até 30/6. Essa fase tem como objetivo receber contribuições dos interessados para o aprimoramento dos estudos do projeto, bem como da minuta do edital e contrato.

Dinâmica da audiência

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming para a Internet, gravada e disponibilizada no canal da Antaq no Youtube (<https://www.youtube.com/channel/UCXil11qX8SF3gvr15ijEsQw>). Nesse caso, não é necessário realizar inscrição para assistir à audiência pública.

Já os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número (61) 2029-6940.

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

Data: 22/06/2022

ESPECIALISTAS DISCUTEM O PAPEL DA GOVERNANÇA CORPORATIVA NO AUMENTO DA COMPETITIVIDADE

Secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Pedro Calhman de Miranda, participou de painel da Semana Brasil – OCDE realizado nesta terça-feira (22/6)

A governança corporativa tem papel fundamental na busca pelo aumento da competitividade e, no Brasil, embora os avanços venham ocorrendo de forma acelerada e consistente nessa área, há espaço para necessários aprimoramentos. Essa é a síntese das apresentações realizadas nesta quarta-feira (22/6) no painel “Melhor governança corporativa para uma economia mais eficiente no Brasil”, da Semana Brasil – OCDE e que contou com a participação do secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Pedro Calhman de Miranda.

Na avaliação da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), o Brasil deve considerar as possibilidades de melhoria de sua estrutura legal, regulatória e institucional da governança corporativa para apoiar a eficiência econômica, o crescimento sustentável e a estabilidade financeira. No painel, foram discutidas as principais ações que o Brasil deve priorizar nos próximos anos para atingir tal fim, incluindo o aprimoramento da tutela privada dos direitos dos acionistas minoritários, a atualização de regulamentos e orientações para empresas listadas em questões de sustentabilidade, e o avanço das regras e práticas das empresas estatais nacionais brasileiras.

“A governança corporativa se insere numa discussão mais ampla, sobre financiamento para as empresas”, disse Pedro Calhman. “A expansão de empresas bem-sucedidas é o motor fundamental para o crescimento e a geração de empregos, e, por esse motivo, o governo federal vem implementando uma série de medidas para aprofundar o mercado de financiamento”, acrescentou.

Sobre o mercado doméstico de dívida, o secretário explicou que os principais meios pelos quais as empresas se financiam são empréstimos, emissão de títulos de dívida e securitização de recebíveis, e destacou: “Empréstimos e financiamentos, principalmente o crédito bancário, têm um estoque de R\$ 1,9 trilhão”. Em relação ao mercado acionário, Pedro Calhman destacou que o valor total das ações negociadas em Bolsa no Brasil é de R\$ 4,2 trilhões, “o que dá ideia da importância quantitativa dessa forma de financiamento no nosso mercado”, ressaltou o secretário. Ele lembrou que o financiamento através da emissão tem uma natureza qualitativa diferente da emissão de dívida, pois o acionista minoritário compartilha o risco e o retorno das operações da empresa. “É disso que trata a governança corporativa”, acentuou. Calhman mencionou, nesse contexto, os avanços trazidos pela Lei da Melhoria do Ambiente de Negócios, que alterou a Lei das Sociedades



Anônimas para fortalecer a governança das companhias abertas e conferir mais segurança aos acionistas minoritários.

Publicidade à arbitragem

Outro ponto comentado pelo secretário se relaciona aos mecanismos de tutela privada dos direitos dos acionistas minoritários. A OCDE, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e o Ministério da Economia realizaram estudo conjunto sobre o tema, publicado em relatório da OCDE em novembro de 2020. Uma das questões em análise é a publicidade do processo de arbitragem, que o Brasil aceita para a solução de controvérsias entre acionistas e administradores ou controladores. O regulamento das instituições de arbitragem contém cláusula de sigilo, que impede que acionistas que não fazem parte da ação tenham ciência do que está em discussão.

“Estamos estudando como ampliar a publicidade desses processos, que afetam toda a comunidade de acionistas e, de maneira mais ampla, todos os participantes do mercado de capitais”, relatou Calhman.

“Há espaço para aprimoramento”, declarou o diretor da OCDE para Assuntos Financeiros e Empresariais, Carmine Di Noia, salientando que o Brasil tem desafios a superar para que os acionistas minoritários se sintam mais seguros.

O moderador Caio de Oliveira, analista político da OCDE, usou uma frase conhecida para ressaltar o pensamento da entidade: “Governança corporativa não é custo; é oportunidade”, referindo-se à importância do exercício qualificado dessa prática para a atração de investidores, nacionais e estrangeiros. A presidente em exercício da CVM, Flávia Perlingeiro, foi taxativa em relação à boa governança: “É essencial para que o mercado brasileiro seja competitivo internacionalmente”.

Também participaram do painel o secretário de Governança das Empresas Estatais da Sest, Ricardo Faria; e o vice-presidente do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa, Leonardo Pereira. Faria pontuou que o país tem hoje 47 empresas estatais. “Temos nos esforçado nessa campanha de transparência para que a sociedade brasileira entenda o patrimônio que ela tem”. Já Pereira frisou: “Houve avanços, mas é preciso olhar para frente, ter metas”, falando sobre o necessário aprimoramento da governança corporativa no país.

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

Data: 22/06/2022

MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA BRASILEIRA É DESTAQUE NA SEMANA BRASIL-OCDE

Marcelo Guarany, secretário executivo do Ministério da Economia, apontou que melhoria do ambiente de negócios beneficia todos os brasileiros

Uma análise sobre as oportunidades e os desafios que o Brasil tem a enfrentar na área regulatória, diante do avanço do processo de adesão do país à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), foi apresentada pelo secretário executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, nesta quarta-feira (22/6). Ele destacou que, desde o início do governo, essa agenda foi acelerada para melhorar o ambiente de negócios e estimular a geração de empregos, renda e de novas oportunidades de negócios, beneficiando todos os brasileiros.

O secretário reforçou que o Brasil está comprometido com uma agenda ambiciosa de reformas micro e macroeconômicas alinhada às melhores práticas da OCDE, acumulando recentemente um sólido progresso nos quadros fiscal, regulatório, liberalização comercial e privatização. O discurso foi feito em sessão integrante da Semana Brasil-OCDE, no Palácio Itamaraty, em Brasília.

Guarany ressaltou ainda diversos avanços. “Em 2019, aprovamos a Lei das Agências Reguladoras (Lei nº 13.848/2019) e a partir de 2020 passamos a exigir Análise de Impacto Regulatório de todos os órgãos reguladores federais”, afirmou. Ele citou também a aprovação da Reforma da



Previdência, e da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019); a remoção de barreiras tarifárias e não tarifárias ao comércio e a redução do Imposto de Importação. Falou da implantação de agendas de parcerias público-privadas no país, os avanços das concessões nas áreas de energia, petróleo e gás e transportes, além da simplificação e modernização da legislação trabalhista, entre outras ações.

“Mas ainda temos um ambiente de negócios muito engessado, com regulação muito pesada e burocrática”, disse. Ele apontou que a modernização da economia brasileira baseada nos padrões da OCDE (sob os pilares de estabilidade macroeconômica, abertura comercial e qualidade regulatória) está alinhando o país aos padrões das nações mais desenvolvidas do mundo. Isso amplia a segurança e as oportunidades de investimento no Brasil, com conseqüente geração de mais emprego e renda e riquezas para o país.

Brasil no cenário mundial

O processo de transformação ganha ainda mais importância neste momento de ruptura das cadeias produtivas globais, alertou. O atual cenário mundial aumenta a importância do Brasil em temas como segurança energética e alimentar, com matriz energética limpa e produção agrícola com práticas sustentáveis.

O secretário falou sobre a necessidade de o Brasil ter uma estratégia de longo prazo para a melhoria da política regulatória. Uma das metas é a criação de um órgão responsável por realizar a supervisão do setor, ajudando os agentes reguladores a melhorar suas práticas, sem interferir no mérito das decisões e na independência e competência de cada um dos atores, em suas respectivas esferas de atuação.

O secretário executivo mencionou também a importância de ampliar constantemente a participação social nas decisões, de forma ampla e transparente, com o estabelecimento de plataforma única de consulta pública. Ele também defendeu mais envolvimento dos órgãos federais, estaduais e municipais na agenda de melhoria regulatória. “O grande desafio é a mudança cultural, porque ainda temos a prática de criar regras sem pensar nos impactos disso”, concluiu.

Guaranys participou de sessão da Semana Brasil-OCDE, em painel sobre a estrutura regulatória com o tema “Melhor regulamentação para melhores serviços públicos”. Também integraram o debate a diretora de Governança Pública da OCDE, Elsa Pilichowski; a diretora-geral substituta da Agência Reguladora de Energia Elétrica (Aneel), Camila Figueiredo Bomfim; e o diretor-geral da Agência Nacional de Mineração (ANM), Victor Hugo Bicca. O coordenador do programa da OCDE sobre Política Regulatória para a América Latina, Manuel Gerardo Flores Romero, foi o moderador da discussão.

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

Data: 22/06/2022

SEMANA BRASIL OCDE DISCUTE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E COMÉRCIO DIGITAL

Secretários Alexandre Ywata e Lucas Ferraz, do Ministério da Economia, falam dos avanços do país na produtividade e na presença no mercado internacional

O Brasil registrou avanços importantes na redução de ineficiências e no aumento dos ganhos de produtividade nos últimos anos. A afirmação foi feita pelo secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura, Alexandre Ywata, da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), nesta terça-feira (21/6), durante o painel “Promovendo uma recuperação econômica resiliente, inclusiva e sustentável”, parte da programação da Semana Brasil – OCDE, promovida pelo Governo Federal e pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O secretário Ywata elencou medidas do governo federal nos âmbitos da macro e da microeconomia que vêm contribuindo para o aumento da produtividade e da competitividade do país. Esses avanços, segundo Ywata, são resultado do binômio que norteia ações da equipe econômica: austeridade fiscal e melhoria do ambiente de negócios. Na “agenda macro”, o secretário destacou a independência do Banco Central, a taxa de desemprego – “a menor desde 2016” – e os ganhos de exportação, com a balança comercial batendo recorde em 2021 ao atingir US\$ 61 bilhões de resultado positivo. Na microeconomia, enfatizou a importância da aprovação da Lei da Liberdade Econômica e do novo marco das startups; na infraestrutura, apontou os novos marcos do saneamento, da cabotagem e das ferrovias, e, em relação ao mercado de crédito, o novo marco de garantias.

Ywata dedicou especial atenção à agenda verde do governo brasileiro. Falou da importância do Decreto 11.075, publicado em 19 de maio último, que estabelece os procedimentos para a elaboração dos Planos Setoriais de Mitigação das Mudanças Climáticas e institui o Sistema Nacional de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa. A medida cria o mais moderno e inovador mercado regulado de carbono, com foco em exportação de créditos, especialmente para países e empresas que precisam compensar emissões para cumprir com seus compromissos de neutralidade de carbono. “Esse foi o primeiro passo do governo em direção à construção do mercado de carbono no país”, afirmou.

“O Brasil é um campeão em energia renovável”, disse o chefe adjunto de Divisão do Departamento Econômico da OCDE, Jens Arnold. Ele apontou, em sua apresentação, que as emissões de gases de efeito estufa no Brasil são baixas tanto em relação ao PIB quanto na relação per capita”.

Também participaram do painel, que teve moderação do embaixador Carlos Cozendey, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Braga, o chefe adjunto de Divisão do Departamento Econômico da OCDE, Falilou Fall, e a diretora de Relações Internacionais e Gestão de Riscos Corporativos do Banco Central, Fernanda Guardado.

Comércio digital

“Desafios e oportunidades da transformação do comércio digital” foi o tema do painel seguinte. Na visão da OCDE, a transformação digital deu a empresas de todos os tamanhos e aos consumidores novas oportunidades de se beneficiarem do comércio internacional. No entanto, segundo a Organização, essa abundância de oportunidades também criou novos desafios que exigem novas abordagens sobre a abertura de mercado, de modo a garantir que os benefícios da digitalização do comércio possam ser colhidos e compartilhados de forma mais inclusiva.

O secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, afirmou que o Brasil é um exportador de serviços digitalizados, que são “uma ferramenta estratégica para o futuro da economia do país”. Segundo Ferraz, o comércio digital alavanca, sobretudo, pequenas e médias empresas, que compõem parcela significativa do setor privado especialmente em países em desenvolvimento. “É onde o emprego está”, frisou o secretário, defendendo que para que essas empresas ganhem produtividade – e, em consequência, para que o país cresça a taxas mais aceleradas a longo prazo – precisam se aproximar do comércio internacional. “É uma agenda fundamental”, disse Ferraz. O analista de Comércio Exterior Sênior da OCDE, Javier Lopez Gonzalez, reforçou: “O comércio digital não é apenas o comércio do amanhã; é o comércio de hoje.”

Ferraz comentou ainda que a atual gestão governamental é a primeira, desde que a Tarifa Externa Comum do Mercosul foi criada, a reduzir essa tarifa, num movimento “histórico” alinhado com as reformas voltadas à redução do Custo Brasil. Já no âmbito não tarifário, o programa Portal Único de Comércio Exterior propiciou a redução do tempo médio de importação no Brasil, de 17 para em torno de oito dias, “o que aproxima o Brasil das melhores práticas internacionais”, segundo Ferraz.

O painel foi moderado pelo chefe da Divisão de América Latina, Relações Globais e Diretório de Cooperação da OCDE, José Antonio Ardavin, e contou ainda com a participação do diretor do Departamento de Política Econômica, Financeira e de Serviços do Ministério das Relações



Exteriores, Ricardo de Souza Monteiro; e do pesquisador sênior do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Renato Baumann.

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

Data: 22/06/2022

RECEITA ABRE NESTA QUINTA-FEIRA, 23 DE JUNHO, CONSULTA AO SEGUNDO LOTE DE RESTITUIÇÃO DO IRPF 2022

Serão contemplados 4.250.448 contribuintes, entre prioritários e não prioritários. O valor total do crédito é de R\$ 6,3 bilhões.

A partir das 10 horas desta quinta-feira (23), o segundo lote de restituição do IRPF 2022 estará disponível para consulta. Esse lote contempla também restituições residuais de exercícios anteriores.

O crédito bancário para 4.250.448 contribuintes será realizado no dia 30 junho, no valor total de R\$ 6,3 bilhões. Desse total, R\$ 2.697.759.582,31 referem-se ao quantitativo de contribuintes que têm prioridade legal, sendo 87.401 contribuintes idosos acima de 80 anos, 675.495 contribuintes entre 60 e 79 anos, 48.913 contribuintes com alguma deficiência física ou mental ou moléstia grave e 661.831 contribuintes cuja maior fonte de renda seja o magistério.

Foram contemplados ainda 2.776.808 contribuintes não prioritários que entregaram a declaração até o dia 19/03/2022.

Para saber se a restituição está disponível, o contribuinte deve acessar a página da Receita na internet (www.gov.br/receitafederal), clicar em "Meu Imposto de Renda" e, em seguida, em "Consultar a Restituição". A página apresenta orientações e os canais de prestação do serviço, permitindo uma consulta simplificada ou uma consulta completa da situação da declaração, por meio do extrato de processamento, acessado no e-CAC. Se identificar alguma pendência na declaração, o contribuinte pode retificar a declaração, corrigindo as informações que porventura estejam equivocadas.

A Receita disponibiliza, ainda, aplicativo para tablets e smartphones que possibilita consultar diretamente nas bases da Receita Federal informações sobre liberação das restituições do IRPF e a situação cadastral de uma inscrição no CPF.

O pagamento da restituição é realizado diretamente na conta bancária informada na Declaração de Imposto de Renda. Se, por algum motivo, o crédito não for realizado (por exemplo, a conta informada foi desativada), os valores ficarão disponíveis para resgate por até 1 (um) ano no Banco do Brasil. Neste caso, o cidadão poderá reagendar o crédito dos valores de forma simples e rápida pelo Portal BB, acessando o endereço: <https://www.bb.com.br/irpf>, ou ligando para a Central de Relacionamento BB por meio dos telefones 4004-0001 (capitais), 0800-729-0001 (demais localidades) e 0800-729-0088 (telefone especial exclusivo para deficientes auditivos).

Caso o contribuinte não resgate o valor de sua restituição no prazo de 1 (um) ano, deverá requerê-lo pelo Portal e-CAC, disponível no site da Receita Federal, acessando o menu Declarações e Demonstrativos > Meu Imposto de Renda e clicando em "Solicitar restituição não resgatada na rede bancária".

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

Data: 22/06/2022

REPRESENTANTES DO GOVERNO BRASILEIRO DEBATEM ACESSÃO DO BRASIL À OCDE

Ministro da Economia afirmou que país quer se juntar ao grupo das nações mais avançadas

O ministro da Economia, Paulo Guedes, reforçou nesta terça-feira (21/6) a importância da acessão do Brasil à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Ele apontou que o ingresso na Organização aproximará o país das grandes democracias liberais, economias de mercado e estados com políticas públicas visando ao bem-estar social. “O Brasil quer se juntar a esse grupo. É o que há de mais avançado”, disse na cerimônia de abertura da Semana Brasil-OCDE, no Palácio Itamaraty, em Brasília.

Guedes agradeceu o apoio oferecido pelo secretário-geral da Organização, Mathias Cormann, nos avanços nesse processo e lembrou que Cormann ajudou a revelar ao mundo o protagonismo ambiental brasileiro e a importância do país para a construção da nova economia verde, em âmbito global.

O ministro salientou que a interrupção das cadeias produtivas globais – iniciada na pandemia da Covid-19 e acentuada pela guerra na Ucrânia – fortalece a oportunidade de o Brasil aprofundar a integração com os países da OCDE, por ser uma democracia sólida e uma nação amigável para os negócios. Declarou que o país é “a maior potência verde do planeta”, protagonista na preservação ambiental e, ao mesmo tempo, potência alimentar e energética, capaz de suprir demandas internacionais. Por outro lado, apontou que os países da OCDE já reduziram impostos, criaram ambientes favoráveis para os investimentos e integraram suas economias: “O Brasil está atrasado nisso. Nos interessa receber essa influência favorável para nossa integração tardia”.

Segundo Guedes, o Brasil é fronteira extraordinária, não só em atividades convencionais, como cabotagem, telecomunicações, portos, ferrovias, rodovias, mas, fundamentalmente, um ator decisivo na segurança energética e alimentar global. Para ele, o ingresso na entidade ajudará ainda o país a avançar nas reformas, ampliar a competitividade e melhorar a vida dos brasileiros. Estudos mostram que a acessão do país à OCDE tenderá a produzir impactos positivos sobre o Produto Interno Bruto (PIB) e a renda per capita, a partir da melhoria do ambiente de negócios e da ampliação dos investimentos privados e do comércio.

Instrumentos legais

Mathias Cormann pontuou que o Brasil e a OCDE contam com um histórico de aproximação crescente, em constante evolução. Também ressaltou que o país já está em consonância com 112 dos 229 instrumentos legais da Organização aos quais se espera que os países candidatos venham a aderir (no total, a OCDE tem 257 instrumentos legais vigentes). “O Brasil apresenta conformidade substancialmente mais elevada do que qualquer outro candidato na história da organização”, declarou, citando avanços do atual governo, como a reforma da legislação cambial, em alinhamento aos parâmetros defendidos pela OCDE. Defendeu ainda os avanços na melhoria dos gastos, o fortalecimento do arcabouço fiscal e o aprimoramento dos arranjos regulatórios, de forma a aproximar ainda mais o Brasil às melhores práticas internacionais.

Na ocasião, o vice-presidente da República, Hamilton Mourão, reforçou a importância dada ao processo de ingresso do Brasil na Organização. “A acessão do Brasil à OCDE é prioridade da política externa do nosso país, determinado a consolidar internamente e projetar no mundo um novo modelo econômico baseado em abertura, segurança, previsibilidade, competitividade e sustentabilidade”, afirmou. Já o ministro de Relações Exteriores, Carlos França, falou da “relação sólida, substantiva e mutuamente benéfica” entre Brasil e OCDE.

A sessão contou, ainda, com a participação dos ministros da Secretaria-Geral da Presidência da República, Luiz Eduardo Ramos; e da Secretaria de Governo da Presidência da República, Celio Faria Júnior. O evento ocorre na sequência da aprovação, no último dia 10 de junho, pelo Conselho de Ministros da OCDE, do roteiro (roadmap) para a acessão do Brasil à Organização.

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

Data: 22/06/2022



RECEITA FEDERAL ALERTA PARA GOLPES RELACIONADOS À REGULARIZAÇÃO DO CPF

Mensagens falsas levam contribuintes a acreditarem que estão tratando com a instituição

Vários contribuintes, independentemente de sua situação no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), têm recebido mensagens por SMS, WhatsApp e até e-mails informando que estão em situação irregular junto à Receita Federal. Essas mensagens contêm links que induzem ao recolhimento de uma taxa falsa com a finalidade de regularização do CPF.

A forma de abordar as pessoas, que muitas vezes nem necessitam de regularização, identificando-se como "Receita" e utilizando o termo IRPF, assim como as cores da entidade e da bandeira nacional, leva a acreditarem que estão tratando com um órgão oficial do governo federal, o que é falso.

Há casos de contribuintes que, após pagarem o valor, compareceram ao atendimento da Receita Federal e descobriram que não havia nada a ser regularizado, ou pior, que havia pendências como ausência de declaração e multas por atraso, de modo que o valor pago, R\$ 275 no caso, de nada serviu.

Houve relato de um cidadão que pagou a taxa, o serviço não foi executado e ele procurou a instituição. Ao fazer a pesquisa, a declaração entregue estava totalmente zerada. A empresa teria afirmado para ele que a retificação custaria mais R\$ 170.

A Receita Federal esclarece que a regularização do CPF é realizada gratuitamente pelo site oficial, e que os alertas enviados não possuem link de acesso (<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br>). Ao entrar, o contribuinte deve selecionar a opção "Meu CPF", em que encontrará orientações sobre como corrigir sua situação cadastral de acordo com a irregularidade no sistema.

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

Data: 22/06/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA ABRE A SEMANA DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Evento segue até sexta-feira (24/6) e pode ser acompanhado pelo canal do ME no Youtube

Teve início na manhã desta terça-feira (21/6) a Semana de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que tem como objetivo discutir o processo, disseminar e tratar das Análises de Impacto Regulatório (AIR), realizadas por órgãos e agências governamentais. Promovido pela Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), o evento – que acontece no Auditório Pereira Lira, Edifício Sede do Tribunal de Contas da União (TCU) – segue até sexta-feira (24/6), e pode ser acompanhado pelo canal do Ministério da Economia no Youtube.

Durante a abertura da atividade, a secretária especial Daniella Marques destacou a relevância de importar as boas práticas, numa troca virtuosa para o país. “É importante colocarmos o Brasil no caminho da prosperidade, numa trilha de crescimento sustentável, crescimento esse baseado em investimentos, e reformas para o mercado para melhorar o ambiente de negócios e estimular a produtividade, a competitividade e reindustrializar o país,” declarou.

Introduzida de modo amplo a partir da Lei nº 13.874/2019, a AIR consiste na análise e avaliação dos possíveis benefícios, custos e impactos de regulamentações novas ou já existentes. É um dos instrumentos mais importantes para a melhoria da qualidade da regulação, sendo recomendado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e praticado por dezenas de outros países.



O secretário-adjunto de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME), Alexandre Messa, falou sobre a atuação da Secretaria no âmbito da política regulatória. “Estamos trabalhando basicamente em duas frentes: uma no sentido de incremento de boas práticas regulatórias, que pode vir na vertente da Lei de Liberdade Econômica; e a outra mais voltada à questão meritória da regulação, de aprimoramento de marcos regulatórios”, enfatizou.

Semana de Análise de Impacto Regulatório (AIR)

Durante os dias do evento serão realizados painéis sobre experiências nacionais e internacionais de AIR, o papel de engajamento e participação social na AIR, e análises quantitativas e políticas regulatórias em níveis estadual e municipal. A experiência da iniciativa privada também será contemplada em apresentação da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Também haverá a apresentação pela OCDE de relatório sobre a reforma regulatória do Brasil (Review of Regulatory Reform of Brazil) e das implicações da adesão do país à organização.

A atividade contará com a presença de membros da OCDE, entre eles a diretora de Governança Pública, Elsa Pilichowski; o diretor do Departamento de Economia, Luiz de Mello; e o coordenador do Programa da OCDE sobre Política Regulatória para a América Latina, Manuel Gerardo Flores. Também estarão presentes o chefe do Escritório do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no Brasil, Morgan Doyle, e o especialista em Modernização do Estado do Banco, Pedro Farias.

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

Data: 22/06/2022

SEMINÁRIO DEBATE LIDERANÇA, ÉTICA NO TRABALHO E COMBATE À CORRUPÇÃO

Especialista em clima organizacional e servidores da Presidência da República e da CGU participaram do evento “Prevenir 3 Anos” nesta segunda-feira (20/6)

Ética é tomada de decisão no dia a dia. A afirmação da psicóloga Juliana Guedes Almeida – graduada e com doutorado pela Universidade de Brasília (UnB), e hoje pós-doutoranda em People Analytics e Liderança na Amsterdam Business School, na Holanda – sintetiza as exposições realizadas nesta segunda-feira (20/6) durante os painéis 2 e 3 do seminário virtual “Prevenir 3 Anos”.

Juliana fez a apresentação “Cultura e liderança ética: consequências para o bem-estar no trabalho”, com mediação da secretária-executiva da Comissão de Ética do Ministério da Economia, Josabeth Guerra. Na sequência, o diretor da Secretaria de Transparência e Prevenção da Corrupção da Controladoria-Geral da União (CGU), Márcio Denys Gonçalves, e o secretário de Controle Interno da Presidência da República, Edson Leonardo Teles, abordaram os temas “Declarações de bens e de situações que possam gerar conflito de interesses (Decreto nº 10.571/2020) e Agenda de compromissos públicos (Decreto nº 10.889/2021) – uma nova regulamentação”. A mediação do painel foi feita pelo corregedor do Ministério da Economia, Régis Xavier Holanda.

Integridade

“Integridade, segundo a OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico], é a principal estratégia que temos no combate à corrupção”, afirmou Holanda na abertura do painel do qual foi mediador. E completou: “Estima-se que hoje, no mundo, ao menos um terço dos recursos públicos seja desperdiçado em decorrência da corrupção e da má gestão. É esse dinheiro que faz falta para as políticas públicas de saúde, educação, segurança pública e infraestrutura”.

Para combater o problema, segundo ele, é preciso contar com os esforços de um tripé formado pelo Estado, as empresas e a sociedade. “Quando se fala da iniciativa privada, se fala da integridade na representação de interesses privados, da integridade na atividade do lobby, integridade no que toca ao oferecimento de presentes a agentes públicos. Quando se fala do esforço da sociedade, se fala



de sua efetiva participação na fiscalização do agente público, da transparência ativa e da necessidade de dar publicidade às agendas públicas das autoridades”, ressaltou.

A eficácia da prevenção, detecção, remediação e punição de eventuais desvios dependem do aprimoramento de um sistema normativo de combate à corrupção, pontuou o corregedor do ME. O painel tratou da regulamentação parcial de duas leis desse arcabouço. Uma delas, o Decreto nº 10.571, de 9 de dezembro de 2020, dispõe sobre a apresentação e análise das declarações de bens e de situações que possam gerar conflito de interesses por agentes públicos civis da Administração Pública federal. O normativo abrange ministro de Estado, Cargos de Natureza Especial (CNE) ou equivalentes, presidente, vice-presidente e diretor, ou equivalentes, de autarquias, fundações públicas, empresas públicas ou sociedades de economia mista e Grupo-Direção e Assessoramento Superiores (DAS), níveis 6 e 5 ou equivalentes. Essas autoridades deverão apresentar a Declaração de Conflito de Interesses por meio do sistema e-Patri. “Essa foi uma mudança de paradigma muito grande”, comentou Edson Leonardo Teles. Ele informou que existem hoje mais de 250 comissões de ética em todo o poder Executivo federal, na Administração direta e indireta.

Já o Decreto nº 10.889, de 9 de dezembro de 2021, trata do comportamento do servidor público em relação a audiências, hospitalidades (“despesas com transporte, alimentação, hospedagem, cursos, seminários, congressos e eventos concedidos por agente privado a agente público no interesse institucional do órgão”, segundo o texto da lei), brindes, presentes e viagens. A norma determina que o servidor público apresente a veracidade e a completude das informações, com registro e publicação tempestivos no e-Agendas, que entrará no ar em 9 de dezembro de 2022. “A transparência e a integridade nas relações público-privadas são foco da OCDE”, lembrou Márcio Gonçalves, enfatizando a importância do tema para a acessão do Brasil à Organização. A entrada em vigor dos decretos e do e-Agendas no mesmo dia e mês não é coincidência, já que em 9 de dezembro comemora-se o Dia Internacional contra a Corrupção.

Processos coletivos

Juliana Almeida defendeu que a integridade e a ética precisam fazer parte da cultura organizacional e ser compartilhadas por todos. “Os processos coletivos são muito maiores que as nossas percepções individuais. É a força desse compartilhamento, desse ambiente em que produzimos nossas percepções compartilhadas, que vai direcionar o que é desviante e o que não é. A cultura organizacional mostra para as pessoas o que é esperado, o que é desejado”, acrescentou. De acordo com a psicóloga, é preciso trabalhar a percepção grupal de valores para que pessoas recebam a mensagem de como devem se comportar.

Nesse contexto, ela destacou o papel dos gestores: “O líder que é promovido numa cultura sinaliza que tipo de liderança se quer. Muito disso é comunicado às vezes de maneira destoante dos valores que se escrevem”. Para Juliana, se as pessoas responsáveis por levar a mensagem da organização aos integrantes e por trazer deles suas mensagens não estão se comportando de forma alinhada, ocorre a “quebra na construção de uma integridade concreta”. Segundo a pós-doutoranda, a solução nesses casos passa pela abordagem individual do líder pelo seu gestor, com apresentação de dados e evidências e um chamamento ao alinhamento. A pressão excessiva por resultados, a ausência de feedback e a falta de compartilhamento de informações são exemplos de comportamentos que comprometem a qualidade do ambiente de trabalho.

Prevenir

O Programa de Integridade do Ministério da Economia – o Prevenir – foi instituído pela Portaria nº 239/2019, atualizada por meio da Portaria nº 241/2020 e atualizado pela Portaria nº 15.208/2021, em conformidade com as diretrizes do Decreto nº 9.203/2017, e da Portaria CGU nº 57/2019.

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

Data: 22/06/2022



PORTAL PORTO GENTE

LUGAR DE MULHER É NA ENGENHARIA

Redação Portogente

Celebrado em 23 de junho, Dia Internacional das Mulheres na Engenharia é momento de reflexão e fortalecimento da figura feminina nessa área



Ao falar do início da faculdade, lá no começo de 2008, fica clara a lembrança da sala de aula da turma de engenharia de produção com mais de 50 homens e menos de 10 mulheres. A sensação e a visão de estar em uma minoria em meio a uma classe dominada pelo público masculino não impediram Bianca Silva de quebrar barreiras e ir atrás dos seus sonhos. Confirmando ainda mais que mulheres podem - e devem - estar na engenharia, ela faz questão de acumular dois títulos na área, o de engenheira de produção e civil.

Mulher engenheira - Imagem do Pixabay.

O Dia Internacional das Mulheres na Engenharia, celebrado neste 23 de junho, é um momento de reflexão e de fortalecimento da figura feminina em um meio ainda dominado pelos homens. Dados do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea) de 2021 mostram que as mulheres são ainda 19% dos registros ativos de todos os conselhos regionais do país, sendo 183.601 mulheres e 793.759 homens em atuação.

Para a engenheira Bianca Silva, que trabalha como analista de novos projetos da Tópico, um dos maiores desafios na engenharia é ver que existem homens que acham que uma mulher não deveria estar nessa área. “Tudo o que eu faço, faço da melhor forma possível. E por isso também é tão inspirador ver outras mulheres exercendo a profissão e liderando equipes”.

História semelhante é a da também engenheira de produção Fernanda Barati, coordenadora de relacionamento com o cliente da Tópico. Além de lidar com o fato de ser parte da minoria feminina na faculdade, ela também já trabalhou em montadoras de veículos, ambientes que costumam ser dominados pelos homens.

Sem se deixar abalar pelo preconceito, ela considera que 23 de junho é um dia para se comemorar, mas que ainda há muito mais a ser conquistado. “Tenho muito orgulho da profissão que escolhi. Sou apaixonada por projetos e adoro resolver problemas e otimizar processos”.

Apesar da predominância masculina, a engenharia vem ganhando cada vez mais mulheres, o que deve ser incentivado pelos grandes players do mercado. “Ter mulheres na engenharia é tão importante quanto ter mulheres em cargos de liderança. Isso porque a mulher tem características diferentes e tende a ser detalhista e perfeccionista. Homens e mulheres são complementares quando trabalham juntos, por isso o equilíbrio é tão importante”, avalia a head de RH da Tópico, Elaine Costa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2022

ASIA SHIPPING CRIA PROJETO FOCADO EM ESG

Redação Portogente



Leia também * Prefeito de Santos fica longe da realidade do Porto da cidade

https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114884-prefeito-de-santos-fica-longo-da-realidade-do-porto-da-cidade?utm_campaign=newsletter_portogente_2006&utm_medium=email&utm_source=RD+Statio
[n](#)

Na nova realidade do comércio marítimo, da economia globalizada, a competitividade nacional permanece atrelada à eficiência dos seus portos. Tecnológica e estrategicamente, novos arranjos operacionais com estrutura e a possibilidade da inteligência artificial para produtividade promovem sinergia em rede global. Entretanto, no tocante aos parâmetros ESG, os programas das empresas não estão totalmente integrados às exigências do seu negócio.

Leia também * ESG e os incentivos fiscais

<https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/114706-esg-e-os-incentivos-fiscais>

Há um mercado dinâmico e um ESG que é um horizonte relevante para investidores e executivos mundiais, atrelados ao capital para promover as mudanças e entregas imperativas. São muitas as questões para definir um ambiente mais bem conceituado e favorável à construção de estratégias, para atender às demandas de portos sustentáveis. Por exemplo, o caso da regulação do importante e potente mercado brasileiro de carbono.

Leia também * ESG: como integrar as políticas no setor da logística

<https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/114774-esg-como-integrar-as-politicas-no-setor-da-logistica>

Portogente tem foco e atenção aos temas ligados à agenda ESG. Debater essa questão e divulgar as transformações que estão ocorrendo, na movimentação de mercadorias e pessoas no comércio e turismo no planeta, traz luz para definir um método para exprimir magnitude. Assim, destacar ameaças e evidenciar evoluções no processo de fazer um mundo melhor para todos viverem. Objetivamente, juntar atores primordiais desse cenário nos portos.

Leia também * ESG na construção da rede hidroviária do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114863-esg-na-construcao-da-rede-hidroviaria-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 23/06/2022

EDITORIAL – MATURIDADE E SEGURANÇA JURÍDICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Tribunal de Contas da União surpreendeu o mercado ontem e considerou ilegal a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) - também conhecido como Terminal Handling Charge 2 ou THC2 - pelos terminais portuários (molhados), dos recintos alfandegados retroportuários, no momento da entrega da carga. Na mesma sessão plenária, a Corte determinou que, em um prazo de 30 dias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) anule todos os dispositivos da Resolução nº 72/2022, que regulamenta o SSE/THC2 e permite a cobrança.

Uma terceira medida foi a suspensão cautelarmente dos efeitos de todos os dispositivos da Resolução nº 72. Dessa forma, mesmo diante de algum recurso judicial, a Antaq estará impedida de liberar a cobrança.



Essa posição indicou uma forte guinada nos debates sobre o SSE. Nos últimos meses, a Antaq regularizou a aplicação e a cobrança do SSE e apenas avaliava situações consideradas abusivas. Para o mercado, seria a nova normalidade. A taxa seria cobrada e o Governo, através do órgão regulador, agiria para impedir abusos. Mas ontem o TCU foi no caminho contrário e passou a seguir o entendimento do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, autarquia vinculada ao Ministério da Justiça) e do Ministério da Economia.

Independente do entendimento legal, um dos principais problemas nesse caso é a mudança brusca. Em um momento, as autoridades como um todo pensam de uma forma e, em outro, adotam outra opinião. Isso gera um impacto péssimo no ambiente de negócios, que passa a não encontrar segurança jurídica para seus projetos. O investidor fica em dúvida sobre quais são as regras vigentes, o que ele tem de levar em consideração, o que efetivamente é legal e o que é ilegal no Brasil.

Neste momento, as autoridades do setor portuário devem trabalhar para passar uma boa imagem ao mercado. E expor essa posição sobre o THC2 de forma transparente. Essa volatilidade tarifária envia um péssimo sinal sobre a inconstância do mercado. E está mais do que na hora do segmento mostrar sua maturidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PODE MELHORAR 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) fez uma auditoria operacional no Plano Nacional de Logística (PNL 2035), desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura e pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), como um diagnóstico funcional da rede de transportes do País. O PNL tem um enfoque intermodal e avalia ofertas e demandas de serviços nesse setor, tanto atuais como futuras, apontando oportunidades de melhorias no mercado.

PODE MELHORAR 2

Na sessão plenária de ontem, foram apresentadas as conclusões dessa auditoria. Entre os pontos destacados, estavam a existência de oportunidades de melhoria ligadas à incorporação de inovações tecnológicas, fragilidade de algumas premissas e a ausência de análises de custo-benefício na seleção de projetos e déficits.

PARANÁ 1

A Portos do Paraná lança, neste mês, seu mapa estratégico com ações e projetos entre este ano e 2027. O documento está nas versões impressa e digital e é considerado uma ferramenta de gestão, enfatizando a cultura do planejamento e a transparência nos serviços portuários. “O Mapa Estratégico é construído de forma coletiva, por funcionários de diferentes setores e com participação da comunidade portuária. Ele aponta diretrizes, objetivos, projetos e ações para o futuro dos Portos de Paranaguá e Antonina”, disse o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

PARANÁ 2

Segundo Garcia, esta é a primeira vez que um documento desse tipo é feito. Trata-se de uma versão executiva do Plano Estratégico, elaborado no ano passado. Ele “coloca os portos paranaenses na vanguarda do planejamento portuário. Um diferencial para o mercado internacional, que percebe como a organização projeta sua missão com foco em excelência e inovação”, destaca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2022

NACIONAL - TCU CONSIDERA ILEGAL COBRANÇA DE SSE/THC2

Medida foi decidida na tarde de ontem. Plenária da Corte de Contas ainda aprovou que, mesmo diante de recursos, taxa não será faturada

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Para Vital do Rego, “não há respaldo legal para opção regulatória que instituiu a cobrança do THC2”

Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) consideraram ilegal a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) - também conhecido pela expressão em inglês Terminal Handling Charge 2 ou THC2) - pelos terminais portuários, dos recintos alfandegados, no momento de entrega da carga. A decisão foi tomada na reunião plenária da tarde de ontem, em Brasília, seguindo a posição do relator, o ministro Vital do Rêgo.

Na mesma sessão foi determinado que, em um prazo de 30 dias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) anule todos os dispositivos da Resolução nº 72/2022, que regulamenta o SSE/TCH2 e permite a cobrança. Outra medida adotada nessa quarta-feira foi a suspensão cautelarmente dos efeitos de todos os dispositivos da Resolução nº 72. Assim, mesmo diante de algum recurso judicial, a Antaq estará impedida de liberar a cobrança.

As polêmicas e debates envolvendo o SSE/THC2 ocorrem há vários anos. Mas havia uma expectativa de que o Governo vesse definido uma posição sobre a cobrança, mantendo-a. Nos últimos meses, a Antaq regularizou a aplicação e a cobrança do SSE e estava analisando apenas situações consideradas abusivas. Mas ontem, o THC2 foi no caminho contrário e seguiu o entendimento do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, autarquia vinculada ao Ministério da Justiça) e do Ministério da Economia. De acordo com esses dois órgãos, a cobrança pelos terminais portuários (instalações de beira de cais) para a liberação de cargas importadas para unidades retroportuárias é ilegal - por, entre outros motivos, não ter ocorrido um estudo de Análise de Impacto Regulatório - e anticompetitiva.

Em seu voto na sessão de ontem, o relator ministro Vital do Rego destacou que os fatos trazidos no processo “permitem concluir que não há respaldo legal para opção regulatória que instituiu a cobrança do THC2. Conforme demonstrado, embora não haja nenhuma relação contratual entre o terminal portuário e o recinto alfandegado, o primeiro consegue impor ao segundo o pagamento de um valor referente à THC2 de maneira cogente, sem que haja qualquer interesse público associado”.

O ministro do TCU ainda pontua que, “diante do exposto, pelas razões já fundamentadas, proponho determinar à Antaq que anule todos os dispositivos da Resolução 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner (SSE) em face do desvio de finalidade substanciada na afronta ao que estabelece o art. 36, incisos I e IV da Lei 12.529/2011, art. 4º, inciso I, da Lei 13.847/2019, bem como o art. 20, inciso II, alínea “b” e art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001”.

O ministro Bruno Dantas também fez questão de inserir seu voto no processo. Ele observou que o caso é de “elevado interesse público, visto que as controvérsias existentes em torno do THC-2 acabam por colocar em risco a concorrência no mercado de armazenagem, impactando diretamente no custo logístico e, em última instância, no Custo Brasil, ao passo que beneficia indevidamente poucos e gigantes players desse setor logístico crucial para o desenvolvimento econômico do País”. E cita um “contexto de irregularidades tão flagrantes que merece um encaminhamento adicional”, defendendo “medida cautelar para suspender os efeitos de todos os dispositivos da Resolução

72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2022

NACIONAL - USUÁRIOS DE CARGA ALERTAM PARA JUDICIALIZAÇÃO NA DISPUTA POR FERROVIAS

Segundo a associação, os critérios não foram definidos de maneira objetiva e empresas poderão judicializar decisões da ANTT na escolha entre empresas interessadas

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



O presidente da Anut demonstrou preocupação com os critérios estabelecidos para escolha de empresa que irá operar determinado trecho ferroviário

Entidades ligadas à indústria e ao agronegócio demonstraram preocupação com a minuta que estabelece critérios de escolhas a serem feitas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para resolver disputas entre empresas interessadas no mesmo trecho ferroviário. As apreensões foram apresentadas nesta quarta-feira (22), durante as audiências públicas nº 4 e nº 5/2022 da

ANTT, que abordaram as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021).

Segundo Luís Henrique Teixeira Baldez, presidente executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) e representante das empresas de indústria e do agronegócio brasileiro, a minuta da resolução proposta não determina critérios objetivos para definir qual requerente terá preferência na outorga em casos de disputa pela mesma autorização.

"Um dos artigos diz que a ANTT decidirá sobre as duas ferrovias quando uma estiver sobre a faixa de domínio da outra. Entendemos que esses artigos são mais conceitos e formas de se estruturar determinadas decisões. Mas não são parâmetros objetivos que dão tranquilidade para uma decisão, que pode se tornar complexa e ser judicializada, caso um dos players não concorde", disse.

Baldez também demonstrou preocupação com a regulação dos custos das chamadas "instalações acessórias", estruturas responsáveis por viabilizar a execução de serviços ferroviários. As cobranças variam em função das características específicas do produto, quantidades contratadas, distâncias percorridas e outros ajustes comerciais.

Segundo o presidente executivo da Anut, é preciso que a ANTT estabeleça regras de cobrança para os serviços, assim como acontece de forma obrigatória com as concessionárias. É preciso ainda que a agência determine se o usuário será obrigado a pagar.

"Queremos o preço de origem e destino de forma transparente e quanto irão cobrar por produto. Também quais são as operações acessórias discriminadas. Neste último, percebemos que pode haver alguma contradição no sentido de que a minuta diz que é um direito da concessionária ofertar todos os serviços acessórios, mas que também é um direito do usuário quem faça para ele", ponderou.

As posições trazidas por Baldez foram corroboradas pelo sócio da LL Advogados e representante da Rumo, Leonardo Ribeiro Coelho. Segundo ele, é preciso determinar critérios que irão indicar qual vocação tem o trecho ferroviário. Isso ajudará tanto na determinação de qual será a empresa a ser autorizada quanto na própria regulação das operações, dos serviços acessórios e dos compartilhamentos de malha.

"Se vermos algum fator de assimetria regulatória que indique qual ferrovia é vocacionada para transportar carga própria de terceiro, conseguimos melhorar a qualidade da regulação em torno desse tema do compartilhamento, capacidade e disponibilidade. Também do Tráfego mútuo e do direito de passagem", falou.

Em resposta, a ANTT informou que irá se manifestar sobre as contribuições após o encerramento da consulta pública.

Uso de malha ociosa

Durante a audiência pública, também foram feitas manifestações acerca da possibilidade de que os pedidos de autorização pudessem abarcar projetos chamados brownfields, ou seja, que já estejam em uso ou que já estão parcialmente construídos, no caso pelo Governo.

Em resposta, a ANTT informou que o modelo de requerimento de autorização só pode abarcar os projetos que tratam de instalação nova (também conhecido como greenfield). O movimento é que o artigo 25 da Lei 14.273/2021 deixa claro que a regulamentação trata somente da exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias. Portanto, é impossível tratar de brownfields por meio de requerimentos de autorização ferroviária.

Segundo a norma, o assunto deve ser tratado por meio de chamamentos públicos. Para isso também será necessário o estabelecimento de uma regulação própria que será desenvolvida pelo órgão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 23/06/2022

NACIONAL - MAYARA CHAVES E TED LAGO APRESENTAM AÇÕES DE AGENDA ESG EM WEBINAR DO LABPORTOS

A presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC) e o presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap/Porto do Itaqui) participaram do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário

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

A presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mayhara Chaves, e o presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap/Porto do Itaqui), Ted Lago, participaram do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário, promovido terça-feira (21), no canal LabPortos, no Youtube. O encontro virtual teve como mediador o fundador e coordenador do Grupo de Pesquisa LabPortos, o prof. dr. Sérgio Cutrim, que também é docente da Universidade Federal do Maranhão e co-autor do livro "Manifesto ESG Portuário", lançado no último dia 8.



Webinar foi transmitido no canal LabPortos, no Youtube

O professor Sérgio Cutrim afirmou, em sua apresentação, que o objetivo de propostas como o ciclo de webinars é conectar a academia com o setor. Este é o primeiro seminário online e teve como tema as iniciativas sustentáveis implementadas em portos organizados, ou seja, de administração pública. "Este é o primeiro do ciclo. Nós iremos trazer, aqui, outros líderes do setor portuário,

gestores do setor público e professores que participaram junto comigo da publicação do nosso livro ('Manifesto ESG Portuário'). Então, nós estamos colocando mais um tijolinho na nossa missão do LabPortos e o nosso lema é conectar o setor portuário com a academia", afirmou Cutrim.



Durante o webinar, que foi transmitido online e ao vivo, os dois dirigentes portuários falaram sobre os portos que administram e as iniciativas voltadas à sustentabilidade, ao social e à governança, que constituem a agenda ESG.

Quanto à sustentabilidade ambiental, a presidente da CDC, Mayhara Chaves, gestora do Porto de Fortaleza (CE), destacou entre outras coisas, as ações de educação ambiental junto aos colaboradores, com a realização de campanhas socioambientais e cursos online para empregados, de curta duração, de coleta seletiva e treinamento sobre controle de cargas perigosas junto aos empregados de controle de pátio da companhia, além de capacitação de membros do núcleo ambiental em temas como consumo sustentável da água e uso sustentável da caatinga.

Mayhara falou também sobre o Índice de Desempenho Ambiental (Ida), criado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em 2012. “O Ida veio para mensurar as ações ambientais do porto em uma época, em 2012, que não se falava em ESG, mas a Antaq enxergou que a gente precisava desenvolver ações ambientais dentro dos portos públicos no Brasil. E cada vez mais é exigido que os portos se aprimorem e façam melhor gestão do desenvolvimento ambiental”, afirmou.

No âmbito de governança, a presidente da CDC disse que em julho de 2021 foi implantada uma norma do sistema interno de correção, com a finalidade de detectar, apurar e corrigir irregularidades.

A CDC adequou o Estatuto Social ao novo modelo de Estatuto de Governança proposto pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest), propondo novas práticas de governança corporativa, conforme as diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Mayhara citou ainda a reativação do Centro Vocacional Tecnológico Portuário (CVT Portuário), em parceria com a Polícia Militar do Estado do Ceará, com o objetivo de promover atividades socioeducacionais, capacitação profissional e ações de proteção e segurança da coletividade. O CVT tem por finalidade, também, contribuir para a redução das desigualdades sociais e regionais.

O presidente da Emap, Ted Lago, disse que uma das metas para este ano é tornar a companhia referência em gestão portuária no Brasil, com a missão de consolidar o Porto do Itaqui (MA) como o principal corredor Centro-Norte do País, garantindo excelência logística, competitividade, sustentabilidade e inovação, gerando valor para o Maranhão e para a sociedade.

Lago ressaltou que Itaqui integra um seleto grupo de portos que possuem a certificação ISO 14001, voltado ao reconhecimento de iniciativas de preservação do meio ambiente e implementação de melhorias contínuas.

O presidente da Emap mencionou a política de redução de tarifas para navios com bom desempenho ambiental ou que estejam inscritos no programa ESI, o Índice Ambiental de Navios.

E, na questão socioeconômica, destacou a integração dos negócios do porto com a economia local por meio de sistema gestão ambiental, participação social, projetos com a comunidade, Programa de Estágio Emap, programa de aprendizagem voltado aos moradores do entorno e Porto do Itaqui Lab, neste último, destacando também o Programa Porto do Futuro.

Ted Lago elencou os seis eixos temáticos do Programa Porto do Futuro que são operações portuárias, meio ambiente, relação porto-cidade, desenvolvimento socioeconômico sustentável, desenvolvimento tecnológico e gestão pública portuária.

O professor Sérgio Cutrim perguntou a ambos os dirigentes quais as oportunidades para o ESG em portos públicos e quais as principais fragilidades.

“A gente tem uma grande dificuldade no Brasil que é a comunidade reconhecer a importância do porto e seus benefícios”, disse Mayhara citando o programa CVT Portuário como uma ponte para essa ligação e interação com a população. “Então, o CVT Portuário é uma oportunidade, porque nós vamos fazer uma ação dentro da comunidade, e que, talvez, sem a Polícia Militar, não conseguiríamos realizá-la”, exemplificou Mayhara Chaves em resposta ao professor Cutrim.

“É importante salientar que os portos estão passando por uma transformação muito grande. Os portos não tinham capacidade de investimento e isso foi se aperfeiçoando na gestão portuária pública no Brasil. Estamos premiando portos por excelência ambiental, excelência de gestão, excelência de resultados. E isso tem acontecido não somente com a mudança de mentalidade dos portos, mas também das empresas que atuam nos portos. A oportunidade é de nós melhorarmos cada vez mais como sistema. Somos menos poluidores estatisticamente em função da tonelada movimentada, mas navio parado no porto com gerador ligado emite poluição e nós temos que migrar isso. Por isso, nós pedimos ajuda à academia (universidade) para trabalharmos esse tema de impactos ambientais e mudanças climáticas e como a gente pode, por exemplo, gerar energia para fornecer ao navio que está atracado”, respondeu Ted Lago.

A íntegra do primeiro seminário do Ciclo de Webinars: ESG no setor portuário, está disponível no canal LabPortos, no Youtube.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/06/2022

REGIÃO NORDESTE - BARCO DE SUPRIMENTOS PARA FERNANDO DE NORONHA NAUFRAGA E DEIXA 5 DESAPARECIDOS

O barco chamado "Thaís" saiu do Porto de Recife na tarde da última terça-feira, carregado com 100 toneladas de produtos

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



Divulgação

Uma embarcação de carga que saiu do Recife (PE) naufragou a caminho da ilha de Fernando de Noronha, ontem (22). Dos tripulantes que estavam no barco, três foram resgatados com vida e outros cinco estão desaparecidos. A informação foi confirmada pelo Porto do Recife, por meio de nota. Segundo o texto, a embarcação de carga Thaís costumava atracar no Porto do Recife a cada duas semanas para embarcar suprimentos para Fernando de Noronha.

Operado pela empresa Jaqueline, o barco desatracou do ancoradouro na última terça-feira (21), às 14h20, rumo à ilha com 100 toneladas de materiais diversos. Porém, por volta das 4h30 da madrugada de quarta-feira (22), a tripulação perdeu o contato com o continente.

Até o início da noite de ontem, cinco viaturas da Marinha seguiam procurando as pessoas desaparecidas e a embarcação próximo à costa do município de Cabedelo, na Paraíba, onde chovia muito. De acordo com o agente da embarcação, a manutenção estava em dia e a carga não excedia o limite permitido.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/06/2022

REGIÃO NORDESTE - RELATÓRIO APONTA QUE DRAGAGEM DO PORTO NÃO CAUSOU 'MAR DE LIXO' EM RECIFE

CPRH excluiu a hipótese da obra realizada no complexo ter provocado o impacto ambiental em praias de Pernambuco

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Após a conclusão da dragagem, em março, o Porto de Recife começou a receber navios de maior calado e projeta um crescimento de 25% nas operações ainda em 2022

A Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) de Pernambuco divulgou, na última segunda-feira (20), um relatório que excluiu a possibilidade da dragagem do Porto do Recife (PE), que começou no dia 22 de janeiro, ser a origem do acúmulo de lixo encontrado no litoral sul da Região Metropolitana do Recife, no final de janeiro. Para o órgão, a causa da grande quantidade de resíduos sólidos no mar foram

as chuvas incomuns no primeiro mês do ano e uma mudança no sentido dos ventos.

De acordo com o documento, os índices pluviométricos acima do normal no início deste ano geraram alagamentos por toda a cidade, carregando grande quantidade de dejetos indevidamente dispostos em ruas, terrenos baldios e lixões para as galerias de águas pluviais e, conseqüentemente, para canais de drenagem, desembocando no mar. Além disso, os rios litorâneos, especialmente os rios Capibaribe, Beberibe e Pina, conduziram até as praias o lixo descartado pelas pessoas.

"Ao chegarem ao oceano, o direcionamento dos resíduos sólidos foi então influenciado pelas forças altamente favoráveis das correntes marinhas e do sentido dos ventos, até que voltassem ao continente, através da dispersão em faixas de areia", diz um trecho do relatório.

Quando os resíduos começaram a aparecer, uma equipe de pesquisadores da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) já havia realizado uma vistoria, em fevereiro, na obra de dragagem do ancoradouro e constatou que o aparecimento do lixo nas faixas de areia foi causado por um conjunto de fatores atípicos que aconteceram no verão: chuva intensa nas cabeceiras dos rios e uma anomalia hidrológica que afetou correntes marítimas e ventos.

"Por mais intensa que esteja sendo a obra de dragagem, a fiscalização e o cuidado com a operação é grande. O bota-fora fica a 11 km da linha de costa e existe também uma triagem do material sólido antes do descarte", disse o vice-reitor da UFPE, Moacyr Araújo.

"Portanto, - prosseguiu Araújo - esse excesso de resíduo de plástico não é oriundo da dragagem. É muita coisa para vir só daquele lugar, é um problema maior que ficou muito mais evidente por conta desses dois fatores mete-oceanográficos. Muito provavelmente, esse lixo vem dos rios, é um resíduo com características de atividade urbana", concluiu o vice-reitor que acompanhou a equipe na época.

CONCLUSÃO

Para chegar à conclusão do relatório, equipes de fiscalização do CPRH realizaram vistorias e monitoramento de acompanhamento da operação de dragagem, desde a etapa de coleta do material, separação de resíduos sólidos, até o despejo do material dragado em alto-mar em local pré-definido através do processo de licenciamento.

O CPRH também acompanhou a etapa de retirada de sedimentos provenientes do processo de dragagem, que após a coleta foram submetidos a uma fase de peneiramento, sendo em seguida estocados em bolsões de acondicionamento temporário "big-bags" na própria embarcação até posterior envio para destinação final ambientalmente adequada, o aterro sanitário.

O Porto do Recife realizou ainda, a pedido da CPRH, um mergulho na região do bota-fora, com uma equipe do Corpo de Bombeiros. José Lindoso, presidente do Porto do Recife, disse que desde as primeiras denúncias a Autoridade Portuária colaborou com o órgão para a realização das fiscalizações e esclarecimento dos fatos.

“Nossa equipe de gestão ambiental, junto com os órgãos competentes e empresa contratada para realizar o monitoramento ambiental da obra, supervisionou todas as etapas da operação e já havia constatado que a dragagem não estava gerando esse aparecimento de lixo nas praias. Mas foi o trabalho de mergulho, realizado em parceria com o Corpo de Bombeiros, que comprovou a inculpabilidade da nossa obra”, declarou José Lindoso.

DRAGAGEM

Há mais de 10 anos o Porto de Recife não realizava o serviço de dragagem. A última vez que o aprofundamento ocorreu foi em 2012.

Até que em junho de 2021 teve início o processo de licitação para contratação da empresa responsável por realizar o trabalho. A Royal Van Oord, companhia holandesa, venceu o certame e a obra foi realizada com recurso federal de R\$28,387 milhões.

Após a conclusão da dragagem, em março, o Porto de Recife começou a receber navios de maior calado e projeta um crescimento de 25% nas operações ainda em 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2022

REGIÃO NORDESTE - SUAPE SEGUE LIDERANDO EM CABOTAGEM E GRANÉIS LÍQUIDOS

O porto pernambucano é líder na modalidade de navegação feita pela costa do Brasil, segundo dados da Antaq

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação/Porto de Suape



SUAPE TEM POSIÇÃO ESTRATÉGICA NO NORDESTE E É MUITO VANTAJOSO PARA EMPRESAS COM MATRIZES NO SUL E SUDESTE DO PAÍS E CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO POR AQUI. TEMOS ROTAS EXPRESSAS QUE FACILITAM ESSE TIPO DE NAVEGAÇÃO E MUITAS COMPANHIAS APROVEITAM ESSA NOSSA EXPERTISE PARA REDUZIR CUSTOS E AMPLIAR OS NEGÓCIOS”

ROBERTO GUSMÃO

diretor-presidente da estatal portuária

O Porto de Suape, em Pernambuco, permanece na liderança nacional na modalidade de navegação por cabotagem (costa brasileira) e na movimentação de granéis líquidos entre os portos públicos. Os dados se referem ao primeiro quadrimestre de 2022 e fazem parte do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De acordo com o documento, o porto pernambucano movimentou 5,09 milhões de toneladas por cabotagem, crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021. Suape aparece à frente de portos importantes como o de Santos (SP), maior atracadouro público do País, que movimentou 4,5 milhões de toneladas por cabotagem (+4,21%) e o de Vila do Conde, no Pará, que operou 1,81 milhão (- 2,99%).

Somados, todos os portos públicos movimentaram, por cabotagem, 21,5 milhões de toneladas de cargas no 1º quadrimestre de 2022.

REGIÃO SUL - TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ RECEBERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 370 MILHÕES

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O ANÚNCIO DOS INVESTIMENTOS FOI FEITO APÓS DECISÃO DO CONGRESSO, EM MARÇO DESTE ANO, DE PRORROGAR ATÉ 2023 O RÉPORTO - PROGRAMA DE INCENTIVO AOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. ENTRE AS VANTAGENS ESTÁ A SUSPENSÃO DA COBRANÇA DE IMPOSTOS FEDERAIS NA IMPORTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DO SETOR

Está prevista também a expansão de 43% da área destinada aos contêineres refrigerados, com a instalação de 5.178 tomadas. As carnes congeladas estão entre as principais cargas operadas pelo terminal.

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), operado pela China Merchants Port, no Porto de Paranaguá (PR), receberá um investimento de R\$ 370 milhões, aplicados até o fim de 2023. O recurso será utilizado para compra de equipamentos e expansão da área de operação.

Parte do dinheiro será usado na compra de 11 novos guindastes de RTG, que transportam contêineres. A intenção é aumentar a capacidade de movimentação de carga sem 15%.

Está prevista também a expansão de 43% da área destinada aos contêineres refrigerados, com a instalação de 5.178 tomadas. As carnes congeladas estão entre as principais cargas operadas pelo terminal.

Serão instalados ainda novos acessos para caminhões e, por meio da otimização das estruturas já existentes, a área de pátio deverá ganhar 20 mil/m².

O TCP é o maior terminal de contêineres da América do Sul e, segundo sua gestão, realiza os investimentos de olho no aumento da competitividade.

O anúncio dos investimentos foi feito após decisão do Congresso, em março deste ano, de prorrogar até 2023 o Reporto - programa de incentivo aos terminais portuários. Entre as vantagens está a suspensão da cobrança de impostos federais na importação de equipamentos do setor.

O diretor comercial e institucional da TCP, Thomas Lima, afirmou que “a renovação do Reporto foi decisiva para seguirmos em frente com a compra de novos equipamentos, garantindo a elevação do nosso padrão de qualidade junto aos clientes e parceiros”.

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

NECESSIDADE

O diretor comercial explicou que a necessidade de expansão ficou visível com as mudanças na cadeia logística causadas pela pandemia e também pelo aumento da movimentação. Inaugurado em 1998, o TCP registrava um volume anual de 250 mil TEUs, hoje ultrapassa um milhão. Em 2021, as operações registraram crescimento de 5,9%, e no primeiro trimestre deste ano, a tendência de alta se manteve com fluxo 2,3% maior que o mesmo período do ano passado.



Durante a pandemia, o terminal focou em novas soluções para o comércio exterior, entre elas o embarque de mercadorias fora dos contêineres para driblar a escassez deles. “Trouxemos de volta a operação de madeira break bulk para Paranaguá após mais de uma década” contou o diretor.

A ferrovia é outro diferencial do TCP, que é o único localizado na região sul do País com acesso direto à zona alfandegada, ou seja, sem necessidade de um transporte adicional até o porto. O modal responde por 30% de todos os contêineres de exportação movimentados no terminal paranaense. Com novos projetos, a previsão é que o volume de contêineres movimentados na ferrovia dobre até 2025.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/06/2022

REGIÃO SUL - AUTORIDADE PORTUÁRIA INVESTE R\$ 80 MILHÕES EM OBRAS DE MELHORIAS URBANAS

Obras foram feitas nas cidades de Paranaguá, Antonina e nas ilhas da região, incluindo a construção de um viaduto, a recuperação de ruas e novos trapiches

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

PROJETO EXECUTIVO PARA A REVITALIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DA AVENIDA AYRTON SENNA DA SILVA FOI CUSTEADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA E ENTREGUE PARA A EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL), DO GOVERNO FEDERAL, PARA QUE AS OBRAS SEJAM INCLUSAS NO ROL DE OBRIGAÇÕES DO VENCEDOR DA NOVA CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os portos de Paranaguá e Antonina, investiu, desde 2019, cerca de R \$80 milhões em obras urbanas. As melhorias em Paranaguá, Antonina e nas ilhas da região incluem a construção de um viaduto, recuperação de ruas e novos trapiches. Com limites de atuação, impostos pela legislação, a empresa pública trabalha para minimizar os impactos negativos da atividade portuária e beneficiar a comunidade do litoral, uma das orientações da gestão.

“Os portos seguem uma série de leis e normativas próprias que impedem que a autoridade portuária realize obras de melhorias fora da área portuária. Mas uma das determinações do governador Carlos Massa Ranho Junior foi encontrar alternativas, através de convênios com as prefeituras e órgãos de governo, para fazer o que fosse possível, concentrando parte dos investimentos em melhorias urbanas”, conta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Foi assim que o porto conseguiu entregar, no fim de 2019, o viaduto Nelson Buffara, na entrada de Paranaguá, onde a BR-277 se divide entre as avenidas Ayrton Senna e Bento Rocha. Com investimento de R\$ 14,1 milhões em recursos da empresa pública, a obra foi executada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR), com a anuência dos órgãos fiscalizadores.

A Avenida Bento Rocha, no trecho da ponte do Rio Emboguaçu até a avenida portuária, também recebeu melhorias através do convênio com o DER. Os investimentos da Portos do Paraná somaram R\$ 14,6 milhões e incluíram a pavimentação de concreto, readequação do sistema de drenagem, nova sinalização vertical e horizontal e nova ciclovia.

O projeto executivo para a revitalização e ampliação da capacidade da avenida Ayrton Senna da Silva também foi custeado pela Autoridade Portuária. Ele prevê a implantação de marginais, quatro novos viadutos, além de nova ciclovia e iluminação nos oito quilômetros de extensão do trecho entre o entroncamento com a BR-277 e o Porto de Paranaguá.



O investimento na elaboração dos projetos foi de cerca de R\$ 1,6 milhão e o projeto foi entregue para a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Governo Federal, para inclusão das obras no rol de obrigações do vencedor da nova concessão das rodovias do Paraná.

Neste semestre, o Porto de Paranaguá deu início às obras de recuperação das principais vias que dão acesso ao cais. Estão sendo investidos aproximadamente R\$ 4 milhões, que incluem também as proximidades do Santuário Estadual de Nossa Senhora do Rocio, que reúne uma das celebrações mais populares do Paraná.

TRAPICHES

A empresa pública também está reformando ou construindo 14 estruturas de trapiches para ilhas da região de Paranaguá e Antonina. Já foram realizadas obras nos trapiches da Ilha do Mel (Encantadas e Brasília) e estão em execução as estruturas da Ilha dos Valadares (Passarela e Iberê), Rocio, e Antonina (Ponta da Pita e Portinho). O investimento total da empresa pública gira em torno de R\$ 25 milhões.

Em breve, serão iniciadas a execução das obras em mais seis comunidades marítimas: Amparo, Europinha, Eufrasina, Ilha do Teixeira, Piaçaguera e Vila Maciel. Nessa fase o investimento está esmado em R\$20 milhões e as obras devem ser iniciadas no segundo semestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 22/06/2022

EDITORIAL – CONCESSÕES E O SETOR DE INFRAESTRUTURA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os portos públicos deixaram de investir cerca de R\$ 17,5 bilhões nos últimos 12 anos, de 2010 a 2021, segundo levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre como o setor público de infraestrutura utiliza os recursos disponibilizados no orçamento federal. Esse estudo, denominado “Agenda de privatizações: avanços e desafios”, também avaliou rodovias, ferrovias, aeroportos e os segmentos de mobilidade urbana, saneamento, energia elétrica e telecomunicações. Nessa análise mais ampla, foi constatado que, dos R\$ 344 bilhões em investimentos necessários ao ano, o País consegue aplicar menos de 40%, R\$ 135 bilhões. E dessa parcela, 70% vêm da iniciativa privada, principalmente a partir dos programas de concessões e desestatizações.

O estudo, tema de reportagem desta edição do Jornal BE News, ainda destaca que “os investimentos em infraestrutura das estatais, dos estados e da União somam quedas consecutivas desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). A deterioração do estoque de capital e dos níveis de investimento só não foi mais intensa por conta da expansão dos programas de concessão e desestatização”.

Nesse cenário, a CNI defende os programas de concessões e privatizações. E a posição do setor industrial se mostra a mais sensata diante da realidade brasileira. Há anos, já se percebe a crescente incapacidade do poder público de fazer os investimentos necessários à infraestrutura, principalmente com seu orçamento cada vez mais comprometido com gastos obrigatórios. Nesse sendo, a melhor solução é que tais investimentos sejam executados pelo setor privado, que demonstra ter maior facilidade para dispor dos recursos necessários e executar as obras de forma mais ágil, sem tantas demoras e, em especial, judicialização.

Essa partilha, porém, não significa que o Governo deve se excluir do segmento da infraestrutura. Pelo contrário, ele se retira da execução e da exploração dos investimentos, mas cabe ao poder público criar as condições legais-regulatórias para a realização desses empreendimentos. Foi o que



ocorreu com as ferrovias, que passaram a contar com um sistema de autorização para a implantação de novas linhas e pátios. E é o que deve acontecer com o transporte hidroviário, tema do programa BR dos Rios, atualmente em elaboração.

O setor de infraestrutura demanda mais investimentos. E poder público e iniciativa privada devem atuar juntos, cada um no seu papel, para viabilizá-los. Com essa integração executada de forma inteligente e sistemática e sendo tratada como um projeto de Estado, o Brasil tem condições de mudar a realidade dos últimos anos e garantir um novo impulso a seu desenvolvimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REUNIÃO 1

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, se reuniu com dirigentes da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) na tarde de ontem, na sede da entidade, em Brasília. Em pauta, propostas defendidas pela Fenop, como a portaria regulamentadora da atividade de operador portuário, o decreto regulamentador dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e, principalmente, a mudança do sistema de custeio do programa de treinamento dos profissionais do setor.

REUNIÃO 2

Segundo o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, presente no encontro, o modelo atual de custeio dos treinamentos dos trabalhadores não é eficaz. “Os valores para o treinamento são recolhidos, vão para um fundo, mas acabam ficando bloqueados pelo Governo e não são utilizados. A Fenop defende que esses recursos sejam aplicados diretamente em treinamento, para que ele ocorra efetivamente”, afirmou Aquino.

REUNIÃO 3

O secretário de Portos ficou de dar prosseguimento à reunião em breve.

FERROVIA 1

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai debater as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) hoje, das 15 às 18 horas, em duas audiências públicas (realizadas simultaneamente). As sessões vão ocorrer no auditório do edifício-sede do órgão, em Brasília, mas vão poder ser acompanhadas ao vivo pelo canal da ANTT no Youtube ([hps://www.youtube.com/user/canalANTT](https://www.youtube.com/user/canalANTT)).

FERROVIA 2

A primeira audiência, de nº 4, vai tratar da minuta do contrato de adesão para formalização de outorgas por autorização, para exploração de ferrovias. Já a segunda, de nº 5, terá como tema o Argo nº 25 da Lei das Ferrovias, que aborda a instrução e a análise dos requerimentos de autorização para exploração de novas ferrovias, novos pátios e outras instalações acessórias.

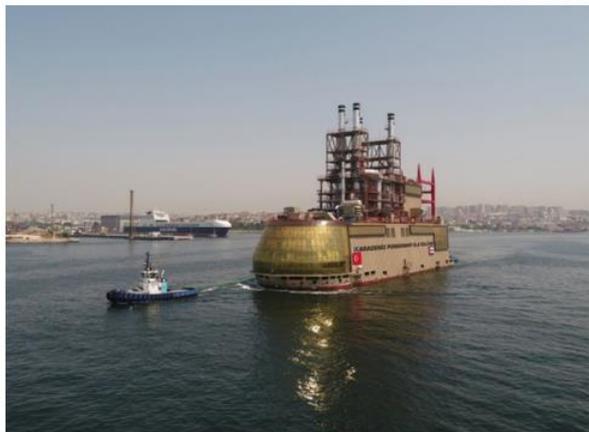
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

REGIÃO SUDESTE - BAÍA DE SEPETIBA TERÁ QUATRO TERMELÉTRICAS FLUTUANTES

O projeto é pioneiro no Brasil e as operações serão gerenciadas pela companhia turca Karpowership Brasil Energia (KPS)

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



A COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO ESTIMA ARRECADAR CERCA DE R\$ 32 MILHÕES DURANTE O PERÍODO DO PROJETO

A Karpowership deverá realizar a operação durante 44 meses, conforme o contrato celebrado com a CDRJ

A zona portuária da Baía de Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro, receberá quatro termelétricas flutuantes, um projeto inédito que será realizado pela Karpowership Brasil Energia (KPS). O contrato para permitir a instalação de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão foi firmado entre a KPS e a Companhia

Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Segundo a Autoridade Portuária, trata-se de projeto pioneiro no Brasil, “de grande importância para o País, liderado pela Karpowership, empresa de origem turca, que realizará este po de operação”.

De acordo com o projeto apresentado, a Baía de Sepetiba receberá uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU) de GNL, além da instalação de torres temporárias para transmissão da energia gerada. As primeiras embarcações termoelétricas encontram-se, temporariamente, atracadas no Porto de Angra dos Reis. As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW.

Conforme o contrato, a Karpowership poderá explorar as operações durante 44 meses. A Companhia Docas do Rio de Janeiro esma arrecadar aproximadamente R\$ 32 milhões durante esse período.

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

De acordo com a Karpowership, para viabilizar a instalação e as operações de geração de energia, o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do INEA para início da implementação da pequena linha de transmissão no Distrito Industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação pelo órgão licenciador.

Autorizada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a companhia poderá operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva, com o uso de gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

A KPS informou também que passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela Praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/06/2022

NACIONAL - MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE FUNDO DE ESTABILIZAÇÃO PODE SER MAIS PREJUDICIAL DO QUE BENÉFICO PARA O PAÍS

Ministro de Minas e Energia diz que fundo de estabilização pode ser mais prejudicial do que benéfico para o País

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



Adolfo Sachsida Billy Boss/Câmara dos Deputado

Sachsida sobre privatização da Petrobras: Chegou o momento de uma decisão. A Petrobras é estatal ou é privada?

O ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, afirmou ser contra a criação de um fundo de estabilização para segurar o preço dos combustíveis com dividendos da Petrobras. Na visão dele, o tema exige debate, mas poderia ser mais prejudicial do que benéfico.

“Apesar da ideia ter méritos, me parece que, no momento, os riscos são maiores que os benefícios”, disse. A declaração foi dada, nesta terça-feira (21), em audiência pública conjunta na Câmara dos Deputados das comissões de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC); de Finanças e Tributação (CFT); de Minas e Energia (CME) e de Viação e Transporte (CVT).

O ministro também disse ser impossível a interferência do Governo Federal no preço dos combustíveis. “Tenho que ser claro: não é possível interferir no preço de combustíveis. Não está no controle do Governo e, honestamente, preço é uma decisão da empresa e não do Governo”, falou.

A posição do ministro vai de encontro do que vem defendendo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). O parlamentar vem cobrando a aprovação do Projeto de Lei (PL) 1.472/2021, aprovado em março pelos senadores, que cria um fundo para a estabilização dos preços dos combustíveis.

Na última segunda-feira (20), Pacheco participou da reunião de líderes da Câmara que discutiu uma saída para a crise dos sucessivos aumentos dos preços. Nela, o presidente do Senado pediu que o projeto de lei seja analisado pelos deputados. A proposta faz com que os dividendos da empresa sejam revertidos para a sociedade em épocas de crise, como a pandemia e a guerra na Ucrânia.

Pacheco ressaltou que o excedente dos dividendos pagos pela Petrobras à União, que é a controladora e principal acionista da empresa, poderiam ser usados para um fundo com objetivo de estabilizar o preço dos combustíveis.

“Particpei ontem (20) de reunião com o presidente [da Câmara], Arthur Lira, e com líderes da Câmara dos Deputados para poder ouvir as ideias que a Câmara tem em relação à questão dos combustíveis. Falei sobre o PL 1.472, que prevê a conta de estabilização, para que os líderes da Câmara possam ter atenção a essa lógica”, disse Pacheco, após café da manhã nesta terça-feira (21) no Supremo Tribunal Federal.

CPI da Petrobras

Durante a audiência pública, o ministro de Minas e Energia foi questionado por deputados se é favorável a uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para investigar a Petrobras.

Sachsida afirmou ter limitações para opinar sobre o assunto, uma vez que ocupa um cargo no Governo. O titular da pasta somente informou que irá seguir a decisão do Legislativo.

“O que eu posso dizer é: eu respeito as decisões do Congresso Nacional. Se as decisões forem por uma CPI, saibam que o Ministério de Minas e Energia estará ao lado do Congresso Nacional providenciando as informações e documentos necessários. Se achar por bem não ter CPI, nós também vamos continuar a nossa parceria e continuar seguindo em frente”, falou.

Privatização da estatal

Na audiência com os deputados, Adolfo Sachsida também defendeu a privatização da Petrobras. Segundo ele, chegou o momento de uma decisão sobre uma eventual privatização da estatal.

“A Petrobras é estatal ou é privada? Não dá para, quando interessa, ser estatal e, quando não interessa, ser privada. A privatização tem efeitos maravilhosos sobre a competição, quando é bem desenhada. Um projeto de privatização que traga competição ao setor, que traga mais players, mais empresas, vai gerar um tremendo ganho de bem-estar aos consumidores e à população brasileira. Acredito eu que esse é o caminho de longo prazo que deveria ser seguido”, afirmou.

Vale lembrar que a indicação feita pelo presidente Jair Bolsonaro para que Sachsida ocupasse o comando do ministério teve como base a privatização da Petrobras. Tanto que uma das primeiras ações à frente da pasta foi pedir pela inclusão da Petrobras no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para que sejam realizados estudos para uma eventual privatização da estatal.

No início de junho, o Conselho do PPI aprovou a recomendação de qualificação da estatal na carteira do programa, com objetivo de iniciar os estudos para a privatização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS DO SENADO CONVIDA GUEDES E SACHSIDA PARA DEBATER COMBUSTÍVEIS

Autores dos requerimentos queriam que ministros fossem convocados e não convidados pelo Senado para discutir a alta nos preços

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Os requerimentos para comparecimento dos ministros e do ex-presidente da Petrobras.

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou nesta terça-feira (21) requerimentos para ouvir os ministros da Economia, Paulo Guedes, e de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, sobre a alta nos preços dos combustíveis. Quem também deve apresentar esclarecimentos sobre o tema é o ex-presidente da Petrobras José Mauro Coelho, que renunciou ao cargo nesta semana. Ainda não há data marcada para as

audiências públicas.

Os requerimentos foram protocolados pelo líder da minoria no Senado, Jean Paul Prates (PT-RN) e pelo senador Alexandre Silveira (PSD-MG). Este último tratou da convocação do ministro da Economia. Inicialmente, os documentos estipulavam a ‘convocação’ dos nomes, o que torna obrigatória a participação.

Contudo, ao longo das discussões, a pedido dos senadores Esperidião Amin (PP-SC) e Marcos Rogério (PL-RO) o requerimento foi transformado em convite, quando o Senado pede o comparecimento, considerado mais cordial dentro da relação Executivo-Legislativo. O pedido foi acatado e os requerimentos foram aprovados por unanimidade na comissão.

Audiências Públicas

A CAE também aprovou dois requerimentos de audiência pública para tratar dos combustíveis. O primeiro, debaterá com representantes da Petrobras, além do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O segundo sugere a realização de audiência sobre a composição dos preços dos combustíveis. Foram convidados representantes da Petrobras, do Ministério da Economia, do Ministério de Minas e Energia, da Federação Nacional

das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Bicomcombustíveis e do secretário estadual da Fazenda e do Planejamento de São Paulo, Felipe Salto

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL – MINISTRO DA INFRAESTRUTURA TENTARÁ CONCESSÃO DA HIDROVIA DA LAGOA MIRIM AINDA ESTE ANO

Segundo Marcelo Sampaio, para que o leilão aconteça é preciso celeridade na junção de exigências dos governos brasileiro e uruguaio

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

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo pretende realizar a concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim-Lagoa de Patos, no Rio Grande do Sul, ainda este ano. O anúncio ocorreu na noite dessa terça-feira, durante jantar realizado na Embaixada do Uruguai e promovido pelo Brasil Export, que contou com a participação de membros do Governo e integrantes do conselho nacional do fórum.

Segundo Sampaio, um grupo de trabalho, formado por representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Ministério da Infraestrutura e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) já se debruça nos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), elaborado pela DTAEngenharia.



Pouco antes do jantar, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, se reuniu com o embaixador Guillermo Valles e vice-ministro da Infraestrutura do Uruguai, Juan José Olaizola, para debater pautas entre os dois governos

A ideia é anexar todas as demandas do Governo Federal para o empreendimento. Além disso, é preciso abarcar as exigências que estão sendo elaboradas pelo governo uruguaio.

"Já estamos com o grupo de trabalho formado e precisamos registrar toda a nossa demanda junto aos estudos apresentados pela DTA. Se houver celeridade por parte do Uruguai e nossa, que posso garantir que haverá, nós conseguiremos esse leilão ainda este ano. Hidrovias é uma prioridade para mim", afirmou.

O otimismo também foi compartilhado pelo embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles. Segundo ele, como a obra é simples e gerará poucos custos ao concessionário, sua aprovação nos órgãos de controle deverá acontecer de maneira rápida. "Acredito que é totalmente possível sair esta concessão ainda este ano. Estamos fazendo um planejamento em conjunto com os dois governos e a Antaq está participando de todo o processo. Como a obra tem custos esmados em até R\$ 80 milhões, não acredito que ela demorará para ser analisada pelo TCU [Tribunal de Contas da União]", falou.

A Hidrovia da Lagoa Mirim é uma ligação entre Brasil e Uruguai constituída por trechos dispostos em sete rios, com extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

Em novembro do ano passado, o projeto foi qualificado no âmbito da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (SEPPI).

Cronograma

O encontro da noite de ontem contou com a presença do vice-ministro de Infraestrutura do Uruguai, Juan José Olaizola. "Acredito que até o fim deste mês, nós já teremos um cronograma prévio estabelecido de todo o processo até o edital para a concessão da hidrovía", comentou.

Outro presente foi o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. Para ele, a hidrovía será o primeiro passo para impulsionar o setor hidroviário do País. "Precisamos destravar esse setor. O Brasil possui todo um potencial hídrico e não utiliza. Acredito que essa concessão será um pontapé inicial para atrair investimentos para o setor", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL - MARCELO SAMPAIO: "CRIAR PEDÁGIO PARA AS HIDROVIAS LOGO NO COMEÇO SERÁ RUIM"

Ministro afirmou ainda que a BR dos Rios seguirá os mesmos moldes do programa 'Voo Simples'

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, recebeu autoridades brasileiras e conselheiros do Brasil Export na embaixada, em Brasília, na noite de ontem

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou, durante jantar promovido pelo Brasil Export, que o Governo estuda não estabelecer pedágios iniciais para as hidrovias do País.

"Estamos estudando formas de fomentar a navegação de hidrovias. Queremos criar um ambiente favorável para que as cargas saiam do setor rodoviário e ferroviário para seguirem para o hidroviário. Vamos ver como a modelagem ficará, mas entendemos que pedaggiar logo no começo ficará ruim. Já gera uma barreira de entrada para o modal", disse.

O ministro comentou ainda que BR dos Rios, plano de desenvolvimento da navegação de rios, seguirá a mesma ideia do programa "Voo Simples", lançado em novembro de 2020 e que teve como objetivo modernizar e desburocratizar o setor de aviação civil.

A ideia é que sejam elaboradas uma série de ações, decretos e um projeto de lei para incentivar o setor hidroviário do País. "O programa seguirá os mesmos moldes do que fizemos no Voo Simples. Queremos soltar diversas ações. Teremos medidas em que somente caberá à Antaq desburocratizar, além de culminar no projeto de lei que queremos enviar ao Congresso ainda este ano", falou.

Também esteve presente no jantar o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Mário Povia. Ele reafirmou o compromisso de que o Governo deverá publicar as diretrizes do programa até o fim do ano.

"A prioridade máxima dada a mim pelo ministro é a edição do BR dos Rios. Estamos trabalhando intensamente na proposta para que ela saia ainda este ano", comentou.

Expansão

De acordo com o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o encontro promovido pelo Fórum em parceria com a embaixada do Uruguai possibilita a expansão do Fórum para a parte sudeste da América Latina.

"O saldo foi altamente positivo. Essa recepção do embaixador mostra que o país está muito interessado em estreitar laços. Queremos criar uma agenda permanente com o Uruguai, o que



reforça a própria ideia do Brasil Export. Queremos criar uma relação duradoura com o Uruguai, promovendo encontros e debatendo melhorias para o setor", disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL - OPORTUNIDADES DE EMPREGO NO PORTO DE SANTOS VÃO ALÉM DA OPERAÇÃO

Papel do complexo portuário no mercado de trabalho foi tema no Programa ZR News

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

As oportunidades de emprego geradas pelo Porto de Santos (SP) vão além da área operacional, fator que deveria ser observado e aproveitado, principalmente, pelos estudantes da região. A opinião foi compartilhada por Bruno Merlin, diretor de comunicação do Brasil Export, em entrevista concedida ao jornalista Zerri Torquato, na edição de ontem (21) do programa Brasil Export, transmitido às 11h pelo portal BE News, pela rádio Santa Cecília FM(107,7 FM, na Baixada Santista) e pelo canal ZR News no Youtube.

“Advogados, médicos, psicólogos, jornalistas, ou seja, são diversas áreas que atuam na geração de renda do porto. As pessoas podem ter oportunidades muito grandes de alavancar suas carreiras aqui no Porto de Santos”, explicou Bruno.

Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do portal e do jornal BE News, também destacou o importante papel que o complexo portuário exerce no desenvolvimento da sociedade. “O objetivo de um porto não é apenas movimentar cargas, é desenvolver a comunidade”, disse.

O diretor de Redação falou ainda sobre a questão da automação portuária e os debates em torno de uma possível redução de empregos. “A automação vai desenvolver uma série de cadeias de negócios, especialmente o setor de tecnologia. Se por um lado vai eliminar empregos, do outro vai gerar vagas qualificadas e de alto ganho”, explicou Figueiredo.

Cândice La Terza, executiva de comunicação, também participou da conversa e contou que, quando se formou, na década de 90, precisou ir embora de Santos porque a área de comunicação corporativa, onde atua, não tinha espaço na cidade. “Hoje existem sedes de multinacionais em Santos, tem o porto e várias empresas operando aqui e precisando de profissionais qualificados na região”, alertou Cândice.

NOVO PROGRAMA

Durante a entrevista, Bruno e Leopoldo contaram detalhes sobre o novo programa da plataforma BE News, o Meta BE. A atração, mensal, traz ao público entrevistas com autoridades dos setores portuário, logístico e de infraestrutura e, num bate-papo descontraído, um balanço dos principais assuntos do mercado. A primeira edição do Meta BE está disponível no canal do Youtube do Fórum Brasil Export.

Além dele, o grupo lançou o aplicativo BE News, que já está disponível para celulares com sistema Android ou iOS. Nele, é possível acompanhar todas as notícias produzidas pela equipe de reportagem do jornal BE News e ser notificado, em tempo real, sobre acontecimentos urgentes dos setores.

“Nosso veículo aborda todos os modais de transporte e todas as regiões do País, agora, todo esse conteúdo está disponível no aplicativo. Quem quer se informar bem sobre os setores de transportes, logística e portos, basta acessar o portal BE News. É totalmente gratuito”, detalhou Leopoldo Figueiredo.

O endereço do portal é www.portalbenews.com.br

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

NACIONAL - COMPANHIAS DOCAS DEIXARAM DE INVESTR R\$ 17,5 BI EM 11 ANOS, APONTA CNI

Os portos são apenas um dos setores mapeados em estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre investimentos em infraestrutura. Atualmente, dos R\$ 344 bilhões necessários por ano, o Brasil investe apenas R\$ 135 bilhões
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



“AS DESESTATIZAÇÕES PRECISAM AVANÇAR E SE CONSOLIDAR COMO UMA AGENDA DE ESTADO. A DIFERENÇA ENTRE OS INVESTIMENTOS REALIZADOS E OS NECESSÁRIOS À MODERNIZAÇÃO DO PAÍS, A SITUAÇÃO DIFÍCIL DOS ORÇAMENTOS PÚBLICOS E OS PROBLEMAS HISTÓRICOS DE GOVERNANÇA E GESTÃO NO ÂMBITO ESTATAL EVIDENCIARAM QUE NÃO HÁ OUTRO CAMINHO”

WAGNER CARDOSO

gerente-executivo de Infraestrutura da CNI

Estudo da CNI mostra que a Codesa investiu somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2021 - R\$ 822 milhões dos R\$ 2,9 bilhões autorizados

As companhias docas deixaram de investir cerca de R\$ 17,5 bilhões em infraestrutura nos portos organizados no período de 2010 a 2021, segundo estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI) intitulado “Agenda de privatizações: avanços e desafios”.

O setor portuário é uma das áreas mapeadas pelo estudo, que avaliou os investimentos também em rodovias, ferrovias, aeroportos, mobilidade urbana, saneamento, energia elétrica e telecomunicações. De acordo com o levantamento, dos R\$ 344 bilhões em investimentos necessários ao ano, o País aplica apenas R\$ 135 bilhões. Destes, 70% dos recursos são oriundos da iniciativa privada, reflexo em parte da expansão dos programas de concessões e desestatizações.

“Nos últimos anos, a crise fiscal comprometeu severamente a capacidade financeira do setor público. Os investimentos em infraestrutura das estatais, dos estados e da União somam quedas consecutivas desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). A deterioração do estoque de capital e dos níveis de investimento só não foi mais intensa por conta da expansão dos programas de concessão e desestatização. Atualmente, os recursos privados respondem por 70% dos investimentos anuais”, avaliou a CNI.

A confederação ilustra o caso do setor portuário apontando como modelo o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), realizado no último dia 30 de março. “O certame servirá de modelo para a transferência ao setor privado dos demais portos públicos – são sete companhias docas estatais, que administram 17 portos atualmente”.

O gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, ressaltou que a implementação de programas de concessões e privatizações deve ser vista como uma agenda de Estado, ou seja, não restrita a um único governo ou administração, mas que deverá perdurar por ao menos mais uma década. “As desestatizações precisam avançar e se consolidar como uma agenda de Estado. A diferença entre os investimentos realizados e os necessários à modernização do País, a situação difícil dos orçamentos públicos e os problemas históricos de governança e gestão no âmbito estatal evidenciaram que não há outro caminho”, afirmou.

A CNI lembra que o processo de desestatização e privatização do setor de infraestrutura no País iniciou há cerca de três décadas. Desde então, houve avanços, principalmente em dois momentos: por força da aprovação da Lei das Concessões, em 1995, e da instituição de agências reguladoras,

no começo dos anos 2000; e em 2016, após a instituição do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do Governo Federal.

Hoje, o capital privado opera 44 aeroportos federais, 367 terminais e áreas portuárias arrendadas ou autorizadas, 30 mil quilômetros de ferrovias, e 24,7 mil quilômetros de rodovias (12% da malha pavimentada do Brasil). Também merece destaque a crescente operação privada de áreas para a exploração de petróleo e gás, de distribuidoras e geradoras de energia elétrica e de segmentos de telecomunicações e de saneamento básico.

Para a CNI, “a participação privada em todos esses setores deve se expandir ainda em 2022, com importantes leilões e vendas de avos já realizados e previstos até o fim do ano”. Há uma expectativa de que o Governo Federal deverá lançar os editais de leilão dos portos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) ainda neste ano.

Rodovias federais e estaduais

Segundo o estudo, caso fossem seguidos os prazos de leilão estipulados no PPI, o ano de 2022 seria marcado por um aumento da malha federal concedida de mais de 11,5 mil km. Esse número sequer leva em conta as transferências previstas de estradas que já são concedidas atualmente 14 – em torno de 3,4 mil km –, ou mesmo as agendas estaduais. No entanto, parece pouco provável uma absorção dessa magnitude pelo mercado: desde 2018, foram leiloados pouco mais de 3 mil km de novos trechos pelo PPI, e, mesmo somados aos programas estaduais, o total não atingiu o montante planejado para 2022. Em face disso, considerou-se uma hipótese mais realista, segundo a qual serão concluídos, em 2022, os três projetos que já passaram por consulta pública – dois desses (BR-116/465/493 e BR-381/262) já aprovados pelo TCU.

A conclusão dos projetos listados irá promover um aumento de 27% na malha federal concedida, que atingirá a marca de 15,8 mil km (ou 25% da malha pavimentada federal), embora a maior parte da extensão das Rodovias Integradas do Paraná seja composta por estradas que eram privadas até novembro de 2021.

Similarmente, a concretização dos leilões previstos nas agendas estaduais representaria um aumento da ordem de 7 mil km na extensão das estradas estaduais pedagiadas, em um contexto no qual desde 2017 ocorreu a concessão de 5,4 mil km.

Ferrovias

Estão programadas duas prorrogações antecipadas de contratos: da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), controlada pela VLI Logística; e da Malha Regional Sudeste, da MRS Logística. Também se espera a aprovação de 65 pedidos de autorizações ferroviárias junto ao Governo Federal, até o final de 2022.

Aeroportos

O período até o final de 2022 será marcado pela Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, que realizará a transferência de 15 dos 16 avos da Infraero, dentre eles Congonhas (SP), o mais lucrativo da empresa.

O único aeroporto que permanecerá como avo da Infraero será o de Santos Dumont (RJ). Inicialmente, o empreendimento estava previsto para concessão na Sétima Rodada. No entanto, após o pedido pelo concessionário atual, em fevereiro de 2022, de devolução ao Governo Federal do Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão (RJ), os dois aeroportos deverão ser leiloados em conjunto. A previsão é que o leilão ocorra no segundo semestre de 2023. O estudo completo está disponível no link [hps://drive.google.com/file/d/1bM42P8_Oi_fPpaam3Afgxbc6XwbSyZ6kL/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1bM42P8_Oi_fPpaam3Afgxbc6XwbSyZ6kL/view?usp=sharing).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/06/2022

NACIONAL – CENTRO-OESTE EXPORT 2022 – CAMPO GRANDE - MS



CENTRO-OESTE EXPORT 2022
CAMPO GRANDE - MS

4 E 5 DE JULHO
Hotel Deville Prime
www.forumbrasilexport.com.br

Logos: ABTP, Governo do Mato Grosso do Sul, brado, CNT, KINCAID, MODALCO, BRASIL EXPORT, FERRAZ TERNANIS, Piacentini, PRATICAGEM DO BRASIL, rumo, Utracargo, BRASIL EXPORT

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/06/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE OVOS CRESCE 33,5% EM MAIO

Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), foram comercializadas 628 toneladas, contra 470 toneladas em maio de 2021, gerando uma receita de US\$ 1,9 milhão
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Paulo Pinto/Fotos públicas

“O SETOR DE OVOS VEM INCREMENTANDO SUA PRESENÇA INTERNACIONAL AO LONGO DOS ÚLTIMOS ANOS. O DESEMPENHO REGISTRADO NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2022 É O MAIOR REGISTRADO DESDE 2016. ALÉM DE GERAR DÍVITAS PARA O BRASIL, O AUMENTO DAS EXPORTAÇÕES É UMA CONTRAMEDIDA AO QUADRO DESAFIADOR IMPOSTO PELOS CUSTOS DE PRODUÇÃO”

RICARDO SANTIN

presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA)

No acumulado do ano, no período de janeiro a maio, foram exportadas 6.188 toneladas, número

21,1% maior que as 5.108 toneladas exportadas nos cinco primeiros meses de 2021



As exportações de ovos (in natura e processados) aumentaram 33,5% em maio, totalizando 628 toneladas, contra 470 toneladas em igual mês do ano anterior. As vendas externas renderam US\$ 1,9 milhão, 138,6% a mais em comparação a 2021, quando a receita de exportações de ovos totalizou US\$ 797 mil em maio. Os dados são da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

No acumulado do ano, no período de janeiro a maio, foram exportadas 6.188 toneladas, número 21,1% maior que as 5.108 toneladas exportadas nos cinco primeiros meses de 2021. Em receita, houve incremento de 59,3%, com US\$ 11,1 milhões em 2022, contra US\$ 7 milhões em 2021. “O setor de ovos vem incrementando sua presença internacional ao longo dos últimos anos. O desempenho registrado nos cinco primeiros meses de 2022 é o maior registrado desde 2016. Além de gerar divisas para o Brasil, o aumento das exportações é uma contramedida ao quadro desafiador imposto pelos custos de produção”, avaliou o presidente da ABPA, Ricardo Santin.

Carne suína

No último dia 15, a ABPA divulgou que as exportações de carne suína caíram no mês de maio. As vendas externas, entre produtos in natura e processados, alcançaram 89,3 mil toneladas, 12,4% menor que o registrado no quinto mês de 2021, quando foram embarcadas 102 toneladas.

“No entanto, a média dos últimos três meses (março, abril e maio) já se equipara à média do primeiro trimestre de 2020 e está mais próxima da média anual do ano passado, apresentando uma tendência de recuperação no segundo semestre”, analisou o presidente da ABPA, Ricardo Santin.

Em receita, as exportações de maio alcançaram US\$204,3 milhões, número 19,3% menor que o registrado no mesmo mês de 2021, com US\$ 253,2 milhões.

No acumulado do ano, de janeiro a maio, as exportações de carne suína somaram 416,6 mil toneladas, saldo 8,2% inferior ao registrado nos cinco primeiros meses de 2021, com 453,9 mil toneladas. Em receita, as exportações do setor alcançaram US\$ 896,3 milhões, dado 17% inferior ao registrado nos cinco primeiros meses de 2021, com US\$1,079 bilhão de toneladas.

“Filipinas, Japão e Singapura têm comprado volumes recordes do Brasil e a tendência é que continuem nesta toada. Espera-se também aumento das vendas para os EUA com a aprovação de novas plantas recentemente. O mercado, que esteve bastante complicado de maneira geral no primeiro semestre, dá sinais de melhora para o segundo semestre”, afirmou o diretor de mercados da ABPA, Luis Rua.

Entre os destinos de exportações do mês de maio, destaque para China, com 27,3 mil toneladas (-49,6%), Filipinas, com 9 mil toneladas (+334%), Singapura, com, 7,3 mil toneladas (+122,1%), Argentina, com 3,9 mil toneladas (+63,3%) e Angola, com 3,6 mil toneladas (+40,8%).

“As vendas para a China vêm se estabelecendo em patamares esperados para o novo contexto do mercado, inclusive os preços vêm se recuperando localmente, o que é um bom presságio. Ao mesmo tempo, outros mercados da Ásia, África e América Latina estão ganhando representatividade nas exportações, tendência que também poderá ser observada em breve na América do Norte, com as novas habilitações de plantas para o mercado canadense”, salientou Santin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022

INTERNACIONAL - RÚSSIA SE TORNA A PRINCIPAL FORNECEDORA DE PETRÓLEO À CHINA

Commodity é vendida às refinarias do país asiático com cerca de 30% de desconto

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



A Rússia se tornou a principal fornecedora de petróleo para a China, posição antes ocupada pela Arábia Saudita. Para driblar as sanções impostas pelos Estados Unidos e União Europeia em razão da ofensiva sobre a Ucrânia, a Rússia está vendendo petróleo com cerca de 30% de desconto às refinarias do país asiático.

Segundo a Administração Geral de Alfândegas da China, as importações de petróleo russo totalizaram 8,42 milhões de toneladas em maio passado, enquanto as compras da Arábia Saudita somaram 7,82 milhões de toneladas.

O volume, de acordo com a Alfândega chinesa, alcança aproximadamente 2 milhões de barris por dia, um aumento de 25% em relação a 1,59 milhão de barris/dia no mês de abril, incluindo o envio do petróleo russo via oleoduto do Oceano Pacífico da Sibéria Oriental (ESPO) e embarques dos portos da Rússia na Europa e no Extremo Oriente.

Já as importações de petróleo saudita passaram de 2,17 milhões para 1,84 milhão de barris por dia no mês passado.

EUA, Reino Unido e União Europeia já anunciaram um embargo ao petróleo russo, porém a UE abriu uma exceção para o produto transportado via oleoduto.

Envio de gás russo é suspenso

A gigante russa de gás Gazprom anunciou, no último sábado (18), que interromperá o fornecimento de gás através das linhas do gasoduto Turkish Stream, no período de 21 a 28 de junho, devido à manutenção anual programada.

A suspensão foi acordada antecipadamente por todas as partes interessadas, segundo informou a Gazprom em comunicado.

O gasoduto Turkish Stream, localizado no fundo do Mar Negro, consiste em duas cadeias, com uma fornecendo gás aos consumidores turcos e a outra fornecendo energia para países do sul e sudeste da Europa.

O gasoduto começou a operar em janeiro de 2020 com capacidade total de 31,5 bilhões de metros cúbicos anuais.

No início da última semana, a Gazprom afirmou que reduziria significativamente o fornecimento de gás para a Europa através do gasoduto Nord Stream 1 para não mais de 67 milhões de metros cúbicos por dia, citando a falha da Siemens, fabricante dos motores de turbina a gás, em fornecer o serviço de revisão a tempo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

REGIS PRUNZEL, DIRETOR-EXECUTIVO DOS TERMINAIS TEG, TEAG E TES E PRESIDENTE DO SOPESP PARTICIPA DO QUADRO ESPECIAL PORTO NEWS

Informações: Programa ZR News (23 de junho de 2022)

No ZR News desta quinta-feira iremos falar sobre o salário-esposa de São Vicente, benefício pago a servidores casados ou unidos a suas companheiras há pelo menos cinco anos, que está sendo questionado no STF pelo Procurador Geral da República, Augusto Aras.



Assista → <https://youtu.be/8G4C0ZCegs>

Na bancada recebemos Marcelo Sammarco, advogado especializado em Direito Marítimo e Portuário; e o advogado Wigor Nascimento. Também iremos falar sobre a Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) protocolada por 11 governadores no STF contra a lei que determinou a incidência do ICMS estadual em uma única vez, com alíquotas uniformes, em reais, sobre os preços dos combustíveis.

Quinta-feira também é dia do quadro especial Porto News. Nesta edição receberemos Regis Prunzel, Diretor-executivo dos terminais TEG, TEAG e TES e presidente do SOPESP, Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/06/2022

SP PROMOVE INVESTIMENTOS E MELHORIAS EM DIVERSOS MODAIS DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Informações: Governo do Estado de SP (23 de junho de 2022)

Ciente da importância das estradas na vida dos cidadãos e para o desenvolvimento econômico das regiões por onde passam, escoando a produção, gerando crescimento, emprego e renda, o Governo de São Paulo está realizando o maior programa de construção, recuperação e asfaltamento de estradas da história do Estado.

Com investimentos de R\$ 11,1 bilhões, 10,2 mil quilômetros de rodovias no interior e litoral receberam obras de duplicação, recuperação e melhorias, além de novos acessos às cidades. E o crescimento do Estado também passa pelo mar. Foram investidos R\$ 50 milhões em travessias litorâneas, incluindo reformas, modernizações e substituições.

Pelo ar não é diferente. As concessões nos 22 aeroportos de São Paulo vão garantir investimentos de mais de R\$ 400 milhões, e isso vai gerar uma economia de mais de R\$ 2 bilhões para o Estado. Pelas estradas, pelo mar e pelo ar, São Paulo se desenvolve em todas as direções.

Os principais programas nos diferentes modais de transporte promovidos pela Secretaria de Estado de Logística e Transportes de SP incluem o Novas Estradas Vicinais, Estrada Asfaltada, Nova Tamoios, Programa de Reformas e Manutenções das Travessias Litorâneas, Programa de Concessões Rodoviárias e Concessão dos Aeroportos Regionais.

– Novas Estradas Vicinais

As estradas vicinais são importantes para o escoamento da produção agrícola e para a economia regional. Além disso, são essenciais para o deslocamento da população aos grandes centros urbanos. Com o objetivo de recuperar vias sob responsabilidade dos municípios em todo o estado, o programa Novas Estradas Vicinais, coordenado pelo DER, vai beneficiar 278 vicinais, que totalizam 3.086 quilômetros de extensão e investimentos de R\$ 2,2 bilhões em recursos do BID, além de gerar cerca de 25 mil empregos (entre vagas diretas e indiretas).

– Estrada Asfaltada

As obras do Estrada Asfaltada consistem em recape e implantação de nova sinalização das rodovias. No total, são mais de 150 obras que levarão melhorias a 2.300 kms de rodovias em 196 cidades do interior e do litoral do estado. Com investimentos de R\$ 1,7 bilhão, o Programa Estrada Asfaltada, coordenado pelo DER, compõe a nova matriz logística de SP implementada pela Secretaria de Logística e Transportes. Sua importância reside no fato de que a boa qualidade das



rodovias impacta diretamente na redução de acidentes e, ao mesmo tempo, favorece à distribuição logística e o PIB paulista. Entre os serviços que deverão ser executados, destacam-se a adaptação da rodovia às novas condições de tráfego e alterações ocorridas no seu entorno; implementação de pequenas obras necessárias para o seu bom funcionamento e a redução do tempo de percurso, com a consequente diminuição no custo de transporte.

– Nova Tamoios

A nova pista de serra da rodovia dos Tamoios (SP 099) possui 22 quilômetros de extensão e liga o Litoral Norte ao Vale do Paraíba. Funcionando para a subida, vai reduzir pela metade o tempo de viagem – os motoristas vão percorrer o trajeto em cerca de 16 minutos, com velocidade máxima de 80 km/h. Com investimento de mais de R\$ 3 bilhões, a obra é uma conquista histórica para o Governo de São Paulo, que implementou diversos recursos inéditos nas intervenções, como o uso do sistema Cable-Crane, nunca antes usado no Brasil, um teleférico de cargas que permitiu a construção de viaduto a partir do princípio de preservação ambiental.

– Reformas e Manutenções das Travessias Litorâneas

O Sistema de Travessias Litorâneas prevê investimentos de R\$ 272 milhões ao longo dos 30 anos de contrato. No total, oito travessias operadas atualmente pelo Departamento Hidroviário, órgão vinculado à Secretaria de Logística e Transportes, serão concedidas para prestação de serviços públicos de operação, conservação e manutenção. Juntas, as travessias movimentam diariamente cerca de 28 mil automóveis e 22 mil pedestres e ciclistas. Do total de R\$ 272 milhões de investimentos, 117 milhões serão destinados especificamente à manutenção da infraestrutura existente; R\$ 143 milhões para melhorias e aumento de capacidade das embarcações e R\$ 12 milhões para a preservação do Meio Ambiente. Também irá ocorrer a modernização de todo o sistema de segurança, melhorias na capacidade das embarcações, mais agilidade nos deslocamentos, mais conforto e segurança aos usuários, fomento do turismo e do desenvolvimento regional e desoneração do Estado.

– Concessões Rodoviárias

O Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi instituído em março de 1998. As concessões têm como finalidade suprir as necessidades de investimentos na infraestrutura de transportes, fundamentais ao desenvolvimento do Estado, bem como ao conforto e à segurança dos usuários. A concessão da maior malha rodoviária já licitada no Brasil irá cobrir um período de 30 anos e abrange 12 rodovias, passando por 62 municípios do estado. Estão previstos investimentos que somam R\$ 14 bilhões para a infraestrutura rodoviária, desde a região de Campinas até o extremo oeste do Estado, na divisa com o Mato Grosso do Sul. Do total de investimentos previstos ao longo do período contratual, cerca de R\$ 1,5 bilhão serão aportados já nos dois primeiros anos da concessão.

– Concessão dos Aeroportos Regionais

O edital de concorrência internacional para leilão da concessão dos 22 aeroportos regionais tem previsão de mais de R\$ 447 milhões de investimento por parte da iniciativa privada. Os aeroportos estão divididos em dois blocos – Noroeste e Sudeste – e a concessão terá prazo de 30 anos. Além do fomento ao desenvolvimento da aviação regional, uma das grandes vantagens da concessão dos aeroportos à iniciativa privada é a desoneração do estado aliada à realização de investimentos nos ativos aeroportuários, melhorando a qualidade dos serviços disponíveis à população paulista, assim como incentivando o desenvolvimento da economia ligada ao setor.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/06/2022

EXPORTAÇÃO DE COMPONENTES DE CALÇADOS SOMAM US\$ 175 MILHÕES

Informações: ANBA (23 de junho de 2022)



São Paulo – As exportações brasileiras de componentes para couro, calçados e artefatos somaram US\$ 175 milhões de janeiro a maio, 21% mais do que no mesmo período do ano passado. Apenas no mês de maio, os embarques de componentes somaram US\$ 37,38 milhões, 33% mais do que no mesmo período de 2021. O momento segue positivo para o setor, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas de Componentes para Couro, Calçados e Artefatos (Assintecal).

“Dos oito principais destinos das exportações, cinco são da América Latina. Os países também registraram um incremento médio superior aos registros medianos (32% contra 21%)”, avaliou em nota o gestor de Mercado Internacional da Assintecal, Luiz Ribas Júnior. Ele ressaltou que segue o movimento de crescimento dos embarques, especialmente para países da América Latina, que sofrem com os altos custos dos fretes da China.

O gestor destacou o aumento dos embarques para os Emirados Árabes Unidos e para a República Dominicana, resultados de ações realizadas no primeiro semestre. “As exportações para os Emirados aumentaram 98% (para US\$ 947,2 mil) e para a República Dominicana 43% (para US\$ 468 mil). Ambas são resultantes de negociações que ocorreram durante o Inspiramais, em janeiro, e na APLF (feira ocorrida em Dubai), em abril”, contou.

A China segue sendo o principal destino dos produtos brasileiros, mesmo com crescimento abaixo da média geral. Os principais produtos embarcados são químicos para tratamento de couros. Entre janeiro e maio, as exportações para o país asiático somaram US\$ 39,88 milhões, valor 11% maior do que em igual intervalo do ano passado.

O segundo principal comprador do período foi a Argentina, que importou o equivalente a US\$ 39,2 milhões em componentes brasileiros, 60% mais do que nos cinco primeiros meses de 2021. O terceiro destino foi Portugal, para onde foram enviados o equivalente a US\$ 24,3 milhões, alta de 49% ante o mesmo período do ano passado.

Os principais estados exportadores entre janeiro e maio foram Rio Grande do Sul, com US\$ 100,5 milhões, 17% mais do que no mesmo intervalo de 2021; São Paulo, com US\$ 17,88 milhões, 31% a mais no mesmo comparativo, e Bahia, com US\$ 16 milhões, 72% a mais no mesmo intervalo de 2021.

Nos cinco primeiros meses do ano, o principal material exportado pelo setor foi Químicos para couros, com crescimento de 9%. Na sequência, apareceram os segmentos de Cabedais, com crescimento de 24%; Químicos para calçados – adesivos, também com incremento de 24%; Solados, com crescimento de 66%; Laminados Sintéticos, alta de 26%; e Palmilhas com crescimento de 27%.

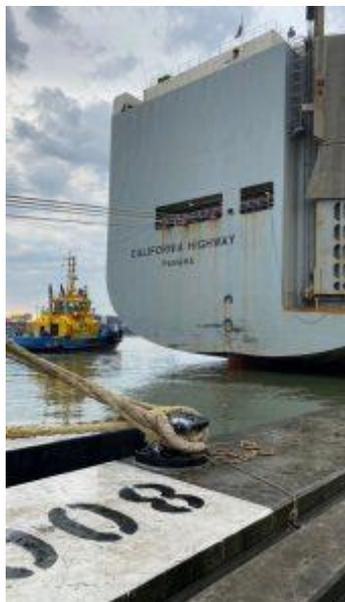
A Assintecal atua na expansão do setor coureiro-calçadista há mais de três décadas. Seu trabalho é reconhecido pelo diálogo com todas as esferas governamentais, pela consolidação do mercado internacional e pelo desenvolvimento em pesquisas e conteúdo de moda. A entidade responde por um setor que conta com três mil empresas.

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

Data: 23/06/2022

PORTO DE ITAJAÍ RECEBE SUA QUARTA ATRACAÇÃO DE NAVIO ROLL ON ROLL OFF

Informações: Porto do Itajaí (23 de junho de 2022)



– **George Henrique Malheiros Pereira** – *Inspetor da COSEG/SPI.*

Na manhã desta quarta-feira (22), o navio de cargas Roll On Roll Off “CALIFORNIA HIGHWAY”, atracou no cais público (berço 03) do Porto de Itajaí, trazendo a bordo 737 veículos importados da montadora alemã, com diversos modelos BMW e um veículo Mustang da Consignatária, SUNTRANS Logística Brasil.

Com procedência do Porto de Cartagena, na Colômbia, o navio Califórnia Highway tem bandeira do Panamá, e possui 199,97 metros de comprimento, por 32,26 metros de boca (largura) para transportar cargas sobre rodas.

De acordo com a Coordenadoria de Operações e Inteligência da Fiscalização da Superintendência do Porto de Itajaí, entre 736 unidades da montadora alemã, BMW, e ainda com a única unidade (Mustang), da Consignatária SUNTRANS Logística do Brasil, o peso total dos veículos que foram transportados até o porto de Itajaí, são de 1.477.292,00 quilos. Ao desatracar do cais público (berço 03), a

embarcação segue seu trajeto marítimo com destino ao porto de Paranaguá (PR), onde conclui sua última escala.

O navio, “Califórnia Highway”, pertence a companhia de transporte oceânico, Armador K-LINE, originária do Japão. No porto de Itajaí, a operação desse tipo tem previsão para ser mensal.

A última atracação com esse sistema foi realizada no dia 25 de maio, com o navio FLORIDA HIGHWAY. Por se tratarem de nomes comuns, as duas embarcações também executam o mesmo sistema Roll On Roll Off, que consiste na retirada dos veículos por meio de uma rampa elevatória.

Durante a descida dos carros até o pátio, a operação pode levar até cinco horas, dependendo da quantidade de veículos a serem retirados de dentro da embarcação.

“Neste mês de junho, o Porto de Itajaí realiza sua quarta atracação com navio Roll On Roll Off. Uma operação logística complexa, mas que também serve para equiparar nossa operação com os demais portos brasileiros que aderem esse sistema. Diretamente da área pública, os veículos da montadora saem cuidadosamente onde são conduzidos por agentes da área portuária. Trata-se de uma união que faz a força do Porto de Itajaí, com extrema eficiência operacional. Pretendemos continuar recebendo mais veículos se utilizando deste tipo de operação”, destaca Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí.

Após o desembarque, os veículos são deslocados para os pátios da ValePort, e do Recinto Alfandegado Contíguo (RAC), onde são vistoriados. Em seguida, os automóveis são embarcados em caminhões cegonheiras, e destinados para outras cidades e estados do país.

“É com muito orgulho e satisfação que o Porto de Itajaí adere a este tipo de sistema. Hoje já somos referência nacional neste tipo de operação, e, considera-se também, o desempenho logístico necessário para algo deste porte. Essa operação colabora para intensificar a economia regional, estadual e nacional. Como não se pode deixar de considerar, essa operação se dá com a ajuda de todo um trabalho em equipe, desenvolvido com capacitação, atenção e comprometimento.”, conclui o Prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

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

Data: 23/06/2022

SUAPE MANTÉM LIDERANÇA NACIONAL EM NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM E MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Informações: Guia Marítimo (22 de junho de 2022)



Foto: Guia Marítimo

O Porto de Suape permanece na liderança nacional na navegação por cabotagem e na movimentação de granéis líquidos entre os atracadouros públicos. Os dados do primeiro quadrimestre

de 2022 foram divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em seu Anuário Estatístico. De acordo com o documento, o porto pernambucano movimentou 5,09 milhões de toneladas por cabotagem, crescimento de 4,24% em relação ao mesmo período de 2021. Suape aparece à frente de portos importantes como o de Santos (SP), maior atracadouro público do país, que movimentou 4,50 milhões de toneladas por cabotagem (+ 4,21%) e o de Vila do Conde, no Pará, que operou 1,81 milhão (- 2,99%).

Somados, todos os portos públicos movimentaram, por cabotagem, 21,5 milhões de toneladas de cargas no 1º quadrimestre de 2022. Entre as cargas que passaram por Suape nesse tipo de navegação, destaque para os granéis líquidos e gases, que representaram 3,54 milhões de toneladas, e contêineres, com 1,48 milhão de tonelada.

“Suape tem posição estratégica no Nordeste e é muito vantajoso para empresas com matrizes no Sul e Sudeste do país e centros de distribuição por aqui. Temos rotas expressas que facilitam esse tipo de navegação e muitas companhias aproveitam essa nossa expertise para reduzir custos e ampliar os negócios”, avalia o diretor-presidente da estatal portuária, Roberto Gusmão.

Já na movimentação de granéis líquidos, Suape operou 5,29 milhões de toneladas de janeiro a abril deste ano. Na segunda posição, aparece Santos, com 4,56 milhões, e na terceira, Itaqui (MA), com 2,34 milhões de toneladas. Na soma total do país, os atracadouros públicos movimentaram um total de 98,14 milhões de toneladas de granéis líquidos e gases no primeiro quadrimestre.

“Apesar de não termos ainda a Refinaria Abreu e Lima trabalhando no máximo de sua capacidade, conseguimos manter bom volume de operações que nos garantiram essa liderança. Estamos trabalhando, no entanto, para que essa ampliação ocorra e possamos obter mais destaque nesse tipo de movimentação”, salienta o diretor de Gestão Portuária de Suape, Paulo Coimbra.

Segundo o Anuário Estatístico da Antaq, o setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas nos quatro primeiros meses deste ano. Os portos privados foram responsáveis por movimentar 244 milhões de toneladas e os públicos, 131,7 milhões.

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

Data: 22/06/2022

CODEBA BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM MAIO

Informações: CODEBA (22 de junho de 2022)

A Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA registrou a maior movimentação, em um mês de maio, da história. Os Portos Organizados (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) movimentaram

1.213.021 ton, um crescimento de 8,40%, em relação ao mesmo período de 2021, quando houve a atividade de 1.119.001 ton. Na época, o volume havia sido o maior registrado para o mês.



O aumento de 33,45% na performance mensal do Porto de Salvador foi um dos principais fatores que contribuíram para o resultado. O Porto Organizado negociou 545.699 ton, diferença de 136.784 ton sobre a movimentação registrada em maio de 2021.

No Porto de Aratu-Candeias foram movimentadas 585.406 ton de cargas. O volume, em comparação a abril de 2022, apresentou um crescimento de 0,69%.

Já no Porto de Ilhéus foi registrado um crescimento de 188,87% na movimentação mensal, com negociação de 81.915 ton. O aumento é em relação ao mesmo período de 2021, quando foram movimentadas 28.357 ton. No acumulado do ano, o Porto, na Ponta do Malhado, movimentou 183.984 ton, alta de 27,07%, em relação a maio do ano anterior, quando houve a atividade de 144.792 ton de cargas.

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

Data: 22/06/2022

ANTT REALIZA, NESTA QUARTA (22/6), AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS

Informações: Agência Porto (22 de junho de 2022)

Nesta quarta-feira (22/6), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai promover as Audiências Públicas nº 4 e nº 5/2022, que vai abordar as diretrizes do novo marco regulatório da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021). A sessão pública será no Auditório do Edifício Sede, em Brasília/DF, e terá transmissão ao vivo pelo Canal ANTT no Youtube.

A AP nº 4 tem o objetivo de colher subsídios e informações para o aprimoramento da minuta do Contrato de Adesão para formalização de outorgas por autorização para exploração de ferrovias.

A AP nº 5 vai colher contribuições para o aprimoramento da proposta de regulamentação do art. 25 da Lei das Ferrovias. O dispositivo a ser regulamentado tem foco na instrução e análise dos requerimentos de autorização para exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias.

O período de contribuições escritas, para ambos os processos de participação social, vai até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 19 de julho de 2022, por meio do Sistema ParticipANTT. Os interessados também podem se inscrever para contribuição oral, ao vivo, mediante inscrição prévia.

Para entender melhor sobre o procedimento de audiência pública, clique aqui. Para mais informações sobre como enviar sua colaboração, acesse o tutorial do Sistema ParticipANTT neste link.

Serviço:

Sessão Pública Híbrida (virtual e presencial)

Local: Auditório do edifício sede da ANTT

Data: 22 de junho de 2022

Capacidade: 353 lugares

Horário: das 15h às 18h.

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

Data: 22/06/2022

MSC ENCOMENDA MAIS 20 NAVIOS DUAL FUEL

Informações: Transportes e Negócios (21 de junho de 2022)



A encomenda da MSC compreenderá dez navios de 8 100 TEU de capacidade e outros tantos de 11 400 TEU – Foto: Transportes e Negócios

Os navios serão construídos nos estaleiros chineses New Times Shipbuilding, que ainda há poucas semanas terão garantido um outro contrato com a companhia helvética para 14 unidade de 7 000 TEU.

A notícia de mais uma encomenda da MSC surge poucos dias depois de terem sidofalados contratos com três armadores japoneses para o afretamento de quatro porta-contentores de 23 mil TEU.

De acordo com a Alphaliner, a MSC tem encomendados 113 navios, com uma capacidade agregada de 1,46 milhões de TEU, o equivalente a 33% da sua capacidade actual, que se situa na casa dos 4,4 milhões de TEU.

A título de curiosidade, diga-se que a frota encomendada pela MSC fica muito perto, em termos de capacidade, da operada pela ONE, número sete no ranking dos maiores operadores mundiais de transporte marítimo de contentores elaborado pela Alphaliner.

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

Data: 22/06/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

VALE-DIESEL DE R\$ 1 MIL NÃO CUSTEIA NEM METADE DO COMBUSTÍVEL GASTO POR CAMINHONEIROS

Nas redes sociais, trabalhadores relatam dificuldades para abastecer diante da disparada do diesel. Em alguns casos, custo com combustível e pedágio já ameaçam atividade

Por Carolina Nalin — Rio

A disparada do preço do diesel levou o governo a debater junto ao Congresso uma espécie de auxílio para os caminhoneiros autônomos, chamado até de 'Pix Caminhoneiro' - cujo valor pode ser de R\$ 1.000 mensais. A assistência, porém, na visão de parte dos caminhoneiros, mal é capaz de proporcionar alívio para a categoria. Um auxílio de R\$ 1 mil, valor mais elevado já proposto pelos parlamentares, não chega nem a metade do total gasto por um caminhoneiro para abastecer o veículo com diesel.

Pelos cálculos do presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, conhecido como Chorão, um caminhão gastaria R\$ 5.520 para encher o tanque de 600 litros ao abastecer em São Paulo pelo preço de R\$ 8,70, valor encontrado em postos recentemente. Pela média da ANP da semana passada (R\$ 6,89), o gasto seria de R\$ 4.134 - valor quatro vezes maior que o que poderá ser contemplado pelo suposto auxílio.

— Para a categoria do transporte rodoviário isso [esse auxílio] não resolve. A gente não está querendo nenhum tipo de auxílio. Queremos que o governo faça o papel dele e retire o PPI, e que



ele possa usar esse recurso para outras categorias como é o caso transporte escolar, dos motoristas de aplicativo e dos motofrentistas, que rodam no transporte urbano e essa medida resolve. Um caminhão faz dois quilômetros por litro.

'Não compensa mais trabalhar com caminhão'

Nas redes sociais, trabalhadores relatam que está cada vez mais difícil transportar mercadorias pelas rodovias. Em alguns casos, o custo com o diesel já se equipara ao valor total recebido pelo frete, sem contar os custos com pedágio.

No Facebook, um caminhoneiro autônomo se queixa do alto custo para realizar as viagens:

— Eu carrego um frete de R\$ 4.600 reais com 24 toneladas. E desses R\$ 4.600, R\$ 500 vão para pedágio, R\$ 3.300 vai para óleo diesel. Sobra R\$ 800. Você sai com uma carreta lá do Espírito Santo, vem parar em São Paulo para te sobrar R\$ 800. Você tem uma ideia de que não compensa mais trabalhar com caminhão. Isso porque ainda não tirei minha despesa de alimentação — lamenta.

Em uma publicação no TikTok, um caminhoneiro que afirma ser de Barreiras, município do interior da Bahia, se mostra indignado com o valor apresentado na bomba ao abastecer o automóvel.

— O frete foi R\$ 11 mil e eu ainda vou ter que fazer mais um abastecimento pra chegar no Mato Grosso ainda. Tem condições isso? Não tem. Os caminhões vão parar. Pane seca nas rodovias. Isso aqui é na Bahia, em Barreiras, viu? R\$ 8 o litro. — diz o caminhoneiro, ao exibir um contador atingindo em torno de R\$ 5.500 no total a pagar por cerca de 664 litros de diesel.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2022

ARRECAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE E SOMA R\$ 165,3 BILHÕES EM MAIO

Resultado foi divulgado nesta quinta-feira pela Receita Federal

Por Fernanda Trisotto — Brasília

A arrecadação federal em maio de 2022 somou R\$ 165,3 bilhões, de acordo com dados da Receita Federal. Isso representa um avanço de 4,13% em relação ao mesmo mês do ano anterior, já descontada a inflação do período.

Os dados foram divulgados nesta quinta-feira pelo Fisco. O resultado é o melhor para o mês de maio em toda a série histórica, iniciada em 1995. No acumulado dos cinco primeiros meses de 2022, a arrecadação federal somou R\$ 908,5 bilhões, um crescimento de 9,75%, também o melhor desempenho para o período.

Mais uma vez, o desempenho do mês está relacionado ao crescimento dos recolhimentos de IRPJ e CSLL, que mostram uma lucratividade em alta das empresas. Também influenciaram o resultado de maio o crescimento da arrecadação de contribuição previdenciária, que aumentou e R\$ 43,5 bilhões (acréscimo real de 9,42%), e tributos que incidem sobre a folha de pagamento, refletindo a recuperação do mercado de trabalho, e recolhimentos de empresas do Simples Nacional.

Houve aumento do imposto de renda retido em fonte, principalmente em aplicações de renda fixa. Foi um aumento de R\$ 5,8 bilhões, um avanço de 59,48% descontando a inflação. Se esse avanço é bom pelo lado da receita, acende um alerta por outro lado, porque está ligado a um carregamento de dívida atrelado a juros mais altos, o que compromete a solvência do governo.

As reduções de impostos já promovidas pelo governo foram sentidas, quando se avalia o período de janeiro a maio. O Imposto de Importação, por exemplo, caiu 17,81% na comparação com o mesmo período do ano passado. Já o IPI teve recuo de 6,98%.



No caso de Pis e Cofins, apesar de o governo ter zerado o tributo incidente sobre diesel e gás de cozinha, o bom desempenho dos setores de serviço e comércio ajudaram a manter a arrecadação desses tributos em alta, na comparação com o ano passado.

Efeitos da desoneração ainda serão sentidos

Para Juliana Damasceno, economista sênior da Tendências Consultoria, os efeitos dessas desonerações podem aparecer em um momento pior, no segundo semestre, em que não haverá tanta influência positiva do lado da atividade, mas o motor inflacionário continuará mantendo uma elevação da arrecadação em nível. Ela ressalta que isso já pode ser sentido pela desaceleração da arrecadação, que está um pouco menor na comparação com o mês anterior. Esse cenário pode criar um dilema para 2023, sobre estender ou não as desonerações, por causa da inflação.

— Se a gente estiver em um cenário de inflação alta, devolver imposto significa devolver inflação. Caso esteja com inflação menor, a gente vai ter medo de piorar esse processo e impedir uma desaceleração mais forte. De todo jeito, estaremos em um dilema de retorno de impostos em um cenário de economia deprimida. Caso haja renovação de desonerações, a gente tem mais riscos para 2023 — afirma, lembrando que será um ano mais difícil em termos de arrecadação por ter uma base elevada de comparação e desempenho mais fraco da economia.

O economista Piter Carvalho, da Valor Investimentos, também olha com atenção os números: apesar de positivos, foram puxados por um cenário de inflação alta e preços das commodities elevados, puxados pela guerra da Ucrânia.

— É um cenário que não perdura por muito tempo, dado que os custos do governo estão aumentando no período. A foto agora está bonita, mas o filme pode ter final triste, principalmente pelos aumentos de gastos que o governo tem feito agora visando as eleições. Aumenta o risco fiscal do país, aumenta a dívida pública. O país está pagando juros altos para financiar o governo — alerta.

Já Denis Medina, economista e professor da FAC-SP, reconhece que a base de preços mais alta e a inflação acelerada influenciam o resultado da arrecadação, mas considera o resultado positivo e indicador de crescimento da economia:

— O governo está buscando compensar esse aumento de arrecadação desonerando um pouco percentualmente a população e empresas. Com isso, obviamente abre um espaço para redução de inflação, porque diminuiu um pouco o peso dos tributos sobre os preços finais e por outro lado promove crescimento, porque com tributos menores, preços ficam melhores e novamente estimula um pouco o consumo, porém sem provocar inflação.

Arrecadação em alta desde 2021

Desde 2021, a arrecadação federal vem batendo recordes e o governo sustenta que esse aumento é estrutural, a despeito da preocupação com que alguns analistas veem esse cenário. O governo se fia no aumento da arrecadação para reduzir alguns tributos. O governo já promoveu rodadas de cortes na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto de Importação (II).

Em outra frente, para tentar brechar o avanço dos preços dos combustíveis, o governo zerou PIS e Cofins do diesel e gás de cozinha até o final do ano e pretende estender a ação para a gasolina, etanol e gás natural.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2022

ALEMANHA ELEVA NÍVEL DE ALERTA ENERGÉTICO APÓS CORTES DE GÁS RUSSO

Segundo o governo, que incentiva a população a reduzir o consumo, gás é agora um 'bem escasso'; medida deixa os alemães mais perto de um racionamento

Por O Globo; Bloomberg — Berlim

A Alemanha elevou nesta quinta-feira seu nível de alerta energético frente às disrupções no fornecimento de gás da Rússia, deixando o país mais próximo de um racionamento. Berlim acusa os russos de "atacarem" a Europa com os cortes, uma resposta à enxurrada de sanções europeias após a invasão da Ucrânia, e desencadearem uma crise de gás que ameaça a estabilidade do mercado. Moscou diz que a redução do fornecimento se deve a motivos técnicos.



Ministro da Economia alemão, Robert Habeck, mostra um gráfico que mostra projeções para os estoques de gás do país TOBIAS SCHWARZ/AFP

distribuição.

A medida põe o plano emergencial alemão iniciado em março em seu nível intermediário, preparando terreno para a possibilidade de uma interrupção total do fornecimento de gás russo ou de não conseguir armazenar energia suficiente para os meses de outono e inverno. Há apenas um patamar mais elevado, em que a demanda de gás seria maior que a oferta e o governo teria a possibilidade de controle estatal sobre a

Em um pronunciamento à imprensa, o ministro da Economia, Robert Habeck, afirmou que a energia está sendo usada como uma "arma contra a Alemanha" e fez um pedido para que os alemães economizem energia:

— Nós estamos em uma crise de gás (...). Daqui para frente, o gás é um bem escasso — disse ele, que também é vice-chanceler. — Os preços já estão altos e nós devemos nos preparar para novos aumentos. Isso terá um impacto na produção industrial e pesará significativamente para os consumidores. É um choque externo.

O novo alerta indica uma "deterioração substancial" das entregas, mas que pode ser resolvida pelo mercado, afirmou Habeck. A etapa autoriza a ativação de uma lei que permite às distribuidoras de energia repassarem os custos crescentes para os consumidores, algo que o ministro disse estar temporariamente fora da mesa, até que fique claro qual será a reação dos mercados.

O primeiro sinal não foi positivo: o preço do gás na Holanda, a referência europeia, registrava uma alta de 7,7% no início da tarde em Amsterdã, chegando a 137 euros — um aumento de mais de 50% desde que os cortes começaram. O preço do produto no mercado alemão, por sua vez, cresceu 8,8%.

— O corte de gás é um ataque econômico contra nós feito por [Vladimir] Putin — afirmou Habeck, no mesmo dia em que os chefes de governo da União Europeia começam sua cúpula em que a crise energética e a candidatura ucraniana ao bloco serão temas centrais. — É obviamente uma estratégia do Putin para alimentar a insegurança, aumentar os preços e nos dividir como uma sociedade. Vamos lutar contra isso.

Cortes no Nord Stream 1

Há nove dias, a estatal russa Gazprom reduziu em 60% as entregas pelo Nord Stream 1, gasoduto que cruza o Mar Báltico, alegando problemas técnicos — justificativa rejeitada pelos europeus, que



a caracterizam como uma “decisão política”. O Nord Stream 1 era responsável por entregar mais de 40% de todo o gás que chegava na UE antes da guerra.

Dias após a queda do volume persistir, Berlim já havia aumentado o uso das megapoluidoras usinas de carvão, uma guinada drástica para o governo de coalizão composto por social-democratas, liberais e verdes. Habeck, um dos ambientalistas, reconheceu que a decisão era “amarga”, mas que não afetará os planos do país de abandonar o combustível fóssil até o fim da década.

No momento, as reservas da Alemanha estão em 58%, um nível superior ao dos últimos anos nesta mesma época. Se o fornecimento via Nord Stream continuar “em um nível baixo”, contudo, o nível de reserva de 90% recomendado pela lei alemã para enfrentar o inverno não será alcançado.

Na quarta, a taxa de abastecimento dos estoques chegou a seu menor nível desde junho, segundo números da reguladora energética alemã, a BNetzA. Neste ritmo, levaria mais de 100 dias para que o país atingisse sua meta, adentrando significativamente na temporada em que o consumo de energia aumenta devido aos sistemas de calefação.

O fornecimento de gás no próximo mês pode ser ainda mais apertado, já que o Nord Stream 1 deve ser desligado por 10 dias para manutenções anuais a partir do dia 11 de julho — e o ministro alemão disse temer que o gasoduto não volte à sua capacidade normal após o período. Diante do cenário atual, disse ele, “todo o mercado está em risco de colapsar em algum momento” se o aumento dos preços da energia continuar:

— Algo como um efeito Lehman no sistema energético — disse ele em uma entrevista coletiva convocada às pressas, referindo-se à falência do Lehman Brothers, então o quarto maior banco de investimentos dos EUA, evento catalisador da crise econômica que começou em 2007.

A Alemanha havia ativado o “alerta inicial” de seu plano energético semanas após o início do conflito ucraniano, que completa cinco meses na sexta-feira, em resposta à decisão russa de demandar pagamento em rublos. Antes da invasão, o país importava cerca de 55% do seu gás natural da Rússia, porcentagem que hoje fica ao redor de 35% — mas que ainda assim deixa os alemães vulneráveis.

O impacto, é evidente, não se restringe a Moscou: os russos suspenderam o financiamento para países como Bulgária, Polônia, Finlândia, Holanda e Dinamarca, que se recusaram a acatar os termos de Putin. Outras nações, como a França e a Itália, também sofrem cortes nos fluxos que recebem regularmente.

Segundo Frans Timmermans, o responsável pela política climática do bloco, as interrupções e reduções já afetam 12 países-membros. Dez nações emitiram alertas preventivos sobre riscos à segurança energética:

— O risco de uma disrupção total no gás é mais real do que nunca — afirmou ele, em um discurso para o Parlamento Europeu. — Tudo isso é parte da estratégia russa para minar nossa unidade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/06/2022

BANCO CENTRAL ELEVA PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO PARA 1,7% E VÊ INFLAÇÃO DE QUASE 9% EM 2022

BC viu surpresas positivas para o PIB na primeira metade do ano, mas vê desaceleração no segundo semestre

Por Gabriel Shinohara — Brasília



BC apresentou suas projeções para os cenários econômicos Daniel Marenco/Agência O Globo

O Banco Central (BC) revisou sua projeção de crescimento para este ano e passou a esperar uma alta de 1,7% do PIB. A expectativa anterior, divulgada em março, era de 1%.

De acordo com o BC, a surpresa positiva no PIB do 1º trimestre e a previsão de nova alta para o segundo trimestre foram fatores relevantes para a revisão de expectativas.

No entanto, para o segundo semestre a expectativa

é de desaceleração na atividade econômica.

“Efeitos cumulativos do aperto monetário em curso, persistência de choques de oferta e antecipações de governamentais às famílias para o 1º semestre contribuem para projeção de arrefecimento da atividade no 2º semestre”, aponta o BC.

O diretor de Política Econômica do BC, Diogo Guillen, explicou que o consumo das famílias foi o principal fator para a revisão para cima do PIB, assim como um impacto positivo das exportações na primeira metade do ano também impactou. Para o restante de 2022, a alta nos juros deve frear a atividade.

— Grande parte do aperto monetário ainda vai se fazer presente tanto na invasão quanto no crescimento, então a gente espera uma desaceleração da atividade nos próximos trimestres — apontou.

Na avaliação da autoridade monetária, a incerteza nas projeções ainda está alta por conta da continuidade da guerra na Ucrânia e dos riscos crescentes de desaceleração na atividade global com inflação pressionada.

O relatório Focus, que reúne as expectativas do mercado, aponta que o crescimento do PIB deve ser de 1,42% este ano, de 0,55% em 2023 e 2% em 2024. Os números consta no relatório Focus de 10 de junho.

Juros e inflação

Na última semana, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC decidiu elevar a taxa básica de juros, a Selic, de 12,75% para 13,25% ao ano. Além disso, sinalizou a continuidade da trajetória de altas com mais uma elevação para 13,5% ou 13,75% na próxima reunião, em agosto.

Para a inflação, as expectativas do Banco Central já haviam sido publicadas no documento que comunicou a decisão de alta nos juros na semana passada. O cenário de referência aponta para inflação em 8,8% este ano, de 4% em 2023 e 2,7% em 2024.

Se o cenário se concretizar, seria o segundo ano consecutivo de rompimento do teto da meta de inflação, que é de 3,5% com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual (p.p) para cima ou para baixo.

Para 2023, atual objetivo do BC, a projeção fica acima da meta de 3,25%, mas ainda dentro do intervalo.

O relatório Focus aponta que a inflação deve ficar em 8,5% em 2022 e 4,7% em 2023.

Arrefecimento da inflação



O BC vê um arrefecimento na inflação nos próximos meses com pressão em alta nos bens industriais e serviços, mas recuo da inflação nos alimentos.

Para a o terceiro trimestre, a expectativa é de inflação de 0,81% em junho, 0,84% em julho e 0,33% em agosto, chegando a 11,31% nos 12 meses até agosto.

O último índice divulgado pelo IBGE foi de maio, quando a inflação ficou em 0,47% no mês e 11,73% nos 12 meses anteriores.

Fiscal

Questionado sobre as medidas em discussão no governo para diminuir o impacto do preço dos combustíveis, como o auxílio de R\$ 400 para caminhoneiros e a redução de impostos, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, afirmou que a instituição não comenta sobre medidas fiscais, somente seus efeitos sobre a inflação depois que elas são concretizadas.

Campos Neto repetiu o entendimento que já havia sido explicitado na ata do Copom divulgada na terça-feira de que medidas tributárias em tramitação poderiam diminuir a inflação neste ano e aumentar, em menor magnitude, em 2023.

— A gente elucidou na comunicação que olhando um conjunto das medidas, não sei se é o conjunto definitivo, mas a gente tinha um entendimento que a inflação caia no ano corrente e em menor escala se elevava no outro ano — disse.

Meta em 2023

Tanto Guillen como Campos Neto disseram que a estratégia atual da política monetária é levar a inflação para um valor “ao redor” da meta de 3,25% em 2023. Esse valor seria menor do que os 4% do cenário de referência utilizado no Copom.

— Ao redor é menos que 4%, para deixar bem claro e isso está bastante claro quando você vê a forma como foi concatenada as mensagens. A gente fala de uma taxa (de juros) mais alta por um horizonte maior, junto na mesma estratégia do ao redor da meta entendemos que isso é suficiente para ao redor da meta — disse Campos Neto.

Segundo Guillen, a decisão de utilizar a expressão “ao redor da meta” e não na meta aconteceu devido às incertezas muito altas no cenário econômico

— O mais importante é que há incerteza maior que usual nas projeções. A gente tem enfatizado isso, incerteza nas premissas e consequentemente nas projeções e que essa incerteza aumentou no último ciclo. Refletindo um pouco dessa incerteza, a gente também adotou esse ao redor — apontou o diretor.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EUROPA TEM QUE SE PREPARAR PARA CORTE TOTAL DAS EXPORTAÇÕES DE GÁS RUSSO, DIZ AGÊNCIA

Chefe da Agência Internacional de Energia afirma que decisão da Rússia de reduzir o fornecimento de gás aos países europeus pode ser um precursor de novos cortes

Por Redação

A Agência Internacional de Energia alertou nesta quarta-feira, 22, que a Europa deve se preparar imediatamente para o corte completo das exportações russas de gás neste inverno no Hemisfério

Norte, instando os governos a tomar medidas para reduzir a demanda e manter as usinas nucleares antigas abertas.

Fatih Birol, chefe da AIE, disse que a decisão da Rússia de reduzir o fornecimento de gás aos países europeus na semana passada pode ser um precursor de novos cortes, já que Moscou procura ganhar “alavancagem” durante sua guerra com a Ucrânia.

“A Europa deve estar pronta caso o gás russo seja completamente cortado”, disse Birol ao Financial



Times em entrevista. “Quanto mais nos aproximamos do inverno, mais entendemos as intenções da Rússia”, disse ele. “Acredito que os cortes são voltados para evitar o armazenamento na Europa e aumentar a alavancagem da Rússia nos meses de inverno.”

Diretor-executivo da Agência Internacional de Energia, Faith Birol, em conferência de imprensa na Dinamarca, em imagem do dia 8 deste mês. Segundo Birol, medidas tomadas pelos governos europeus até agora não são suficientes se exportações russas forem completamente cortadas Foto: Ritzau Scanpix / Reuters

A AIE, que é financiada principalmente por membros da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), foi no ano passado um dos primeiros órgãos oficiais a acusar publicamente a Rússia de manipular o fornecimento de gás para a Europa na preparação para a invasão da Ucrânia por Moscou.

Birol disse que as medidas de emergência tomadas pelos países europeus nesta semana para reduzir a demanda por gás, como o acionamento de antigas usinas a carvão, foram justificadas pela escala da crise, apesar das preocupações com o aumento das emissões de carbono.

Ele disse que o aumento na geração a carvão é “temporário” e ajudaria a preservar o suprimento de gás para aquecimento no inverno. Quaisquer emissões adicionais de CO₂ da queima de carvão altamente poluente seriam compensadas por uma aceleração nos planos da Europa de reduzir sua dependência de combustíveis fósseis importados e aumentar a capacidade de geração renovável, acrescentou.

Mas Birol alertou que as medidas tomadas pelos governos europeus até agora não são suficientes se as exportações russas forem completamente cortadas, e disse que os países deveriam fazer todo o possível para preservar os suprimentos agora para garantir que o armazenamento possa ser preenchido antes dos meses de inverno.

“Acredito que haverá profundas medidas de demanda [tomadas pelos governos na Europa] à medida que o inverno se aproxima”, disse Birol ao Financial Times, acrescentando que o racionamento do fornecimento de gás continua sendo uma possibilidade real caso a Rússia reduza ainda mais as exportações.

A Suécia e a Dinamarca seguiram na terça-feira a Alemanha, a Áustria e a Holanda ao anunciar a primeira fase dos planos de emergência para preservar o abastecimento de gás, mas nenhum desses planos nacionais ainda inclui o racionamento.

A Europa reduziu sua dependência do gás russo para cerca de 20% do total de suprimentos desde a invasão da Ucrânia, de cerca de 40% antes, de acordo com a consultoria ICIS, mas já aproveitou a maioria das opções para diversificar o abastecimento, como cargas marítimas de gás natural liquefeito.

O chefe da AIE disse que os países devem tentar adiar o fechamento de qualquer usina nuclear destinada ao fechamento para ajudar a limitar a quantidade de gás queimado na geração de eletricidade.

A Alemanha enfrentou críticas constantes por sua decisão de continuar desativando a última de suas usinas nucleares durante a crise de energia. Berlim indicou que acredita que os obstáculos técnicos e de segurança para manter as fábricas abertas são muito altos.

Birol disse que, sem adotar políticas para reduzir significativamente o consumo de combustíveis fósseis, o mundo continuaria a enfrentar oscilações perigosas nos preços do petróleo e do gás. “A menos que os governos assumam o comando e mobilizem grandes fundos para criar uma transição de energia limpa, teremos que lidar com extrema volatilidade na energia”, disse ele.

Embora haja alguns sinais positivos de investimento crescente em formas mais limpas de energia, em parte devido ao desejo da Europa de acabar com seu vício em energia russa, ele disse que globalmente o quadro é, na melhor das hipóteses, misto.

No mundo em desenvolvimento, excluindo a China, o investimento em energia renovável não cresceu em termos reais desde 2015. Birol também disse que os países em desenvolvimento dependentes da produção de combustíveis fósseis precisam usar o ganho inesperado de preços mais altos para diversificar suas economias.

“A relativa fraqueza do investimento em energia limpa em grande parte do mundo em desenvolvimento é uma das tendências mais preocupantes”, disse o relatório da IEA. / AFP e REUTERS

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2022*

FERROVIAS PEDEM REAJUSTES DE ATÉ 19% E GATILHO PERMANENTE SOBRE DIESEL

Estudo realizado a pedido da ANTT aponta que a alta do combustível acarreta às operadoras despesas adicionais que podem chegar a quase R\$ 500 milhões por ano

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com o impacto da escalada do diesel nas operações ferroviárias, concessionárias de ferrovias pleiteiam um gatilho permanente para proteger os contratos de oscilações bruscas do combustível e, em paralelo, reajustes extraordinários dos tetos tarifários que vão de 2,5% a 19%, a depender da concessão. A proposta do gatilho já foi apresentada à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a opção de uma revisão das tarifas deve ser protocolada até o fim desta semana.



Concessionárias de ferrovias pleiteiam mudanças; professor Armando Castelar Pinheiro foi convidado pela ANTF para elaborar propostas e cálculos. Foto: Dida Sampaio/Estadão

O pleito é liderado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que convidou o professor e pesquisador Armando Castelar Pinheiro para elaborar propostas e cálculos para a entidade. Os estudos de Castelar apontam que a alta do combustível, descolada dos índices que reajustam os contratos de concessão, acarreta às operadoras despesas adicionais, por ano, que podem chegar a quase R\$ 500 milhões. A disparada do diesel e o aumento do peso desse item nas operações ferroviárias já estão há meses no radar das empresas, que passaram a se articular para recorrer à ANTT.



"Já apresentamos para a ANTT a criação de um gatilho, como acontece no setor rodoviário, e seguimos conversando com a agência", afirmou ao Estadão/Broadcast o presidente da ANTF, Fernando Paes. Ele explicou que os pedidos de reajuste que serão levados à ANTT surgem como uma alternativa "imediate e pontual" à regra do gatilho, que, por ser uma mudança estrutural na regulamentação do setor, pode demandar mais discussões e tempo da agência reguladora.

Defasagem

Para calcular as propostas de revisão nas tarifas, Castelar usou uma fórmula que reflete a importância que o diesel tem nas operações de cada concessionária, e a variação do preço do combustível desde a data do último reajuste concedido à operadora - o que captaria a extensão da defasagem atual. Uma vez que costumam existir vários tetos tarifários dentro de uma concessão, a opção foi por fazer uma média que representa em até quanto cada operadora poderia reajustar seus valores. A expectativa é que a agência reguladora possa decidir sobre o assunto até o mês de julho.

No setor ferroviário, os reajustes anuais dos tetos tarifários são realizados pelos índices IPCA e IGP-DI. Castelar, que é professor da FGV Direito e do Instituto de Economia da UFRJ, argumenta, no entanto, que tais índices não refletem a real inflação de custos do setor, uma vez que o óleo diesel é apenas um de seus componentes. Por outro lado, o item representa em torno de 30% e 35% dos custos de uma transportadora ferroviária.

O setor alega, portanto, ser necessário um mecanismo que possa reparar, automaticamente, quando há um descolamento grande entre os índices usados no contrato e o preço do diesel. Por isso, o primeiro pedido feito pela ANTF foi a do estabelecimento de um gatilho permanente que responda a situações excepcionais, como a enfrentada hoje em razão dos efeitos da guerra na Ucrânia.

Segundo o mecanismo proposto, sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% em relação ao preço considerado no cálculo do teto tarifário vigente, para mais ou para menos, um novo valor para o teto tarifário deverá ser publicado pela ANTT.

A ideia de um gatilho a ser acionado para corrigir o teto tarifário para o frete ferroviário no caso de variação atípica do preço do diesel não é nova, diz o professor da FGV. Ele destacou que a ANTT já adota um procedimento como esse no caso do piso do frete no transporte rodoviário de cargas. A diferença é que, no caso do setor rodoviário, o comando veio por lei, em resposta à greve dos caminhoneiros de 2018.

"Uma lição da atual crise é que os atuais procedimentos de reajuste e revisão dos tetos tarifários, que funcionam bem em tempos normais, mostram-se inadequados e insuficientes para lidar com crises", afirma Castelar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2022

ARRECAÇÃO DE IMPOSTOS ULTRAPASSA R\$163 BI E BATE MAIOR VALOR PARA O MÊS DESDE 1995, DIZ RECEITA

De acordo com o órgão, também houve queda de 15,65% no recolhimento de impostos em comparação a abril

Por Antonio Tomateo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A arrecadação de impostos e contribuições federais somou R\$ 165,333 bilhões em maio, segundo divulgou a Receita Federal nesta quinta-feira, 23. O resultado representa um aumento real (descontada a inflação) de 4,13% na comparação com o mesmo mês de 2021.

Em relação a abril deste ano, houve queda de 15,65% no recolhimento de impostos.

O valor arrecadado no mês passado foi o maior para meses de maio desde o início da série histórica, em 1995.

No acumulado do ano até maio, a arrecadação federal somou R\$ 908,551 bilhões, o maior volume para o período desde o início da série histórica, em 1995.

O montante representa um avanço real de 9,75% na comparação com os primeiros cinco meses do ano passado.

Desonerações

As desonerações concedidas pelo governo resultaram em uma renúncia fiscal de R\$ 39,630 bilhões nos cinco primeiros meses deste ano, valor maior do que em igual período do ano passado, quando ficou em R\$ 31,753 bilhões.

Apenas em maio, as desonerações totalizaram R\$ 10,138 bilhões, também acima do registrado no mesmo mês do ano passado (R\$ 7,271 bilhões).

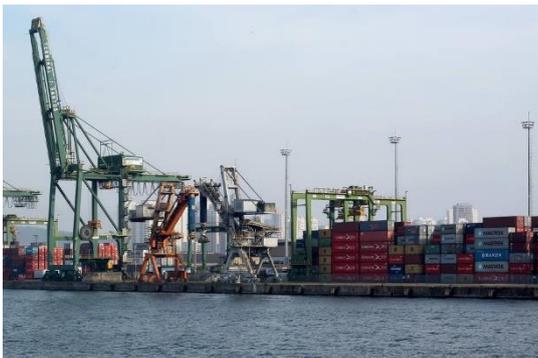
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2022

NO PRIMEIRO ANO DE PANDEMIA, BRASIL TEVE MAIS EMPRESAS EXPORTADORAS E MENOS IMPORTADORAS

Empresas importadoras foram mais afetadas pelos efeitos da pandemia e caíram mais de 13%, aponta levantamento do IBGE

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO – O primeiro ano da pandemia do novo coronavírus, em 2020, foi marcado por um aumento no número de empresas exportadoras no País, mas redução de companhias importadoras, segundo os dados do Cadastro Central de Empresas (Cempre), informou nesta quinta-feira, 23, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).



Brasil teve mais empresas exportadoras durante o primeiro ano de pandemia Foto: Márcio Fernandez/ Estadão

O Brasil tinha 23.632 empresas exportadoras em 2020, que representavam 0,4% do total de organizações ativas no País. O montante significou uma alta de 3,4% em relação ao montante de companhias existentes em 2019.

Ao mesmo tempo, havia 33.495 empresas importadoras em 2020, respondendo por uma fatia de 0,6% das organizações ativas, depois de um tombo de 13,4% em

relação ao universo de companhias atuantes em 2019.

"As empresas exportadoras tiveram crescimento de 3,4%. Por outro lado, as importadoras sentiram muito mais os efeitos da pandemia, caíram mais de 13%", frisou Thiago Gonçalves Ferreira, gerente da pesquisa do IBGE.

As empresas exportadoras empregaram 5,074 milhões de assalariados em 2020, o equivalente a 11,2% do total de ocupados assalariados existentes naquele ano. Houve um avanço de 2,1% no número de vagas em relação a 2019.

Já as empresas importadoras respondiam por tinham 8,1 milhões de trabalhadores assalariados, 17,9% do total de ocupados nessa condição, apesar da redução de 1,3% no contingente de empregados em um ano.



"É uma participação pequena no número de empresas, mas elas empregam muita gente", observou Ferreira.

De acordo com a pesquisa, uma empresa pode ser simultaneamente exportadora e importadora.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2022

REVISÃO NA LEI DAS ESTATAIS MIRA PODER DO DIRETOR DE GOVERNANÇA DA PETROBRAS

Área criada como trava contra a corrupção após os escândalos da Lava Jato está no caminho das pretensões de Bolsonaro de mexer na política de preços da companhia

Por André Borges e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Depois de sucessivas trocas na presidência da Petrobras, o governo Bolsonaro recalibrou sua mira sobre a gestão da estatal e agora aponta para outros cargos e processos administrativos, na tentativa de controlar os preços dos combustíveis. Entre os alvos da medida provisória em elaboração para mudar a Lei das Estatais, há um cargo-chave: o de diretor de governança.

O Estadão apurou que um dos principais objetivos da MP é alterar o estatuto social da Petrobras, peça que rege a empresa; e colocar as mãos sobre a Diretoria de Governança e Conformidade, área criada em 2014, quando explodiram as denúncias da Operação Lava Jato.

Essa diretoria tem papel central nas definições administrativas que passaram a orientar a Petrobras. Está nas mãos dela, por exemplo, analisar e emitir um parecer a respeito da "conformidade processual" sobre cada pauta levada à diretoria executiva da Petrobras. Caso esse diretor dê um parecer desfavorável, a pauta nem sequer é enviada para deliberação dos diretores executivos. Dessa forma, o pedido tem de retornar à área de origem, para uma tentativa de correção, ou seja, trata-se de um cargo com poder de veto.

Outra atribuição dessa diretoria é implementar modelos de governança corporativa envolvendo temas como participações societárias e o processo decisório. O diretor de governança ainda planeja, orienta e avalia atividades para disseminar a "cultura de conformidade", prevenção contra fraude, corrupção e lavagem de dinheiro, além de controles internos e análise sobre a "integridade dos gestores". Ele se reporta diretamente à alta administração a respeito de cada um desses assuntos e gerencia processos investigativos e disciplinares.

Com toda essa influência, trata-se de uma área com total poder sobre as regras de preços praticadas pela Petrobras, podendo vetar qualquer tipo de iniciativa ou determinação política que venha a ser colocada na mesa e que contrarie os normativos de mercado que regem a companhia.

Desde maio de 2021, essa diretoria é ocupada por Salvador Dahan, executivo com 24 anos de experiência na área. Formado em Direito, Dahan foi gerente de riscos e investigações da Procter & Gamble na América Latina e atuou no mesmo tipo de função no Grupo Gerdau e na Nissan Motors.

A criação da diretoria é uma das travas incluídas no regimento da Petrobras após os escândalos expostos pela Lava Jato. Por isso, esse cargo tem autonomia total, poder de veto e, inclusive, tempo de mandato, para que fique blindado de qualquer tipo de interferência política.

Diante de manobras que vêm na contramão dessa medida, o ex-presidente Michel Temer (MDB) saiu em defesa da Lei das Estatais, promulgada em seu governo. "Estejam certos, se houver retrocesso, a cobrança virá", disse o ex-presidente em nota.



O diretor de governança e conformidade da Petrobras possui atuação prevista em mandato de dois anos, com possibilidade de renovação. Dahan, portanto, pode ficar no cargo até maio, isso, claro, se não forem feitas mudanças bruscas na Lei das Estatais que levem a alterações internas da Petrobras. Uma eventual troca no cargo teria de passar em votação pelo conselho.

Sem trégua

Ontem, Bolsonaro voltou a criticar a política de preços adotada em 2016 pela Petrobras, que segue as oscilações do dólar e do preço do combustível no mercado internacional. “No meu entender, a paridade de preços internacional (PPI) já cumpriu o seu papel. É igual um torniquete, você faz ali. Quando acaba a hemorragia, você tem de afrouxar, senão gangrena a perna. A perna, chamada Petrobras, está gangrenando agora com o PPI”, disse o presidente, em entrevista à Rádio Itatiaia.

Bolsonaro foi claro sobre a troca de cargos. “Estamos tentando trocar o pessoal lá, sim. Agora, há dificuldade para trocar, passar o nome pela análise do conselho de administração. O conselho tem relutado em aceitar isso daí. O novo presidente da Petrobras, obviamente, vai trocar seus diretores. Eu não posso ser eleito presidente, tomar posse e não trocar os ministros, assim é em qualquer lugar. Esses novos vão dar uma nova dinâmica.”

Dentro da Petrobras, é sabido que a posição ocupada por Dahan terá responsabilidade redobrada nos próximos meses, devido a todo tipo de pressão que o governo tem imposto à gestão da empresa.

As ações de governança vinham sendo acompanhadas havia alguns anos pelo Departamento de Justiça dos Estados Unidos (DOJ, na sigla em inglês), no âmbito das ações de transparência adotadas pela estatal. O acordo, porém, acabou há alguns meses, conforme previsto. Em paralelo, as pressões do governo se intensificaram.

O que diz a lei

Regra surgiu como meio para moralizar estatais.

Novo instrumento

A Lei das Estatais foi sancionada em junho de 2016 pelo então presidente Michel Temer. Quando validou o texto, o governo classificou a nova legislação de instrumento de caráter “altamente moralizador”.

Influência política

Uma das principais mudanças trazidas pela lei diz respeito a regras para nomeações de presidentes, diretores e conselheiros. Naquele momento, com a Petrobras mergulhada na crise da Operação Lava Jato, emergiu o sentimento de que era preciso afastar nomeações políticas das estatais.

Abrangência

A Lei das Estatais não se limita ao governo federal. Ela estabelece uma norma jurídica para as empresas públicas em geral, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios. A lei prevê requisitos mínimos para a composição do conselho de administração e da diretoria das estatais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2022

CHILENA ARAUCO VAI INVESTIR R\$15 BILHÕES EM FÁBRICA DE CELULOSE NO MS

Empresa anunciou que já assinou acordo com o governo sul-mato-grossense; fábrica terá capacidade de produzir metade da capacidade global do grupo

Por Peter Frontini, Reuters

A chilena Arauco anunciou nesta quarta-feira que vai investir US\$ 3 bilhões (cerca de R\$ 15,4 bilhões) para construir uma fábrica de celulose no Mato Grosso do Sul com capacidade para 2,5 milhões de toneladas e previsão de início da produção no primeiro trimestre de 2028.

A empresa informou em comunicado que assinou "acordo para potencial investimento" com o governo sul-matogrossense. As expectativas é de que as obras da fábrica comecem em 2025.



Obras da Arauco no Chile; empresa vai fazer um aporte bilionário em unidade no Mato Grosso Foto: @Arauco_cl/ Reprodução do Twitter

A fábrica terá capacidade para produzir sozinha metade da atual capacidade instalada global de celulose da Arauco, equivalente a 5,2 milhões de toneladas. A unidade será erguida próxima da cidade de Inocência, a 47 quilômetros de malha ferroviária, afirmou a companhia.

O projeto não é o único de celulose planejado atualmente no Mato Grosso do Sul. A Suzano, maior produtora mundial de celulose de eucalipto, está aportando cerca de R\$ 15 bilhões na construção de uma fábrica em Ribas do Rio Pardo, situada a 230 quilômetros de Inocência e com capacidade para 2,3 milhões de toneladas por ano. A unidade deve entrar em operação em 2024.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2022

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

FINANCIAMENTO E NOVOS OPERADORES SÃO IMPORTANTES PARA IMPULSIONAR CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA

No caso de empreendimentos novos, que demandam um grande volume de investimentos antes do início da cobrança, uma solução apontada por ele é a introdução de aportes públicos no começo do contrato

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



A questão eleitoral vai impactar os ativos que vão ser levados a leilão, como os aeroportos, segundo Machado — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

Diante do cenário de inflação e juros elevados, o setor de infraestrutura terá que buscar novos mecanismos para viabilizar o financiamento dos projetos e atrair mais operadores ao setor. A avaliação é de Camillo Fraga, sócio do grupo Houer, e de Luciano Machado, sócio da MMF Projetos, que participaram hoje da Live do Valor.

Para Machado, o primeiro passo para a viabilidade das licitações é uma boa modelagem. “É preciso fazer uma estruturação bem feita e dar tempo hábil para os grupos fazerem um estudo completo sobre os ativos”, disse.



Na avaliação de Fraga, hoje, o principal desafio a ser vencido é a financiabilidade. “De nada adianta definir boas premissas, ter um corpo de engenharia focado, programas com indicadores de desempenho adequados se não há financiabilidade”, afirmou.

No caso de empreendimentos novos, que demandam um grande volume de investimentos antes do início da cobrança, uma solução apontada por ele é a introdução de aportes públicos no começo do contrato. “O problema é a largada. No caso de rodovias, por exemplo, há casos em que o contrato tem um ano ou mais sem nenhuma entrada de receita. Isso demanda uma necessidade de caixa do acionista. Porém, há modelagens possíveis que podem ser construídas para facilitar a financiabilidade”, diz.

Nos últimos meses, o ambiente de negócios desafiador tem levado à suspensão ou adiamento de leilões importantes, principalmente no setor de rodovias. Alguns exemplos são as licitações da BR-381, do Rodoanel Norte e de projetos rodoviários estaduais, de Minas Gerais e Pará.

Porém, na avaliação dos especialistas, ainda há espaço para leilões bem-sucedidos neste ano.

“A questão eleitoral vai impactar os ativos que vão ser levados a leilão. O que veremos são os ativos mais interessantes, como é o caso dos leilões de aeroportos, principalmente o aeroporto de Congonhas”, avalia Machado.

Outro grande desafio apontado é a atração de novos operadores. Para Fraga, a realização de leilões de porte não tão grande pode ser uma saída para incentivar a entrada de grupos. “Talvez seja preciso mudar o tamanho dos projetos para ter mais atração. Temos visto projetos de grande vulto, o que é um complicador para a obtenção de crédito e é uma barreira de entrada para novos entrantes”, afirma. Ele cita o exemplo de algumas concessões estaduais, de menor porte, que têm tido êxito em atrair operadores novos.

“A quantidade de interessados nos leilões de infraestrutura não é pequena, mas a quantidade de quem consegue é pequena”, diz Machado. “É importante fazer com que ‘players’ interessados consigam participar, dar viabilidade.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2022

MINISTÉRIO PÚBLICO ABRE INQUÉRITO CONTRA PETROBRAS PARA APURAR POSSÍVEIS AUMENTOS ABUSIVOS NOS COMBUSTÍVEIS

Por Alessandra Saraiva e Isadora Peron, Valor — Rio e Brasília

O Ministério Público Federal (MPF) abriu inquérito contra a Petrobras para investigar possível aumento abusivo de preços de combustíveis. Na portaria, datada de 15 de junho, no qual está o pedido de abertura de investigação, o procurador Jessé Ambrosio dos Santos Júnior informa que a decisão visa analisar “possíveis aumentos abusivos – abuso de poder e monopólio” por parte da companhia.

O procurador lembrou que é função do Ministério Público “instaurar inquérito civil público e outros procedimentos administrativos correlatos para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos”.

Na última sexta-feira (17), a Petrobras informou novos aumentos nos preços de combustíveis. Nas distribuidoras, a gasolina subiu de R\$ 3,86 para R\$ 4,06 por litro; e o diesel, de R\$ 4,91 para R\$ 5,61 por litro, a partir de sábado (18). Os aumentos foram de 5,18% no preço da gasolina e 14,26% no diesel, nas refinarias.

A alta foi fortemente criticada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) e pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL). A política de formação de preços e as decisões de reajuste dos

combustíveis por parte da Petrobras têm sido alvo constante de críticas por parte de integrantes do governo.

A situação levou à renúncia do presidente da petroleira, José Mauro Coelho, na última segunda-feira (20) – tanto do cargo de presidente como de conselheiro. Dois presidentes da Petrobras, Roberto Castello Branco e Joaquim Silva Luna, foram demitidos, respectivamente, em fevereiro de 2021 e março de 2022. Na visão do governo, elas falharam em atender ao desejo do presidente de diminuir ou segurar preços de combustíveis.

Coelho tomou posse em abril desse ano. Após 40 dias no cargo, outro nome foi anunciado pelo governo para comandar a petroleira: Caio Mário Paes de Andrade, auxiliar do ministro Paulo Guedes no Ministério da Economia.

Paes de Andrade aguarda trâmites para aprovação de seu nome como novo presidente da empresa. Nessa sexta-feira (24), o nome de Andrade será analisado em reunião do Comitê de Elegibilidade da estatal, um dos ritos necessários para que o indicado ao governo possa assumir comando da estatal.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/06/2022

PETROQUÍMICA NO RIO PODE GERAR R\$ 20 BI EM DUTOS E INFRAESTRUTURA

Disponibilidade de gás pode acabar com a dependência de importação de fertilizantes e outros produtos petroquímicos, aponta Firjan

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



Eduardo Eugênio: “O Rio tem posição especial, o gás está na costa, tem infraestrutura de transporte interessante” — Foto: Paula Johas/Divulgação

desses insumos.

Ampliar a demanda de gás do Estado do Rio de Janeiro, por meio do consumo na indústria petroquímica, pode levar a investimentos de R\$ 20 bilhões na construção de novos gasodutos e infraestruturas associadas, como unidades de processamento. A conclusão é de um estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), que apontou que o Rio tem potencial para acabar com a dependência brasileira de importação de alguns produtos petroquímicos, como fertilizantes, devido à alta disponibilidade de gás natural na costa, utilizado na produção

O investimento estimado considera a construção de pelo menos três gasodutos para viabilizar a chegada da produção de gás à costa fluminense, nas cidades de Macaé, Itaguaí e São João da Barra. Juntos, esses projetos podem ampliar a capacidade de escoamento do Estado em 48 milhões de metros cúbicos por dia (m³ /dia) adicionais e resultar na criação de 180 mil postos de trabalho.

A gerente de petróleo, gás e indústria naval da Firjan, Karine Fragoso, explica que a indústria petroquímica tem demanda firme de gás, que pode servir como âncora para a construção desses novos dutos. “É mais uma opção para o gás que temos em reserva, que está sendo produzido e reinjetado. Isso caracteriza uma demanda para esse gás que pode vir a ser escoado através dessas rotas existentes e também daquelas que poderão vir a existir”, diz.

O estudo mostra que o desenvolvimento da petroquímica fluminense levaria à produção anual de 2 milhões de toneladas de metanol e 5,3 milhões de toneladas de ureia, além de 725 mil toneladas de eteno e um volume similar de propeno. Os volumes são suficientes para atender à demanda nacional. Hoje, o Brasil é dependente da importação desses produtos, muito usados no agronegócio.

“É preciso haver um olhar estratégico, que os atores econômicos privados entendam essa oportunidade. O Rio tem posição especial, o gás está na costa, tem infraestrutura de transporte interessante, com portos, para escoar esses produtos. Se o Rio se unir à malha ferroviária nacional, se torna ponto de exportação de grãos e pode levar ao campo os fertilizantes produzidos aqui”, diz o presidente da Firjan, Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira.

O executivo lembra que a aprovação do novo marco legal do gás natural foi importante para garantir o acesso à infraestrutura pelas empresas do setor. Ele ressalta, entretanto, que é importante haver estabilidade para atrair os investimentos nessa indústria.

O Rio de Janeiro é o maior produtor de gás natural do país. Em abril, foram extraídos 96,6 milhões de m³ /dia no Estado, segundo os dados mais recentes da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Boa parte desse volume é reinjetada nos próprios reservatórios para aumentar a produção de petróleo e não chega ao mercado.

O Estado tem um grande gasoduto em operação, o Rota 2, que liga o pré-sal da bacia de Santos a Macaé. Um novo projeto vai entrar em operação este ano, o Rota 3, que vai conectar o pré-sal ao Polo Gaslub em Itaboraí. Juntos, esses projetos conseguem escoar até 38 milhões de m³ /dia.

O gerente de projetos de petróleo, gás e naval da Firjan, Thiago Valejo, aponta que novos projetos petroquímicos já podem surgir no Estado mesmo sem gasodutos adicionais. Ele lembra que no Porto do Açú, em São João da Barra, há disponibilidade de gás natural liquefeito (GNL). “Há potencial de agregar maior volume de gás para o Estado, mas isso não significa que o gás que já temos não pode ser utilizado para investimentos em petroquímica.”

Fragoso afirma que, apesar da abertura do mercado, a Petrobras ainda é a principal produtora de gás no país, mas que, com outros supridores, novos tipos de contratos podem surgir.

“É fundamental que a Petrobras esteja nesse jogo, também buscando essas demandas firmes. A possibilidade de ter um mercado mais dinâmico é que vai trazer competição e pode de fato construir um mercado competitivo. Isso vai possibilitar ao investidor ter a segurança necessária para fazer o investimento”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VLI REGISTRA PRIMEIRAS MOVIMENTAÇÕES DA SEGUNDA SAFRA DE MILHO EM 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Junho 2022



Na sequência da safra da soja, o sistema integrado da VLI começa agora a transportar o milho, que, após um ano de quebra de safra, tem uma grande projeção de crescimento em 2022. As primeiras composições carregadas com o grão estão saindo do Terminal Integrador de Palmeirante (Tipa), no Tocantins. As cargas são transportadas pela VLI por meio da Ferrovia Norte-Sul, no Arco Norte, e exportadas para Ásia e Europa por meio do Terminal Portuário de São Luís (TPSL).

O crescimento da abrangência do sistema multimodal gerido pela VLI favorece o desenvolvimento da nova fronteira agrícola brasileira, ao oferecer possibilidades de captação e escoamento para as produções agrícolas da região Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a expectativa para produção de milho nesta segunda safra é de 90 milhões de toneladas, ante 57,1 milhões no mesmo período em 2021 – considerando a produção da região do Matopiba.

A companhia utiliza três corredores logísticos para dar vazão a este fluxo de milho. Além do Tramo-Norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), a VLI é administradora dos Corredores Centro-Sudeste e Centro-Leste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

HAPAG-LLOYD ADQUIRE NEGÓCIO DE CONTÊINERES DE TRANSPORTADORA ALEMÃ

Da Redação NAVEGAÇÃO 23 Junho 2022



A Hapag-Lloyd fechou a aquisição do negócio de contêineres da transportadora alemã Deutsche Afrika-Linien (DAL), após ter assinado o acordo-quadro em março de 2022. Com antecedência, a transação foi aprovada por todas as autoridades antitruste responsáveis no começo de junho.

“Estamos muito satisfeitos com o fechamento da transação e ansiosos para receber os colegas da DAL”, diz Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd. “Com sua ampla experiência e conhecimento de mercado, eles nos apoiarão

significativamente para crescermos ainda mais na África, que continua sendo um importante mercado estratégico para nós. Agora vamos integrar totalmente as atividades de contêineres da DAL em nossos negócios.” Particularmente para a oferta de serviços de e para a África do Sul, a DAL é uma adição valiosa, permitindo que a Hapag-Lloyd ofereça a seus clientes uma melhor rede e cobertura portuária adicional nesta região.

Com sua longa história, a DAL é uma empresa de transporte marítimo regular estabelecida para o transporte de carga containerizada e opera com quatro serviços regulares entre a Europa, África do Sul e Oceano Índico. Com sede em Hamburgo, a especialista em África está representada com escritórios próprios na Alemanha e na África do Sul, bem como através de agentes terceirizados em 47 países em todo o mundo. A DAL possui um navio porta-contêineres de 6.589 TEUs e opera uma frota de contêineres de cerca de 17.800 unidades próprias e arrendadas, que integram a aquisição.

Em 2021, a Hapag-Lloyd adquiriu a transportadora especializada em África NileDutch, o que fortaleceu significativamente a presença da transportadora e a oferta de serviços de e para a África Ocidental. Esta estratégia orientada para o crescimento também foi sublinhada por várias novas aberturas de escritórios em África em 2021 e 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

PORTO DE SANTOS RECEBERÁ MAIS DE 600 PARTICIPANTES EM NOVA EDIÇÃO DO AAPA LATINO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Junho 2022



Entre os dias 28 e 30 de novembro, o Porto de Santos será o epicentro da indústria logística e portuária de todo o continente. Durante esses dias, o principal porto do Brasil e um dos gigantes regionais do setor receberá centenas de participantes no XXX Congresso Latino-americano de Portos da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA).

O principal encontro anual de líderes portuários do continente completa três décadas e celebrará o marco com um evento de alto nível na cidade que abriga o principal complexo portuário do continente. Serão mais de 600 representantes de autoridades portuárias, diretores, gerentes, executivos, fornecedores e consultores de portos, terminais, empresas de logística, navegação e demais atores do setor, que se reunirão no Centro de Convenções Blue Med, na cidade de Santos.

No total, delegações de mais de 35 países se juntarão aos 50 palestrantes internacionais e a uma centena de expositores que apresentarão seus produtos e serviços nos mais de quatro mil metros quadrados do centro de convenções. Nesta edição, todos os participantes poderão desfrutar da Fan Fest, um espaço que os organizadores projetaram para garantir que ninguém perca os jogos da Copa do Mundo, levando em conta a grande ascendência futebolística que caracteriza o Brasil e os países da região.

“Receber o XXX Congresso da AAPA Latino é oportunidade única de reunir o setor em um momento especialmente estratégico para o Porto de Santos, que tem uma robusta carteira de oportunidades de negócios e está avançando no seu principal projeto, a desestatização. Estamos trabalhando com bastante antecedência com a equipe organizadora, certamente será um dos maiores congressos do AAPA Latino”, resumiu Fernando Biral, diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA).

O coordenador para a América Latina da AAPA, Rafael Díaz-Balart, destacou que para a associação "é uma honra que o principal porto da América Latina nos abra as suas portas para aquele que será um dos maiores eventos já realizados no setor; e que também nos permitirá conhecer suas instalações, nos aproximar de sua realidade como centro de negócios e entender o papel fundamental que desempenha para a economia do Brasil e do continente".

Enquanto isso, Zulma Dinelli, diretora geral do AAPA Latino, convoca os principais players do setor do continente a garantir sua participação no evento. “É o congresso onde devem estar, porque reúne efetivamente 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. Aliás, porque Santos também se prepara para nos receber em uma grande festa do setor”, afirmou.

Em seu programa de conferências, o evento abordará questões essenciais para a indústria portuária regional e seus próximos desafios, no âmbito do ciclo de recuperação pós-pandêmica da atividade logístico-portuária, que inclui processos de transformação digital e importantes investimentos em infraestrutura e tecnologia, financiamento para crescimento estratégico, cibersegurança e transição de energia no transporte, entre outros.

Como é tradicional, também inclui uma visita técnica ao Porto de Santos que, só em 2021, movimentou mais de 147 milhões de toneladas de carga, e atualmente é o maior complexo portuário da América Latina, sendo a principal fonte de troca comercial de açúcar, café, soja, suco de laranja, combustíveis, grãos líquidos e automóveis no país, gerando conexões marítimas com mais de 200 terminais ao redor do mundo.

Além da visita, também haverá espaço para reuniões e atividades de networking, uma enorme feira comercial, visitas culturais e outros eventos sociais especialmente desenhados e criados para os participantes.

Mais informações sobre o evento, seus participantes e conteúdos, bem como suas diferentes formas de participação, podem ser encontradas no site www.aapalatino.com ou entrando em contato através do e-mail info@aapalatino.com.

A Portos e Navios é mídia apoiadora do evento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA MAIS DE 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM MAIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Junho 2022



Durante o mês de maio, o complexo portuário de Itajaí e Navegantes registrou 126.306 TEUs, alcançando a marca de 1.385.808 toneladas de cargas movimentadas em contêineres.

Ao todo, durante o mês de maio, o complexo portuário registrou ainda 78 atracções, sendo 19 realizadas na APM Terminals (margem direita/área arrendada), cinco no Teporti, três no Cais Comercial, um na Poly Terminals e dois no Terminal Barra do Rio.

Na Portonave (Porto de Navegantes), a movimentação registrada no decorrer do mês de maio somou 48 escalas, com 96.934 TEUs e 1.050.671 toneladas na movimentação de cargas em contêineres.

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals/área arrendada), foram movimentados 29.372 TEUs com 335.137 toneladas na movimentação de cargas em contêineres registrados.

A movimentação total de cargas, seja de carga a granel, em contêiner ou contêineres vazios, foi de 1.489.301, considerando exportação e importação.

No período de janeiro a maio deste ano, o Porto de Itajaí, em sua área pública, recebeu a terceira atracção de navios com cargas de celulose. A próxima embarcação deste tipo de operação está com data prevista para chegada nos próximos dias.

A celulose é um tipo de carga que pode ser movimentada em fardos ou em forma de bobinas. Por se tratar de produtos extremamente frágeis, a logística nos segmentos de papel e celulose exige o emprego de equipamentos específicos e cuidados especiais, de modo a proteger as cargas e evitar que sejam, principalmente, molhadas ou danificadas. A primeira operação de celulose no Porto de Itajaí ocorreu em agosto de 2019.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

SSE: TECONS VEEM INSEGURANÇA JURÍDICA E PROMETEM RECORRER DA DECISÃO DO TCU

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Abratec afirma que julgamento da denúncia ocorreu sob sigilo processual, sem oportunidade de conhecimento e manifestação por outras partes interessadas, além da agência reguladora. Antaq, que recebeu prazo de 30 dias para anular dispositivos da resolução 72/2022, informa que aguarda notificação da Corte de Contas.

Representantes dos principais terminais de contêineres consideram que a proibição de cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) proferida pelo Tribunal de Contas da União (TCU), por considerá-la ilegal, aumenta a insegurança jurídica no setor portuário. A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) alega que o julgamento da denúncia ocorreu sob sigilo processual, sem oferecer a outras partes interessadas, além da agência reguladora, a oportunidade de conhecimento e manifestação. A entidade, que reúne 14 empresas com Tecons em 9 estados, informou que tomará as medidas necessárias para reverter a presente decisão da Corte de Contas.

Na sessão realizada na última quarta-feira (22), o plenário do tribunal determinou que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) suspenda cautelarmente todos os dispositivos da resolução normativa 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do SSE pelos terminais de contêineres do país. A agência tem prazo de 30 dias para anular os dispositivos da RN. Procurada pela Portos e Navios, a Antaq informou em nota que aguarda a notificação do TCU para conhecer os fundamentos da decisão da Corte.

A Abratec entende que a decisão foi bastante peculiar, já que o TCU reconheceu a competência da Antaq em outros processos sobre o mesmo tema. A associação defendeu o reconhecimento da Antaq sobre as decisões do setor, que devem ser respeitadas. “É importante ressaltar que a instituição é a agência reguladora do setor para normatizar este e outros serviços prestados pelos terminais especializados na movimentação de contêineres”, comentou em nota o diretor-executivo da Abratec, Caio Morel.

A Abratec acrescentou que a competência da Antaq foi recentemente confirmada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), que reafirmou entendimento de que a competência de normatização do setor portuário é exclusiva da autarquia, em julgamento proferido do recurso na Justiça de Brasília, ocorrido no último dia 14 de junho, proposto pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em face à Libra Terminais.

Na avaliação da Abratec, a decisão do TCU em atuar em área de competência legal da Antaq, reafirmada em processo julgado no STJ, ocorreu em um momento inoportuno, onde grandes investimentos em infraestrutura serão necessários para solucionar os problemas logísticos consequentes do crescimento dos volumes de contêineres movimentados no ‘pós-pandemia’.

A Abratec entende ainda que a RN 72/2022 foi elaborada em processo transparente, com realização das audiências públicas necessárias e contando com ampla participação. Para a associação, a resolução teve a validade confirmada pelo poder Judiciário em seis processos judiciais para a anulação da norma que foram propostos pelos portos secos. “A Abratec tomará as medidas necessárias para reverter a presente decisão do TCU”, ressaltou Morel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

COMISSÃO FARÁ ATO PELA DEVOLOUÇÃO IMEDIATA DO INHAÚMA À CBD

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Grupo formado por trabalhadores da indústria naval promete protesto 'pacífico' na porta da Petrobras em julho visando solução para reativação de estaleiro com atração de investidores interessados.

O grupo intitulado de 'Comissão dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro' organiza, para o próximo dia 4 de julho, um protesto na porta da sede da Petrobras, no centro do Rio de Janeiro (RJ). O objetivo é reivindicar uma solução para reativar o Estaleiro Inhaúma, sem

atividades efetivas desde 2016. Eles defendem a devolução imediata do estaleiro à Companhia Brasileira de Diques (CBD), que arrendou o empreendimento à Petrobras, com contrato firmado até 2031. O argumento é que a política atual de desinvestimentos da Petrobras, com foco em aportes prioritariamente no pré-sal, não condiz com o arrendamento do estaleiro que se encontra ocioso há mais de cinco anos.

A comissão pressiona para que a Petrobras ouça a pauta de reivindicações. A principal é que a empresa, que arrendou o estaleiro, faça um acordo que dê mais segurança jurídica para que investidores interessados empreendam nessas instalações. No campo jurídico, o entendimento é que uma eventual saída da Petrobras do contrato representaria um distrato contratual complexo, ao passo que os investidores precisam da garantia de que não perderão investimentos de longo prazo em caso de transição. Existem grupos internacionais estudando como empreender no estaleiro, mas que só viriam se a Petrobras não estivesse mais associada ao ativo. A avaliação é que esse contrato não pode ser interrompido sem algum tipo de litígio porque a venda desse crédito, na operação de factoring, já foi autorizado.

O grupo também tenta negociar uma forma de que metalúrgicos recebam 12.000 rescisões trabalhistas que, de acordo com a comissão, possuem sentenças favoráveis ao pagamento no Ministério do Trabalho, mas que não foram pagas porque as prestadoras de serviço quebraram. Os trabalhadores da indústria naval sugerem uma diálogo para que o BNDES quite essas rescisões, com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), por meio de uma hipoteca das empresas que estão devendo. Os metalúrgicos ainda reivindicam que a Marinha credencie escolas técnicas que possam formar eletricista, mecânico, montador e categorias navais, a fim de ampliar a formação de profissionais do setor naval. Eles consideram que hoje existe um gargalo para a preparação de novos profissionais para esse mercado.

A comissão recebeu da Petrobras a resposta de que a empresa deve se pronunciar sobre uma reunião para tratar dessa agenda até o próximo dia 8 de julho, porém o ato segue confirmado. Os organizadores dizem que trata-se de um movimento 'pacífico, apartidário e sem viés sindical', para implantar projetos e gerar emprego, renda e, conseqüentemente, arrecadação para os cofres públicos. Em fevereiro deste ano, a Petrobras abriu concorrência para sublocar o Estaleiro Inhaúma. O edital prevê a participação de proponentes nacionais ou estrangeiros que estejam autorizados a atuar no Brasil. O processo, no entanto, segue em andamento.

O estaleiro conta com dois diques, um deles considerado um dos maiores da América Latina e outro que eventualmente pode ser utilizado para serviços de reparo. O dique 1 tem 160 metros de comprimento por 25m de largura e o dique 2 tem 350m por 25m. No entanto, a ociosidade e falta de manutenção nos últimos seis anos prejudicaram as instalações do estaleiro, desde as oficinas até os diques, principal e auxiliar, importantes para atividades de construção e reparo naval. Há relatos de equipamentos, como a casa de bombas e o porta-batel, precisando de manutenção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2022

PLENÁRIO DO TCU SUSPENDE DISPOSITIVOS PARA COBRANÇA DA SSE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Em decisão, ministros da Corte de Contas também aprovaram cautelar para evitar recursos de terceiros enquanto Antaq toma providências recomendadas pelo tribunal.

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) determinou, nesta quarta-feira (22), que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anule todos os dispositivos da resolução que prevê a possibilidade de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner (SSE), também chamada de THC-2. O ministro-relator, Vital do Rêgo, também acolheu a proposta de cautelar apresentada pelo ministro Bruno Dantas, a fim de evitar recursos dos terminais portuários que possam derrubar a decisão de forma imediata. A Corte de Contas analisou recursos sobre três processos que questionaram a análise de impacto regulatório (AIR) e a audiência pública na revisão da resolução 2389/2012 da agência reguladora, além de suposta ilegalidade no estabelecimento da SSE inserida no normativo.

O relator considerou que, após determinação da agência para que revise o normativo para torná-lo aderente ao regulamento jurídico, a Antaq tomou providências, porém a atual versão de regulamento contém 'expresso desvio' e 'vício de finalidade'. Rêgo avaliou que, ao expedir a resolução 72/2022 permitindo a cobrança do SSE dos recintos secos pelos terminais molhados, a agência editou normativo não aderente ao artigo 4º da lei 13.874/2019, o que incentivaria a criação de 'reserva de mercado ao favorecer na regulação grupo econômico ou profissional, em prejuízo das demais concorrentes'.

Para o ministro, a resolução da agência que permite a cobrança já vem produzindo como efeitos: prejuízos à livre concorrência e à livre iniciativa, além do abuso de posição dominante de mercado por parte dos terminais portuários. Ele concluiu que o consumidor final é quem paga a conta dessa cobrança, aumentando o Custo Brasil. "A instituição de cobrança ilegal da SSE por meio de normativa não se coaduna com busca do interesse público, além de desvirtuar finalidade das leis que versam sobre proteção do direito à concorrência e sobre princípios da livre concorrência", afirmou o relator em seu voto.

O plenário do tribunal determinou que a Antaq suspenda cautelarmente todos os dispositivos da RN 72/2022 que dizem respeito à possibilidade de cobrança do SSE pelos terminais de contêineres do país. A agência tem prazo de 30 dias para anular os dispositivos da RN. Procurada pela Portos e Navios, a Antaq informou em nota que aguarda a notificação do TCU para conhecer os fundamentos da decisão da Corte.

Durante a sessão, o ministro Bruno Dantas mencionou que estudos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e do Ministério da Economia apontaram que a cobrança da tarifa é abusiva porque deriva de uma posição dominante, já que o terminal molhado teria a primazia na definição da taxa e o retroporto precisaria aceitar a taxa imposta no momento de transportar sua carga da pilha de contêineres para suas instalações.

"Esse voto é histórico porque reconhece irregularidade dessa cobrança e que a agência não está cumprindo papel de proibir a cobrança de tarifa abusiva que aumenta o Custo Brasil", afirmou. Já a sugestão de Dantas para concessão de cautelar, acolhida pelo relator e aprovada pelo colegiado, teve como justificativa que eventuais recursos sejam avaliados, sem derrubar a decisão, enquanto a Antaq adote as providências que constam no voto.

O ministro Walton Alencar Rodrigues disse que essas cobranças não têm paradigma no mercado internacional, o que mostra um efeito que perdura pela absorção dos interesses das empresas pelas agências reguladoras. “Essa questão mostra um fenômeno usual no Brasil em relação às agências reguladoras que, ao serem inseridas no sistema constitucional brasileiro, houve considerações de que seriam um remédio para todos males. Na prática, verificou-se, em muitas situações, que foram capturadas pelos interesses que elas deveriam supostamente regular. Um fenômeno brasileiro que tem efeitos perversos para o consumidor”, afirmou.

"A decisão segue a linha do entendimento consolidado do Cade e do Ministério da Fazenda (atual Ministério da Economia) de que a cobrança é ilegal e força a Antaq a finalmente se alinhar com esses entendimentos já consolidados dos outros órgãos", comentou o advogado Francisco Todorov, que assessorava a Marimex, um dos terminais interessados no tema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

VIBRA INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM OBRAS DE AMPLIAÇÃO NO PORTO DE MIRAMAR, EM BELÉM (PA)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2022



A Vibra, vencedora do leilão para arrendamento da área BEL08 no Porto de Miramar, em Belém, está investindo R\$ 70 milhões em melhorias e ampliação da base, cuja capacidade instalada passará de 50 mil m³ para 78mil m³. Este é o maior investimento atual da companhia em uma unidade operacional.

O Porto de Miramar conta, atualmente, com mais de 130 mil m³ de capacidade instalada de tancagem. A Vibra já operava no porto e após o processo de arrendamento celebrou o contrato que será válido por 20 anos, podendo

ser sucessivamente renovado, até o limite de 70 anos.

As atividades projetadas para o arrendamento envolvem movimentação e armazenagem de granéis líquidos combustíveis. Ao todo, serão sete tanques para armazenagem de gasolina, etanol anidro e hidratado, óleo combustível, diesel, biodiesel e querosene de aviação.

Com a ampliação do empreendimento, a base reforçará o suprimento de derivados e biocombustíveis no estado do Pará, garantindo a autonomia no suprimento de combustíveis, além de trazer benefícios para o estado — como 120 empregos diretos com pico de 250 no auge da obra.

“Este é um investimento importante para a Vibra. O Porto de Miramar é um terminal estratégico, pois movimenta grande parte do combustível consumido no estado do Pará, além dos granéis líquidos que são distribuídos nas regiões de influência do porto. Com a ampliação das instalações, a Vibra segue com sua missão de assegurar o abastecimento da região além de atender toda a demanda da cadeia logística do chamado ‘Arco Logístico Norte’, que está bastante aquecida”, afirma Marcelo Fernandes Bragança, vice-presidente executivo de Operações, Logística e Sourcing da Vibra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

RUMO E LORAM FIRMAM PRIMEIRO CONTRATO DE FULL SERVICE NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2022



Parceria entre as empresas prevê a prestação de serviço de esmerilhamento de trilhos no trecho entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP)

A Rumo, operadora de ferrovias, firmou contrato com a Loram, líder na transformação digital de manutenção de via e gerenciamento de infraestrutura. Inspirado pelo modelo comumente adotado nos Estados Unidos e na Europa, o contrato full service estabelecido para os próximos 15 anos é o primeiro do tipo no Brasil. A parceria prevê a locação, operação e manutenção de uma

esmerilhadora modelo 120 rebolos que atenderá o trecho de 2.183 quilômetros de ferrovia entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP). O equipamento estará disponível a partir de 2023 e a expectativa é proporcionar uma redução de 50% no consumo médio dos trilhos.

O diretor de suprimentos da Rumo, Felipe Bertoncello, explica que, atualmente, a maioria das concessionárias tem seus próprios equipamentos do gênero, sendo responsáveis pela operação e manutenção dessas máquinas. “Por não se tratar do core dessas companhias, muitas vezes esse modelo de negócio acaba gerando alto custo com a aquisição de maquinários”, diz Bertoncello. “Quando não há uma demanda para sua utilização, esses equipamentos acabam ficando ociosos. O contrato full service com a Loram representa a oportunidade de executar o esmerilhamento do trilho por meio de um parceiro capaz de realizar o serviço em sua totalidade”.

Para o atendimento à malha da Rumo com a melhor capacidade, o equipamento escolhido conta com nove vagões (carro de controle dianteiro, carro de controle traseiro, carro de potência, dois vagões de água e quatro carros de esmerilhamento) e aproximadamente 200 metros de comprimento. Atualmente, só existe um modelo semelhante em operação, em uma ferrovia focada no transporte de minério na Austrália.

“Este contrato com a Rumo, que será o primeiro no modelo full service da Loram na América do Sul, representa uma mudança de cultura de manutenção de ferrovia no Brasil. A execução da manutenção em ferrovias é bastante complexa”, explica Murilo Martins, diretor geral da Loram do Brasil.

Além da dificuldade no manuseio dos materiais na via, esse tipo de serviço divide espaço com os trens de circulação. “O nosso negócio é, na essência, aumentar a capacidade e produtividade da manutenção com o menor impacto possível na circulação, por meio de inovação, da digitalização e de equipamentos de alta performance, entregando o serviço final que a ferrovia precisa receber de forma personalizada”, ressalta o diretor. “Com a implementação do contrato com a Rumo, iremos desenvolver uma rede robusta de fornecedores de componentes, de peças e de prestadores de serviços locais, vamos gerar empregos e implantar a cultura Loram de manutenção no país. Teremos também a oportunidade de trazer ao Brasil o know-how técnico de ponta disponível em todo o mundo em relação à Indústria 4.0 para ferrovias”.

A decisão por um contrato para o serviço de esmerilhamento foi baseada em estudos de viabilidade e no fato de que a Rumo é uma empresa de transporte ferroviário, não tendo a manutenção como parte da sua operação. Dessa forma, os investimentos em equipamentos podem ser remanejados para outros aspectos importantes que gerem maior valor para o negócio.

O modelo de contrato foi desenhado para o atendimento às malhas Norte e Paulista, que compreendem o trecho entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP), em função do volume

de tráfego de trens. Futuramente, deve ser adotado também na Malha Central e futuras extensões. O esmerilhamento pleno dos trilhos é um dos principais pilares do plano de expansão da Rumo. Tal processo permite a redução da troca de trilhos, que é um dos itens de consumo de maior valor da empresa.

“Devido ao alto volume transportado, essas linhas requerem um processo de esmerilhamento mais frequente do que na Malha Sul, por exemplo”, afirma Jacob. “Por isso, o contrato foi pensado para atender inicialmente o trecho de bitola larga, dobrando o tempo de vida útil dos trilhos. A Rumo é hoje referência dentro do setor quando o assunto é manutenção de via. Não se trata de mudar nossa estratégia. Teremos um parceiro com alta experiência e know-how para compartilharmos as melhores decisões de padrões e parâmetros que possam aumentar nossa performance, trazendo ainda mais viabilidade financeira e operacional para a companhia”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

EMBARCAÇÃO DE SUPRIMENTOS NAUFRAGA A CAMINHO DE FERNANDO DE NORONHA

Da Redação NAVEGAÇÃO 22 Junho 2022



Foto: reprodução

A embarcação de carga "Thaís", que costumava atracar no Porto do Recife a cada duas semanas para embarcar suprimentos para Fernando de Noronha, naufragou nesta quarta-feira (22).

O barco, operado pela empresa Jaqueline Segundo, desatracou do ancoradouro nesta terça-feira (21), às 14h20, seguindo com destino a Fernando de Noronha com 100 toneladas de materiais diversos. Porém, por volta das 4h30 da manhã desta quarta-feira, a tripulação perdeu o contato com o continente.

No momento, cinco viaturas da Marinha seguem procurando a embarcação próximo a costa do município de Cabedelo, na Paraíba, onde chove muito. Dos tripulantes que estavam no barco, três foram resgatados com vida e os outros cinco seguem desaparecidos.

De acordo com o agente da embarcação, a manutenção estava em dia e a carga não excedia o limite permitido.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

TIDEWISE REALIZA OPERAÇÃO PIONEIRA EM PARQUE EÓLICO OFFSHORE NA BÉLGICA

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 22 Junho 2022



A inspeção realizada pela empresa brasileira foi feita através da integração de um drone a uma embarcação autônoma

Parte do time da TideWise, empresa brasileira que oferece serviços utilizando embarcações autônomas, esteve em maio, na Bélgica, para realizar pela primeira vez na história a inspeção de um Parque Eólico Offshore por meio do sistema autônomo de um drone integrado a um USV. A iniciativa foi possível pois a companhia foi ganhadora da

premiação Open Innovation Challenge 2021, organizado pela Elia Group, uma das principais empresas do segmento de energia da Europa.

A tecnologia testada com excelência na Bélgica consiste na união de um drone ao USV desenvolvido pela empresa chamado W Tupan I. A embarcação autônoma multipropósito, totalmente desenhada e criada no Brasil pela TideWise, foi a primeira do seu tipo registrada no país, além de ser a primeira reconhecida pela Marinha Brasileira. Essa integração permite fazer a identificação de informações relevantes, como o levantamento de dados de batimetria e a observação de feições morfológicas e artificiais.

“Realizar essa Prova de Conceito no Mar do Norte, junto ao time TideWise, foi um enorme orgulho para a empresa e também para a indústria naval brasileira. Pudemos demonstrar e qualificar nossa capacidade de oferecer serviços em um ambiente real com segurança, com menor impacto ambiental e excelência na captação e processamento de dados”, diz o fundador e CEO da TideWise, Rafael Coelho.

Além desse projeto, a empresa ainda possui diversos outros em andamento e serviços já disponíveis ao mercado. Com foco na conservação do meio ambiente, também por meio da integração do USV e o drone, a TideWise realiza o monitoramento do oceano para identificar vazamentos de óleo, além de também viabilizar levantamentos hidrográficos utilizando tecnologia LiDAR e Multibeam Echosounder. Em breve a empresa começará com projetos de inspeção marítima submarina e de mobilidade urbana, também utilizando embarcações autônomas.

“Oferecemos ao mercado serviços completos desde o primeiro rascunho do projeto até a implementação e o controle da operação. Queremos acelerar a transição para uma indústria marítima mais segura e sustentável, revolucionando este nicho e mostrando ao Brasil que uma empresa nacional pode ser referência internacional”, reforça o CEO Rafael Coelho.

A Tidewise é expositora na Navalshore. Estande D-83.

TIDEWISE

Navalshore 2022 - 16º Feira e Conferência da Indústria Marítima

16 a 18 de agosto no ExpoMag (ex-Centro de Convenções SulAmérica - Rio de Janeiro)

<https://www.navalshore.com.br>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

EXCLUSÃO DA TAXA DE CAPATAZIA TORNARÁ IMPORTAÇÕES MAIS COMPETITIVAS, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Mudança normativa, via Decreto 11.090/2022, deve alinhar política aduaneira nacional às diretrizes do Plano Plurianual 2020-2023 do governo federal

A exclusão da taxa de capatazia para as importações do Brasil, que incide nas movimentações de mercadorias nos portos do país, deve tornar o setor mais competitivo, conforme avaliaram especialistas consultados pela Portos e Navios.

Regulada pela chamada “Nova Lei dos Portos” – Lei nº 14.047/20, sancionada em agosto de 2020, a capatazia é o conjunto de atividades executadas nas movimentações de mercadorias nas instalações portuárias do Brasil, do navio até depois de sua passagem pela alfândega.



Pago por quem está adquirindo as mercadorias mediante essa taxa, segundo descreve o governo federal, esse trabalho inclui a abertura de volumes para a conferência aduaneira, recebimento, conferência, transporte interno, manipulação, arrumação e entrega. Também fazem parte dele o carregamento e a descarga de embarcações, quando são feitos por equipamentos portuários.

De acordo com o governo federal, o decreto 11.090/2022, publicado no último dia 8 de junho, altera o inciso II do artigo 77 do decreto 6.759/2009, do Regulamento Aduaneiro, estando ele alinhado às diretrizes do Plano Plurianual (PPA) 2020-2023.

Cálculo do valor aduaneiro

“A alteração da taxa de capatazia impacta, diretamente, na forma de calcular o valor aduaneiro, cabendo às empresas ficarem atentas à extensão dessa medida, que também pode abarcar o PIS-Importação, Cofins-Importação e o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)”, informou o advogado José Carlos Higa de Freitas, membro da Advocacia Ruy de Mello Miller.

Especialista em Direito Público, Contratual, Político e Econômico, ele traçou um breve histórico sobre a discussão em torno da legalidade ou não de incluir o custo dos serviços de capatazia no valor aduaneiro, que é usado nos impostos incidentes nas importações.

“Em um passado recente, diversas decisões judiciais permitiram, aos importadores, a exclusão das despesas com capatazia, em respectivos casos concretos. Podemos dizer que houve um entendimento consolidado nos tribunais, nesse sentido. Contudo, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) arrefeceu essa tese quando, no repetitivo Tema 1014, fixou o seguinte enunciado: ‘os serviços de capatazia estão incluídos na composição do valor aduaneiro e integram a base de cálculo do Imposto de Importação’”, lembrou Freitas.

Reflexos imediatos

Para o especialista, essa posição judicial gerou reflexos imediatos, tanto no Poder Judiciário quanto no tribunal administrativo (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF), que passou a aplicar o entendimento do STJ em seus julgamentos, mudando o entendimento anterior.

“Nessa discussão, o decreto 11.090 é um plot twist (“reviravolta no mercado”, em tradução livre para o português), pois promove a alteração do Regulamento Aduaneiro, para determinar a exclusão das despesas com a capatazia, na base de cálculo do imposto de importação”, analisou.

Freitas disse ainda que, “independentemente do reflexo financeiro do decreto, é importante ressaltar que ele confirma uma opção, disposta no Acordo de Valoração Aduaneira (AVA), de excluir o custo da capatazia da base de cálculo do imposto de importação, tornando o respectivo procedimento mais racional e competitivo para o país”.

Perspectivas

Especialista em Direito Aduaneiro Europeu e sócia do escritório Miranda & Batoni Advogados Associados, a advogada Kezia Miranda comentou que a cobrança da taxa de capatazia, da forma como vinha sendo praticada no Brasil, “estava na contramão do comércio internacional, pois, ao incluí-lo no valor aduaneiro, gerava um custo duplo”.

“Dessa forma, a mudança normativa vai alinhar a política aduaneira nacional às diretrizes do Plano Plurianual 2020-2023, que é o principal instrumento de planejamento orçamentário de médio prazo do governo federal. Ainda vai propor uma solução para se adequar às obrigações assumidas com os países parceiros do Mercosul e no Acordo de Valoração Aduaneira da Organização Mundial do Comércio (OMC)”.

Sobre os impactos orçamentários, Kezia citou uma estimativa do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Coordenação de Estudos Econômico-Tributários e Aduaneiros da Receita Federal:

a exclusão das despesas de capatazia deve causar uma economia estimada em R\$ 461,37 milhões para 2022, e em R\$ 685,63 milhões para o próximo ano.

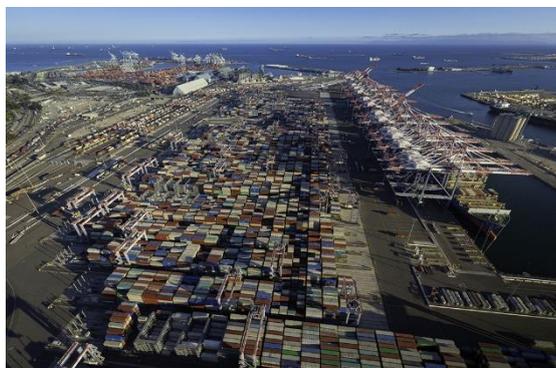
“Em síntese, a exclusão da taxa de capatazia da base de cálculo do valor aduaneiro vai reduzir, significativamente, o custo de importação e deve abrir muitas portas comerciais para a economia brasileira, com impactos positivos na concorrência e na competitividade internacional, diversificando as mercadorias que circulam nos portos para produtos que vão além do minério de ferro, petróleo e soja – mercadorias mais movimentadas atualmente – e integrando o Brasil aos fluxos globais de comércio”, ressaltou a advogada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022

ARTIGO - BIDEN E A REFORMA DA LEI DE NAVEGAÇÃO DOS EUA: LIÇÕES PARA O BRASIL? (PARTE 2)

Por Osvaldo Agripino OPINIÃO 22 Junho 2022



Porto de Long Beach (Arquivo/Divulgação)

Atuando na logística e no comércio exterior há 41 anos, sendo 30 anos como advogado e estudioso do tema da regulação comparada, não somente dos EUA, desde a edição da Lei nº 10.233/2001, tendo realizado o Pós-Doutorado nos EUA há quinze anos sobre a FMC v. Antaq, e publicado o livro Direito Regulatório e Inovação nos Transportes nos Estados Unidos e Brasil, Conceito, Florianópolis, 2009, 409 p., posso afirmar que há evidências de retórica política na reforma do The Ocean Shipping Reform Act (OSRA22).

Isso ocorre porque entendo pela possibilidade da FMC regular grande parte dos temas abaixo, mesmo antes da reforma, através de normas editadas por ela mesma, evidentemente que submetidas à audiência pública, e não de lei. Assim, cabe aqui uma pergunta: por quais motivos a FMC não tomou a iniciativa na regulação?

Vejamos algumas inovações louváveis do projeto de lei:

(i) Autoriza a FMC a iniciar investigações dos armadores estrangeiros, bem como agentes intermediário para defender o interesse da Nação, assim como proibir os armadores de negarem oportunidades de negócios de forma não razoável para os exportadores norte-americanos;

(ii) Altera o ônus da prova relacionada às cobranças de demurrage e detention por meio de cobranças abusivas;

(iii) Exigir dos armadores e dos operadores portuários que nas cobranças (invoice) de sobre-estadia ocorra a discriminação detalhada dos prazos e informações, que devem cumprir as alterações da norma;

(iv) Ampliar a transparência por meio de regulação ex ante, inclusive como controle de quantos contêineres vazios estão sendo ou serão transportados;

(v) Proibir retaliação por recusa de embarque;

(vi) Proporcionar base legal para que o setor de resolução de disputa das FMC possa atuar (Office of Consumer Affairs and Dispute Resolution Services);

(vii) Autorizar a FMC para exigir coleta de dados em situações de emergência;



O Projeto de lei foi aprovado unânime no US Senate (Senado) e na House of Representatives (Câmara dos Deputados), visa emendar o Title 46, do United States Code, através da inclusão do S. 3580, e objetiva, dentre outras competências, proibir condutas de transportadores marítimos internacionais ou operadores portuários. A norma passará a ser chamada 'Ocean Shipping Reform Act of 2022'.

São muitas as inovações, vez que o projeto tem quarenta páginas, e apontam para o aumento da regulação econômica ex ante, o uso de novas tecnologias e a transparência. Dentre elas, a FMC deverá: (i) publicar anualmente no site oficial todos os casos com detention e demurrage indevidamente cobradas, assim como as penalidades aplicadas e o nome do armador ou NVOCC infrator e (ii) verificar se as cobranças acima não violam a 'Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act', ou normativo que venha a sucedê-la.

Além disso, a norma traz critérios para aplicação das sanções, inclusive pecuniárias, e que leva em consideração o histórico da conduta do infrator, tal como já realizada a Antaq, por meio da regulação responsiva.

Outra medida é o registro e a divulgação a cada quatro meses do total de tpb de carga importada e exportada e o total de contêineres de 20 TEUs vazios e cheios por navio, assim como a divulgação de um relatório contendo os resultados das investigações denominada Fact Finding nº. 29, International Ocean Transportation Supply Chain Engagement.

Com muitas inovações, algumas envolvendo diversos órgãos de governo e de Estado, todavia, cabe a seguinte pergunta: essas alterações no modelo regulatório dos EUA podem contribuir para aperfeiçoar o modelo brasileiro?

Sem dúvida, todavia, sem qualquer "complexo de vira-lata" de Nelson Rodrigues, posso afirmar que as mudanças do projeto acima, especialmente no que tange à sobre-estadia de contêiner, bem como aplicação de sanções, já estão no marco regulatório da Antaq.

Elas são decorrentes de um esforço de quase uma década entre usuários, Antaq e os diversos agentes econômicos do setor, que culminaram na edição da Resolução Normativa nº 18/2017 (Regulamento/Código de direitos e deveres dos usuários, dos transportadores marítimos e agentes intermediários) e, para a qual contribuimos sobremaneira durante a tramitação. Ela foi uma das sugestões do nosso relatório de pós-doc, 2009, publicada no livro acima, p. 388-389, juntamente com várias outras, alterada e aperfeiçoada pela Resolução nº 62/2021.

Obviamente que, como sou cético, um estudo comparativo metodologicamente adequado e mais aprofundado das alterações em cotejo com o marco regulatório e com que já vem fazendo a Antaq, desde dezembro de 2017, e numa curva aprendizado elogiável, apesar do Judiciário muitas vezes não cooperar, podem, com os ajustes devidos, contribuir para melhorar ainda mais o modelo brasileiro e aperfeiçoar o modelo norte-americano em vários aspectos, pelo menos on paper.

Isso se dá porque ainda há um abismo entre a norma on paper (com eficácia jurídica) no Brasil, e a norma in action, ou seja, quando ela é aplicada no caso concreto e atinge o que chamamos de eficácia social (efetividade). Decorridos quase um lustro da edição da norma, pouquíssimos operadores e usuários conhecem e exploram as suas possibilidades e limites decorrentes desse avanço normativo.

Em outro sentido, não tenho dúvidas que, em vários aspectos, os normativos e o que já vem sendo feito na Antaq na interpretação e aplicação da Resolução, para garantir os interesses dos prestadores de serviços, de um lado, e dos usuários, de outro lado, apesar do esforço dos EUA, são melhores do que vários dispositivos do projeto acima mencionado.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 077/2022
Página 82 de 82
Data: 23/06/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Afinal, é preciso salvar o capitalismo dos capitalistas. Sem regulação estatal, não há capitalismo. A Presidência e o Congresso dos EUA sabem disso há mais de dois séculos. O modelo brasileiro de regulação setorial do transporte marítimo e portuário, desde que com pequenos ajustes, inclusive maior dotação orçamentária, já tem instrumentos suficientes para a missão pretendida pelo projeto de lei acima. Lições para o Brasil. Lições para os EUA.

Leia também:

Artigo - Biden e a Reforma da Lei de Navegação dos EUA: Lições para o Brasil? (Parte 1)

osvaldo-agripino-advogado.jpeg Osvaldo Agripino é advogado e consultor especializado em regulação de logística e comércio exterior, sócio do Agripino & Ferreira, Pós-Doutor em Regulação de Transportes e Portos – Harvard University (2007-2008)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 15/06/2022