

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 066/2022
Data: 25/05/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS FECHA PARCERIA COM FURNAS PARA USAR ENERGIA LIMPA	4
DIOGO PILONI DEIXA O CARGO DE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ PARTICIPA DE OPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO CONJUNTA COM A ANTT	5
ADAPTA BRASIL: INFORMAÇÕES SOBRE RISCO CLIMÁTICO PARA O SETOR PORTUÁRIO ESTÃO DISPONÍVEIS NA PLATAFORMA DO MCTI.....	6
REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA ACONTECERÁ NO DIA 26 ÀS 14H30.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
DECRETO PRESIDENCIAL AUTORIZA JUNÇÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL.....	7
CÂMARA DOS DEPUTADOS CONCLUI VOTAÇÃO E MP DO VOO SIMPLES VAI À SANÇÃO PRESIDENCIAL	8
PARCERIA ENTRE MINFRA E CNJ AUMENTARÁ SEGURANÇA JURÍDICA A PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES ...	8
MÁRIO POVIA É O NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DO MINFRA	9
ORDEM DE SERVIÇO GARANTE RECURSOS PARA OBRA DE MOBILIDADE URBANA NA ENTRADA DE TERESINA (PI)	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	10
RIO DE JANEIRO É SEDE DO 16º FÓRUM REGIONAL DE FORTALECIMENTO DA REDE +BRASIL	10
RECEITA FEDERAL REPASSA R\$ 7,9 MILHÕES AO FUNDO DA CRIANÇA E R\$ 1,6 MILHÃO AO DO IDOSO	11
CAMPO GRANDE É A PRIMEIRA CIDADE A RECEBER A CARAVANA “BRASIL PRA ELAS”	12
EM DAVOS, PAULO GUEDES DESTACA AVANÇO DA AGENDA DE REFORMAS DO BRASIL	13
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT ACUMULADO DE US\$ 23,30 BILHÕES EM 2022	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL - A MISSÃO DE POVIA	15
NACIONAL - HUB – CURTAS	16
<i>RISCO CLIMÁTICO 1</i>	16
<i>RISCO CLIMÁTICO 2</i>	16
<i>TREINAMENTO</i>	16
<i>SELO REAL</i>	16
NACIONAL - EX-DIRETOR-GERAL DA ANTAQ ASSUME SECRETARIA DE PORTOS.....	16
NACIONAL - MP DO VOO SIMPLES VAI À SANÇÃO COM BAGAGEM GRÁS	18
SUDESTE - PRATICAGEM DE SP DETALHA GESTÃO DE TRÁFEGO NO PORTO DE SANTOS	19
ESPECIAL SUL EXPORT CONCESSÃO - PRIVATIZAÇÃO DO CANAL TRARÁ EFICIÊNCIA E SEGURANÇA, DIZ PRESIDENTE DO COMPLEXO DE PARANAGUÁ.....	21
ESPECIAL SUL EXPORT CONCESSÃO - FIERGS DEFENDE POSSÍVEL SUBSÍDIO NO PEDÁGIO DA HIDROVIA LAGOA MIRIM	23
ESPECIAL SUL EXPORT EFICIÊNCIA - BUROCRACIA AFETA COMPETITIVIDADE ENTRE PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS, EXPLICA DIRETOR DA ABEPH.....	24
ESPECIAL SUL EXPORT LOGÍSTICA - GOVERNO DO ESTADO VAI INVESTIR R\$ 612 MILHÕES EM ACESSOS RODOVIÁRIOS AOS PORTOS	26
ESPECIAL SUL EXPORT ESTRATÉGIA - SC NÃO TEM PLANEJAMENTO LOGÍSTICO PARA INTERMODALIDADE, CRITICA MARTORANO.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	28
HIDROVIAS DO BRASIL ANUNCIA META NET ZERO E DIZ: NINGUÉM É ESG SOZINHO	28
PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA ÁREAS DISPONÍVEIS A NOVOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO	30
NAVIO PROJETADO PARA COLETAR PLÁSTICO DO OCEANO E CONVERTÊ-LO EM HIDROGÊNIO LIMPO	31
SEGUNDA OPERAÇÃO COM CARGA DE CELULOSE NO PORTO DE ITAJAÍ	32
ANTT, TCU E MINFRA REALIZAM VISITA TÉCNICA EM FERROVIAS NO MARANHÃO	32
JORNAL O GLOBO – RJ	33
MINISTÉRIO DA ECONOMIA APONTA RESULTADO FISCAL DE 2021 COMO O MELHOR EM 13 ANOS, AO EXCLUIR GASTOS E RECEITAS INESPERADOS	33
FUNDOS ESG, QUE JÁ TÊM US\$ 650 BI SOB GESTÃO, TERÃO REGULAÇÃO MAIS RIGOROSA NOS EUA.....	34
EM DAVOS, GUEDES DIZ QUE BRASIL ESTÁ DESTINADO A SER UM GIGANTE DA ENERGIA ‘LIMPA E BARATA’	35
CHINA DEVE DESCUMPRIR META DE CRESCIMENTO PELA 1ª VEZ EM 33 ANOS; PREMIER APELA POR MEDIDAS DE ESTÍMULO ...	36
RÚSSIA EXIGE ALÍVIO DE SANÇÕES PARA PERMITIR QUE NAVIOS DE GRÃOS DEIXEM UCRAÍNA	38



GOVERNO DÁ DEZ DIAS PARA GOL, AZUL E LATAM EXPLICAREM POSSÍVEIS ABUSOS COMETIDOS DURANTE PANDEMIA	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
GOVERNADORES VÃO TENTAR BARRAR TETO DE ICMS DE ENERGIA E COMBUSTÍVEL NO SENADO E ATÉ NO STF	41
PRONAMPE: BOLSONARO SANCIONA NOVA FASE DO PROGRAMA, COM POTENCIAL DE R\$ 50 BILHÕES EM EMPRÉSTIMOS	42
ANALISTAS ESPERAM ALTA DA ELETROBRAS COM PRIVATIZAÇÃO E AÇÃO ATÉ R\$ 70	43
CADE ABRE NOVA INVESTIGAÇÃO CONTRA PETROBRAS POR PREÇOS COBRADOS DE REFINARIA PRIVADA NA BA	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
RÚSSIA DIZ QUE ABRIRÁ CORREDOR PARA PERMITIR SAÍDA DE NAVIOS COM GRÃOS DA UCRÂNIA	46
DECRETO DÁ LARGADA À FUSÃO VALEC-EPL	47
FRETE RODOVIÁRIO DO CENTRO-OESTE AOS PORTOS CAIU EM ABRIL	48
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	48
SUPERINTENDÊNCIA DO CADE RECOMENDA APROVAÇÃO DE VENDA DO CONTROLE DA LOG-IN À MSC	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
PORTO DE VIRGÍNIA PLANEJA FUNCIONAR COM ELETRICIDADE 100% LIMPA ATÉ 2024	49
PORTO DE XANGAI, O MAIOR DO MUNDO, VOLTA A OPERAR	49
BR DO MAR DEVE PERMITIR 3 EMBARCAÇÕES AFRETADAS A TEMPO PARA CADA PRÓPRIA	50
CRESCIMENTO NA FROTA DE CONTÊINERES PODE RESULTAR EM EXCESSO DE 13 MILHÕES DE TEUS	51
DECRETO AUTORIZA JUNÇÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL	51
CONFIGURAÇÃO DO CONTRATO DE LONGO PRAZO AINDA GERA ENTRAVE À REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR	52
GRUPO VAI ESTABELECEER REGRAS DO EVTEA PARA EXPLORAÇÃO DA LAGOA MIRIM	53
ASIA SHIPPING UTILIZA CONTÊINERES NOR PARA DRIBLAR FALTA DE EQUIPAMENTOS NO MERCADO	54
GOVERNO NOMEIA MÁRIO POVIA COMO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS	55
PORTO DE IMBITUBA ABRE CHAMAMENTO DE EVTEAS PARA FUTUROS ARRENDAMENTOS.....	55
HIDROVIAS DO BRASIL LANÇA SEUS COMPROMISSOS DE SUSTENTABILIDADE	56
METAS DA HIDROVIAS DO BRASIL MIRAM CARBONO NEUTRO EM 2030	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS FECHA PARCERIA COM FURNAS PARA USAR ENERGIA LIMPA

Termo de cooperação prevê troca de conhecimentos técnicos

Por: Ágata Luz



O documento sela o compromisso das empresas na realização de ações para viabilizar atividades técnicas e científicas Foto: Divulgação/Santos Port Authority

Desenvolver estudos de soluções em energia limpa e renovável, bem como de descarbonização, usando o maior porto do Brasil como referência. Este é o objetivo do termo de cooperação para troca de conhecimento técnico assinado entre Furnas Centrais Elétricas – também conhecida como Eletrobras Furnas - e a Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos.

Mais detalhes do acordo serão definidos nos próximos 30 dias. O documento sela o compromisso das empresas na realização de ações para viabilizar atividades técnicas e científicas nas áreas de energia e infraestrutura que permitam a execução de projetos com interesses comuns.

Inovação

Os estudos variam entre exploração e aplicação de soluções energéticas e de inovação no setor de energia e no setor de blue economy (economia azul, ou dos oceanos), definido pelo Banco Mundial como “uso sustentável dos recursos oceânicos para crescimento econômico, melhoria dos meios de subsistência e empregos, enquanto preserva a saúde do ecossistema oceânico”.

Sem qualquer tipo de natureza financeira, o termo é de cooperação institucional, sem transferência de recursos entre os envolvidos. Por isso, cada parte deverá arcar com as despesas para participação nas atividades que, além de obter, organizam e tratam os dados, informações e documentos técnicos, bem como elaboram estudos, relatórios e visitas técnicas.

De acordo com o diretor de gestão de Furnas, Pedro Brito, mais de 56 projetos já foram gerados em parceria com outras empresas e startups, pois Furnas está promovendo de maneira contínua Programas de Inovação e Olimpíadas Nacionais de Inovação em Energia nos últimos anos.

“Temos a convicção que, juntos, podemos ajudar o Porto de Santos a desenvolver soluções em energia limpa que poderão ser replicadas para outros portos brasileiros”, ressalta.

O plano de trabalho com a descrição dos compromissos previstos, bem como as metas a serem atingidas, os benefícios, o cronograma de atividades e a nomeação dos gestores serão elaborados pelas duas empresas nos próximos 30 dias.

Vanguarda

Segundo o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, o complexo portuário santista sempre esteve na vanguarda de iniciativas energéticas do Brasil.

“No século passado, o então concessionário construiu a Usina Hidrelétrica de Itatinga para abastecer o Porto. O termo de cooperação com Furnas está inserido no contexto da agenda da

ESG, que ganhou centralidade no planejamento estratégico da SPA, com especial atenção para o investimento em energia limpa”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/05/2022

DIOGO PILONI DEIXA O CARGO DE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS

Exoneração a pedido foi publicada em edição extraordinária do Diário Oficial da União

Por: ATribuna.com.br



Cargo de Diogo Piloni será assumido por Mario Povia Foto: Matheus Tague e Arquivo/AT

Mudança no alto escalão do Ministério da Infraestrutura: Diogo Piloni não é mais secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, órgão que é vinculado à pasta.

A portaria com a exoneração de Piloni, solicitada por ele mesmo, foi publicada nesta quarta-feira (24) e assinada pelo ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira.

Em seu lugar assumirá Mario Povia, ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ex-diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Diogo Piloni estava à frente da Secretaria Nacional dos Portos desde janeiro de 2019.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/05/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PARTICIPA DE OPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO CONJUNTA COM A ANTT

Operação Solarium vai fiscalizar os principais portos marítimos e fluviais com foco no transporte rodoviário de cargas

A ANTAQ e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estão realizando, até o dia 27 de maio, a Operação Solarium. O objetivo da operação é fiscalizar os principais portos marítimos e fluviais com foco no transporte rodoviário de cargas, verificando o RNTRC, frete eletrônico, vale pedágio, piso mínimo, transporte internacional e de produtos perigosos.

A ANTAQ será responsável pela intermediação da relação com as administrações portuárias, permitindo aos fiscais da ANTT o acesso aos portos e espaço adequado para realização da abordagem, com mínimo impacto nas operações portuárias. As equipes foram distribuídas onde se concentra o fluxo de movimentação de cargas.

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: 25/05/2022

ADAPTABRASIL: INFORMAÇÕES SOBRE RISCO CLIMÁTICO PARA O SETOR PORTUÁRIO ESTÃO DISPONÍVEIS NA PLATAFORMA DO MCTI



Evento de lançamento foi nesta terça-feira, em Brasília (DF). Dados sobre o setor são pioneiros no contexto de infraestruturas críticas brasileiras

A ANTAQ participou, nesta terça-feira (24), do lançamento do módulo com índices de risco climático para o setor portuário brasileiro da plataforma AdaptaBrasil do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI). O evento contou com a presença do diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, do diretor substituto, José Renato Fialho, e do secretário de

Pesquisa e Formação Científica do MCTI, Marcelo Moraes.

As informações sobre o setor portuário disponibilizadas na AdaptaBrasil MCTI são resultado de cooperação entre diversas instituições e especialistas e representam um desdobramento do estudo “Impactos e Riscos da Mudança do Clima no Portos Públicos Costeiros Brasileiros”, liderado pela ANTAQ em parceria com a Agência de Cooperação Alemã (GIZ).

A plataforma apresenta informações de 21 portos públicos brasileiros e os indicadores de vulnerabilidade dessas infraestruturas frente à mudança do clima. Os resultados estão acessíveis ao público de uma maneira interativa, permitindo análises exploratórias e subsidiando tomadas de decisão em função dos riscos climáticos atuais e projetados em cada um dos portos.

Acesse a plataforma AdaptaBrasil MCTI → <https://sistema.adaptabrasil.mcti.gov.br/>

O evento foi realizado no Auditório Renato Archer, do MCTI, com transmissão ao vivo pelo canal do YouTube da Pasta, e também contou com a presença da subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Amorim; do coordenador-geral substituto de Ciências da Terra do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE/MCTI), Luiz Aragão; do diretor-geral da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP/MCTI), Nelson Simões; e do superintendente substituto de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Gonçalves Neto.

Assista à íntegra do evento. → <https://www.youtube.com/watch?v=nRevtT36g10>

AdaptaBrasil MCTI

A plataforma do ministério consiste em um sistema de informações sobre riscos das mudanças climáticas no Brasil, e oferece subsídios para a tomada de decisão no planejamento de ações de adaptação. Estão disponíveis para consulta online e download, gratuita e para todos os 5.570 municípios brasileiros as análises de risco atual e esperado, tendo em vista cenários de mudanças climáticas. Já estão disponíveis informações sobre doenças, como malária, recursos hídricos, segurança alimentar e segurança energética.

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: 25/05/2022

REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA ACONTECERÁ NO DIA 26 ÀS 14H30

A 522ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ acontecerá, por videoconferência, em 26 de maio, a partir das 14h30. **Acesse a pauta aqui.**



<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 25/05/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

DECRETO PRESIDENCIAL AUTORIZA JUNÇÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL

Estatais serão incorporadas, dando lugar a Infra S/A. Estudos projetam economia de R\$ 90 milhões anuais aos cofres públicos com a iniciativa

Decreto assinado nesta terça-feira (24) pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, autorizou a junção da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e a Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias. A Infra S/A será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes. Com a medida, a previsão é que sejam economizados R\$ 90 milhões em custos operacionais por ano. O decreto foi publicado nesta quarta-feira (25) no Diário Oficial da União.

A fusão das duas estatais fará o Ministério da Infraestrutura deixar de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional para o surgimento de apenas uma, que vai reduzir custos de funcionamento, ser autossuficiente e competitiva. Com a publicação do decreto, a previsão é de até 180 dias para que a companhia seja efetivada em definitivo.

“A companhia irá aumentar a produtividade e ampliar a eficiência na estruturação de projetos de infraestrutura, sempre pensando a logística de transportes, estruturando o futuro, sem qualquer descontinuidade ao que está em andamento”, declarou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Economia

A favor da fusão das duas empresas, pesou a constatação, reforçada por uma consultoria independente, que EPL e Valec sempre atuaram de forma complementar e com certa sobreposição de atribuições. No primeiro ano de funcionamento, de acordo com os estudos, haverá uma economia de R\$ 30 milhões com a redução de despesas com pessoal e funções, bem como pela redução de custeio de funcionamento das duas empresas.

A partir do segundo ano, a economia anual será de pelo menos R\$ 90 milhões, gerados pelos ganhos de produtividade com a reorganização de processos, otimização dos contratos atuais e por meio de mais redução com gastos com pessoal.

Todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a fiscalização das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), por exemplo – empreendimentos administrados pela Valec. A Infra S/A também responderá pela elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais, desenvolvidos pela EPL.

Atuação

A vocação da companhia será de fomentar o desenvolvimento e a inovação da infraestrutura de transporte e logística multimodal no Brasil de forma sustentável, abrangendo a realização de diagnósticos, estudos e planejamento de Infraestrutura multimodal para apoio na elaboração de políticas públicas e o desenvolvimento de modelagem de concessão de ativos.



A empresa também atuará em projetos de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios; e gestão do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

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

Data: 25/05/2022

CÂMARA DOS DEPUTADOS CONCLUI VOTAÇÃO E MP DO VOO SIMPLES VAI À SANÇÃO PRESIDENCIAL

Proposta reduz a burocracia no setor, simplificando procedimentos e promovendo uma faxina regulatória em exigências que não se aplicam mais à realidade do mercado

A Câmara dos Deputados encerrou na noite desta terça-feira (24) a apreciação da Medida Provisória 1089/21, a MP do Voo Simples, que reformula a legislação sobre aviação civil. Na votação, os deputados acataram duas emendas do Senado Federal e rejeitaram uma. Com a aprovação final, o texto segue para sanção do presidente da República, Jair Bolsonaro.

"As propostas que fazem parte da MP do Voo Simples vão diminuir os custos da aviação, destravar investimentos na nossa infraestrutura e, principalmente, gerar empregos", afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. O texto regulamenta os chamados "vazios regulatórios", os quais emperravam investimentos no modal, além de reformular requisitos legais e regulatórios que se tornaram obsoletos ao longo dos anos e necessitavam passar por atualização.

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

Data: 25/05/2022

PARCERIA ENTRE MINFRA E CNJ AUMENTARÁ SEGURANÇA JURÍDICA A PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Lançado nesta terça-feira (24), comitê para resolver disputas judiciais vai melhorar ambiente de negócios e aperfeiçoar a atuação do Judiciário

Conflitos judiciais referentes a projetos qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) poderão ser submetidos à análise do Comitê de Resolução de Disputas Judiciais de Infraestrutura (CRD-Infra), lançado nesta terça-feira (24) pelo Ministério da Infraestrutura e pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ). A agenda conjunta entre os poderes tem como objetivo melhorar o ambiente de negócios e aperfeiçoar a atuação do Judiciário no ambiente da infraestrutura brasileira.

Além de colaborar com a mediação de conflitos em projetos relevantes, a parceria com o CNJ será importante para ampliar a interação entre o Governo Federal e a iniciativa privada. Atualmente, o MInfra tem o maior programa de concessões do mundo e a abertura do diálogo entre as partes favorece o entendimento de possíveis novos investidores sobre a força das instituições e sobre a capacidade de execução pelo Estado de projetos estratégicos.

"A criação desse comitê demonstra que o Estado brasileiro, como um todo, busca concretizar o objetivo maior de melhoria do ambiente de negócios e de incremento da previsibilidade dos projetos e investimentos", avaliou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante o lançamento. "Além disso, essa parceria passa uma mensagem muito importante sobre o caminho que o Brasil está buscando para tornar o ambiente de negócios mais atrativo para investimentos, gerando emprego e crescimento, e impulsionando o desenvolvimento nacional", completou.

Atuação conjunta

O lançamento do fórum é resultado de uma série de iniciativas em parceria entre as instituições, como forma de garantir a segurança jurídica no desenvolvimento de projetos de infraestrutura. Da

mesma forma, a criação do Protocolo Setorial de Infraestrutura de Transportes, documento que contribuirá na análise de demandas judiciais de infraestrutura de transportes, sobretudo aquelas que envolvem concessões públicas, a partir da elucidação do processo de governança, além de facilitar o fluxo de informações entre os órgãos envolvidos nas análises de processos.

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

Data: 25/05/2022

MÁRIO POVIA É O NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DO MINFRA

Servidor efetivo da Antaq, executivo já foi diretor-geral da agência e ocupava desde 2020 o cargo de diretor de Gestão Portuária na Companhia Docas do Rio de Janeiro



Povia é tem graduação em tecnologia operacional elétrica e direito, além de pós em regulação de serviços públicos - Foto: Divulgação

A Secretaria Nacional de Portos do Ministério da Infraestrutura tem novo comando a partir desta terça-feira (24). Trata-se do ex-diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) Mário Povia, que assume a vaga deixada por Diogo Piloni. A portaria que confirmou a alteração foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

Paulista de Osasco, Mário Povia é graduado em tecnologia operacional elétrica pela Universidade Mackenzie e bacharel em direito pela Universidade Paulista. É pós-graduado em administração de empresas e direito processual e do trabalho também pela Universidade Mackenzie, e em regulação de serviços públicos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Servidor efetivo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na função de especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários, Povia atuou como assessor da Superintendência de Portos, assessor técnico da diretoria, superintendente de Portos, diretor e diretor-geral da agência. Atuou, ainda, como presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de São Sebastião. Em 2020, assumiu o cargo na Companhia Docas do Rio de Janeiro.

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

Data: 25/05/2022

ORDEN DE SERVIÇO GARANTE RECURSOS PARA OBRA DE MOBILIDADE URBANA NA ENTRADA DE TERESINA (PI)

Governo Federal vai investir R\$ 38 milhões na construção de uma trincheira entre a BR-343/PI e a Avenida João XXIII. Ministros Marcelo Sampaio e Ciro Nogueira assinaram a autorização para início do empreendimento



Obra tem orçamento de R\$ 38 milhões e será executada pelo DNIT - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Demanda de toda a região metropolitana de Teresina (PI), a trincheira na Ladeira do Uruguai, entre a BR-343/PI e a Avenida João XXIII, está mais próxima de virar realidade. A ordem de serviço que garante os recursos necessários para o empreendimento foi assinada nesta terça-feira (24) pelos ministros da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e da Casa Civil,

Ciro Nogueira, durante cerimônia em Brasília.



Estima-se que na região trafegam diariamente uma média de 22 mil veículos, devido a expansão imobiliária no local. Em horários de pico, os moradores enfrentam lentidão com o trânsito que acumula o fluxo da capital e da região norte do estado. No valor de R\$ 38 milhões, a obra que será executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) vai solucionar os problemas de fluxo intenso de veículos, dando mais fluidez no trânsito e redução de acidentes.

“A gente sabe da importância desse tipo de empreendimento e mais do que iniciar uma obra é concluir com rapidez. Essa ordem de serviço é um compromisso do Governo Federal com a população de Teresina. Temos uma seriedade com o orçamento público e com o pagador de imposto e não vamos deixar nenhuma obra inacabada. Essa obra é do brasileiro, do piauiense, do cearense. É daquele que investiu os impostos, e então, vamos seguir firme dando respostas”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Com 737,9 quilômetros de extensão, a BR-343/PI é uma importante rodovia federal que liga Teresina ao litoral, bem como o Piauí ao Ceará, no entroncamento com a BR-222. A rodovia se inicia em Luís Correia, passando por Parnaíba, Piri-piri, Floriano, Campo Maior e terminando em Bertolínia.

Mais investimentos

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, lembrou ainda sobre o avanço das obras de duplicação da BR-135/PI, na chegada de Teresina. “Já entregamos cinco quilômetros e em junho vamos entregar mais dez quilômetros de duplicação. Até o fim do ano vamos fechar um total de 20 quilômetros duplicados de acesso a Teresina, resgatando uma dívida histórica do Brasil a nossa capital do Piauí”, declarou o ministro.

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

Data: 25/05/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RIO DE JANEIRO É SEDE DO 16º FÓRUM REGIONAL DE FORTALECIMENTO DA REDE +BRASIL

Evento reúne municípios fluminenses, secretarias estaduais e organizações da sociedade civil para debater a implementação de políticas públicas com recursos das transferências da União

O Ministério da Economia (ME) e o governo do estado do Rio de Janeiro – por meio da Secretaria Extraordinária de Representação do estado em Brasília – realizam, nesta quarta-feira (25/5), o 16º Fórum Regional de Fortalecimento da Rede +Brasil. O evento reúne representantes de todos os municípios fluminenses, secretarias estaduais e diversas Organizações da Sociedade Civil (Oscip) no Rio de Janeiro. O objetivo é promover o debate, em uma rede de governança colaborativa, sobre a implementação mais efetiva de políticas públicas com recursos decorrentes das transferências da União.

Em 2021, o estado do Rio de Janeiro operou 601 instrumentos de transferências na Plataforma +Brasil, que operacionaliza as transferências de recursos do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social da União, com valor total de R\$ 1,77 bilhão. O principal instrumento assinado foi um contrato de repasse, com o estado do Rio de Janeiro, no valor de R\$ 38,5 milhões. O destaque é para o município de São Gonçalo, que conseguiu assinar 10 instrumentos em 2021, no valor de cerca de R\$ 28 milhões.

Esses recursos são destinados à educação, saúde, assistência social e às demais políticas públicas consideradas prioritárias para o estado. Todos esses dados podem ser detalhados por



meio dos painéis gerenciais disponíveis no portal da Plataforma +Brasil. É possível identificar, por exemplo, convênio com o Ministério da Saúde para a ampliação do atendimento da Santa Casa de Misericórdia do município de Resende. Outra pesquisa simples permite obter as informações de Termo de Fomento em parceria com o Ministério da Cidadania para implementação de núcleos de Esporte Educacional, que buscam o desenvolvimento psicológico, físico e social de crianças, adolescentes e jovens em 15 cidades do Rio de Janeiro.

“A Rede +Brasil é um mecanismo gigante não apenas nos números, mas nas dimensões da cooperação, permitindo que se coloque, do mesmo lado da mesa, União, estados e municípios com órgãos de controle para potencializar a entrega de políticas públicas aos cidadãos brasileiros”, afirma o secretário da Gestão da Secretaria de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) do ME, Caio Castelliano.

Já foram realizadas 15 edições do Fórum Regional. Os estados do Amapá e de Rondônia sediaram os últimos encontros de 2022. Na capital carioca, o evento ocorre durante todo o dia, das 9 às 18 horas, no auditório do Maracanã. Inicialmente previsto para acontecer em fevereiro deste ano, a atividade foi adiada em função dos deslizamentos e alagamentos ocorridos na cidade de Petrópolis (RJ), que exigiu todo o apoio do governo estadual.

Rede +Brasil

A Rede +Brasil é uma rede de governança colaborativa que tem por objetivo promover maior integração entre os parceiros, com vistas ao fortalecimento da governança, do diálogo e da gestão, bem como à melhoria do gasto público e maior efetividade das políticas públicas implementadas com recursos decorrentes das transferências da União.

A Rede, atualmente com 198 parceiros, é composta por órgãos e entidades públicas e privadas, e foi constituída para o aprimoramento, a disseminação e o compartilhamento de conhecimentos relativos à gestão das transferências da União operacionalizadas por meio da Plataforma +Brasil.

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

Data: 25/05/2022

RECEITA FEDERAL REPASSA R\$ 7,9 MILHÕES AO FUNDO DA CRIANÇA E R\$ 1,6 MILHÃO AO DO IDOSO

Física de 2013 a 2021 que não puderam ser creditadas aos fundos antes por inconsistências cadastrais ou bancárias

A Receita Federal realizou o Repasse Multiexercício 2022 aos Fundos dos Direitos da Criança e do Adolescente (FDCA) e aos Fundos dos Direitos da Pessoa Idosa (FDI), em 29 de abril último.

Os valores repassados são referentes a destinações diretamente na Declaração do Imposto de Renda Pessoa Física (Dirpf) efetuadas por contribuintes entre os anos de 2013 e 2021.

As destinações estavam pendentes de repasse devido à existência de alguma inconsistência nos dados cadastrais e/ou bancários informados pelos fundos.

Em todo o Brasil, neste repasse, foram entregues R\$ 7.987.922,15 a 319 Fundos da Criança, correspondendo a 7.693 destinações, e R\$ 1.683.900,98 a 57 Fundos do Idoso, correspondendo a 1.217 destinações.

Repases pendentes

Muitos fundos ainda possuem valores a receber devido à persistência de inconsistências cadastrais ou bancárias.



A correção do cadastro dos Fundos da Criança e do Adolescente deve ser feita junto à Secretaria Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente (SNDCA), do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH), por meio de formulário .

Já os Fundos do Idoso devem providenciar a atualização cadastral junto à Secretaria Nacional da Promoção e Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa (SNDPI), também do MMFDH.

Confira informações detalhadas por fundo:

Fundos da Criança e do Adolescente → <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/receitadata/arrecadacao/repasso-das-doacoes-feitas-diretamente-no-programa-do-irpf-fdca-e-fdi/fdca-2022>

Fundos do Idoso → <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/receitadata/arrecadacao/repasso-das-doacoes-feitas-diretamente-no-programa-do-irpf-fdca-e-fdi/fdi-2022>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 25/05/2022

CAMPO GRANDE É A PRIMEIRA CIDADE A RECEBER A CARAVANA “BRASIL PRA ELAS”

Iniciativa visa apoiar mulheres com baixo poder econômico a darem o primeiro passo em direção à independência financeira

A capital do Mato Grosso do Sul foi a primeira cidade do país a receber a Caravana “Brasil pra Elas” no último sábado (21/5). Mulheres de 25 municípios do estado participaram da ação liderada pela Secretaria Especial de Produtividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), que tem por objetivo apoiar mulheres com baixo poder econômico a darem o primeiro passo em direção à independência financeira por meio do empreendedorismo.

Além dos atendimentos feitos durante o dia pelos bancos federais – que atenderam mais de 500 mulheres buscando informações sobre abertura de conta, Pix e acesso a microcrédito –, mais de mil mulheres foram certificadas nas oficinas no dia do evento. As inscrições para os cursos de até 90 dias ainda poderão ser realizadas junto ao Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) MS. A expectativa do Ministério da Economia é que 20 mil mulheres sejam capacitadas em 2022.

A secretária de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, Daniella Marques, participou da atividade e destacou que é preciso apoiar as mulheres com capacitação, kits de trabalho para iniciarem suas atividades remuneradas, crédito em parceria com os bancos, tecnologia e informação. “A ideia é desenvolver todo o mecanismo de políticas públicas que a mulher precisa para realizar o seu sonho de ter a independência financeira. O governo federal está ao lado da mulher nessa jornada, ninguém ficará para trás”, pontuou.

Em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e com o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) nos estados, serão ofertados cursos técnicos e profissionalizantes para que as mulheres possam aperfeiçoar ou aprender uma nova habilidade, que será sua fonte de renda. As aulas começarão logo após as Caravanas e terão duração média de até 90 dias.

Alcione Correa Borges, do município de Nova Andradina (MS), contou como foi sua experiência. “Eu amei participar da Caravana em Campo Grande. Quero fazer o curso de cozinha industrial e abrir o meu próprio negócio”, afirmou. Também de Nova Andradina, Marli Pereira destacou a importância dos cursos para expandir o conhecimento das mulheres em todo o país: “Muito obrigada, eu fico muito feliz em ter participado, conhecido gente nova, espero que continue”.



Além do Ministério da Economia, a iniciativa conta com as seguintes parcerias: Sebrae; Confederação Nacional da Indústria (CNI); Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC); Banco do Brasil; Caixa Econômica; Banco do Nordeste; Banco da Amazônia; Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos; Ministério da Cidadania; Senac e Senai, além de governos estaduais e municipais.

Etapa Palmas

A segunda parada da Caravana será em Palmas, Tocantins, nesta sexta-feira (27/5), na Escola Estadual Maria dos Reis Alves Barros (Quadra T 22, Avenida TNS 04, Apm 48, Jardim Taquari, Palmas/TO), das 9 às 17 horas e, na sequência, na segunda-feira (30/5), no Centro de Cultura Cristã da Bahia/CECBA (Rua Dr. Augusto Lopes Pontes, 2621, bairro Costa Azul), das 8 às 18 horas.

A Caravana oferecerá cursos e serviços gratuitos (como abertura de conta bancária e formalização) e fomento às redes locais de empreendedorismo feminino. Depois de Palmas e Salvador, a iniciativa segue para Macapá/AP (11/6 e Maceió/AL (30/6). A agenda de cidades está sendo atualizada semanalmente.

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

Data: 25/05/2022

EM DAVOS, PAULO GUEDES DESTACA AVANÇO DA AGENDA DE REFORMAS DO BRASIL

Nesta terça-feira (24/5), o ministro da Economia teve encontros com participantes do Fórum Econômico Mundial, empreendedores, CEOs e investidores internacionais

O ministro da Economia, Paulo Guedes, destacou nesta terça-feira (24/5) que o Brasil está avançando na agenda de transformações por meio da digitalização dos serviços, da modernização dos marcos regulatórios, da privatização de ativos estatais e da atração de investimentos estrangeiros. Ele participou de uma sessão IGWEL (Encontros Informais de Líderes Econômicos Mundiais, na sigla em inglês) do Fórum Econômico Mundial em Davos, na Suíça, sobre a resiliência da recuperação econômica. No evento, os participantes trocaram avaliações sobre os fatores necessários para viabilizar a retomada das economias diante dos desafios na atual conjuntura internacional.

Também pela manhã, Guedes se reuniu com o CEO de Emergentes da Merck, Van Acker, e com o presidente da Alibaba, Michael Evans. As duas empresas manifestaram grande interesse em ampliar as atividades no Brasil. No caso da Merck, destaque para a parceria em curso com a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) para desenvolver e produzir um novo medicamento contra a Covid-19. Já o presidente da Alibaba afirmou que a empresa vê no Brasil o destino preferencial para ampliar suas atividades de comércio.

A agenda desta manhã incluiu ainda um encontro com o fundador da Central Única das Favelas (Cufa) e CEO da Favela Holding, o brasileiro Celso Athayde – que recebeu o prêmio de Empreendedor do Ano de Impacto e Inovação. O ministro parabenizou Athayde e reafirmou o apoio à proposta de promover medidas adicionais de desoneração a pequenos produtores, com o objetivo principal de fomentar a capacidade produtiva inovadora e exportadora de projetos em comunidades e favelas.

Investidores internacionais

O último compromisso de Paulo Guedes pela manhã foi com investidores internacionais, em um almoço oferecido pelo banco Itaú. Na ocasião, o ministro falou sobre a agenda de reformas econômicas promovida no Brasil nos últimos anos, ressaltando a melhora do ambiente de negócios no país e as oportunidades de investimentos, especialmente nos setores de energias renováveis, educação e saúde. Ele lembrou que os resultados fiscais do governo têm sido



positivos, apesar da conjuntura desafiadora, e observou que o fluxo de comércio externo se mantém em trajetória ascendente.

Na agenda da tarde, o ministro teve reuniões bilaterais com o CEO da UBS, Colm Kelleher, e com o CEO da Arcelor Mittal, Lakshmi Mittal. Nos encontros, Guedes tratou da conjuntura econômica do Brasil, destacou os resultados dos leilões de investimentos e a modernização dos marcos regulatórios. Também fez referência ao programa de crescimento verde, em especial ao potencial da utilização da Cédula do Produtor Rural Verde (CPR Verde) como instrumento para promover o avanço da agenda de desenvolvimento econômico sustentável. Durante os encontros, os empresários enfatizaram a importância de o Brasil dar seguimento à agenda de reformas.

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

Data: 25/05/2022

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT ACUMULADO DE US\$ 23,30 BILHÕES EM 2022

Até a terceira semana de maio, exportações chegaram a US\$ 121,44 bilhões e importações atingiram US\$ 98,14 bilhões; corrente de comércio somou US\$ 219,58 bilhões

Abalança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 23,30 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de maio, com uma queda de 6,9% em relação ao período de janeiro a maio do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio (soma de exportações e importações) subiu 23,3% na mesma comparação, atingindo US\$ 219,58 bilhões. Os dados divulgados na segunda-feira (23/5) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia mostram que as exportações em 2022 somaram US\$ 121,44 bilhões, com aumento de 19,6%, e as importações atingem US\$ 98,14 bilhões, com alta de 28,2%.

O resultado da balança nas três primeiras semanas de maio indica redução de 48,9% no superávit do mês, em relação à média diária de maio de 2021, com US\$ 3,11 bilhões. A corrente de comércio aumentou 17,7%, alcançando US\$ 36,89 bilhões, refletindo o crescimento de 6,9% das exportações, que somaram US\$ 20 bilhões, e de 33,8% das importações, que totalizaram US\$ 16,89 bilhões.

Apenas na terceira semana de maio, a balança comercial teve um saldo positivo de US\$ 524 milhões e corrente de comércio de US\$ 11,545 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,035 bilhões e importações de US\$ 5,511 bilhões.

Veja os dados completos da balança comercial →
https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações no mês

Em maio, até a terceira semana, a Secex constatou queda de 1% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 5,35 bilhões. Também houve um recuo de 7,6% das vendas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 4,03 bilhões. Já a Indústria de Transformação aumentou os embarques no acumulado do mês, com crescimento de 19,2%, chegando aos US\$ 10,52 bilhões.

Apesar do recuo geral, o setor agropecuário expandiu as exportações de produtos como trigo e centeio, não moídos (+2.020.155,1%), milho não moído, exceto milho doce (+9.597,3%) e café não torrado (+25,5%).

Do lado da Indústria Extrativa, mesmo com a queda no valor total, houve aumento nas vendas de outros minerais em bruto (+96,1%), minérios de níquel e seus concentrados (+110,1%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+12,5%).



Para o crescimento das vendas da Indústria de Transformação, contaram principalmente as saídas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+42,1%), farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (+48,7%) e gorduras e óleos vegetais, soft, bruto, refinado ou fracionado (+100,5%).

Importações em maio

O desempenho das importações em maio é positivo nos três setores, com aumentos de 14,8% na Agropecuária, somando US\$ 355,71 milhões; de 100,8% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,45 bilhão; e de 30,7% na Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 14,97 bilhões.

Na Agropecuária, a alta foi impulsionada, principalmente, pelos desembarques de milho não moído, exceto milho doce (+132,3%), frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+45,5%) e látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (+51,1%).

A Indústria Extrativa ampliou as compras de carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+238,6%), óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+94,8%) e gás natural, liquefeito ou não (+20,5%).

Para a Indústria de Transformação, a Secex constatou crescimento nas entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+138,4%), compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucléicos e seus sais, e sulfonamidas (+53,8%), além de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+232,3%).

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

Data: 25/05/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - A MISSÃO DE POVIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Diogo Piloni deixou a Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário (SNPTA) nessa terça-feira, dia 24. Sua exoneração, a pedido, já estava acertada com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Como novo secretário, foi nomeado nesse mesmo dia o ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e até então diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia.

O novo titular da SNPTA assume com um desafio principal - manter os principais projetos da pasta e que são defendidos pelo ministro Marcelo Sampaio, como a continuidade das concessões de terminais e do programa de desestatização das autoridades portuárias, especialmente a da Santos Port Authority, cujo cronograma é o mais apertado.

Os primeiros sinais dados pelo Ministério é que, apesar da mudança na Secretaria, não se quer perder tempo. Isso fica evidente quando se verifica que a mesma edição do Diário Oficial da União que trouxe a exoneração conta com a nomeação. E a própria escolha de Povia, um funcionário de carreira com alta experiência na máquina pública e que já integra a equipe da SNPTA, tendo conhecimento de suas prioridades, reforça essa tese.

Em sua posse como ministro, Marcelo Sampaio destacou que uma de suas metas é dar continuidade às ações de seu antecessor, o ex-ministro Tarcísio Gomes de Freitas. E a forma como a sucessão na Secretaria de Portos foi tratada confirma essa linha de ação. Povia tem pela frente projetos estratégicos. Além de dar continuidade aos programas de concessões de terminais e de desestatizações de autoridades portuárias, ele tem como tarefas a regulamentação da BR do Mar e a conclusão da BR dos Rios, entre outras missões.

Que essas demandas sejam atendidas. Auxiliando Povia nestas tarefas, estão seu conhecimento das prioridades do Ministério da Infraestrutura e da máquina pública e, ainda, o apoio do setor privado que soube angariar. Que ele saiba fazer bom uso dessas ferramentas e consiga viabilizar seus projetos, estratégicos para o desenvolvimento do setor e da economia brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RISCO CLIMÁTICO 1

Os problemas a serem enfrentados pelos portos brasileiros, diante das atuais e das futuras mudanças climáticas, já podem ser conhecidos. Foi lançado ontem, em Brasília, o módulo com índices de risco climático para o setor portuário da plataforma AdaptaBrasil, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI). Os dados foram obtidos a partir da cooperação entre instituições e representam um desdobramento do estudo “Impactos e Riscos da Mudança do Clima no Portos Públicos Costeiros Brasileiros”, liderado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Andaq, em conjunto com a Agência de Cooperação Alemã (GIZ).

RISCO CLIMÁTICO 2

O lançamento foi realizado no auditório do MCTI, reunindo especialistas do setor, como a subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Amorim.

TREINAMENTO

A Guarda Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) participou, pela primeira vez, do XVI Curso de Gerenciamento e Negociação em Crises (GNC), promovido pelo Comando de Operações Táticas da Polícia Federal. A atividade ocorreu entre os dias 2 e 13 este mês, em Brasília. “Foi um treinamento imersivo de grande valia na preparação das forças de segurança, visando uma atuação eficiente em ocorrências extremas que coloquem em risco a vida de outras pessoas, evitando atitudes e desempenhos amadoristas e a perda de controle da situação”, ressaltou o superintendente da Guarda Portuária, José Tadeu Diniz.

SELO REAL

O projeto da Nova Ferroeste, ferrovia proposta pelo Governo do Panamá e que ligará o estado ao Mato Grosso do Sul, foi destacado na página Sustainable Markets Iniave (Iniciava de Mercados Sustentáveis), do Reino Unido. O site foi criado pelo príncipe Charles para apontar empreendimentos de alta sustentabilidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

NACIONAL - EX-DIRETOR-GERAL DA ANTAQ ASSUME SECRETARIA DE PORTOS

Mario Povia substitui Diogo Piloni, que deixou o cargo nessa terça-feira

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



Diogo Piloni foi exonerado do cargo de secretário nacional de Portos na manhã de ontem, sendo substituído por Mario Povia

O Governo Federal oficializou, no final da manhã de ontem, terça-feira, a saída do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Diogo Piloni. A portaria com a exoneração, feita a pedido, foi assinada pelo ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, e publicada em uma edição extra do Diário Oficial da União.



Na mesma edição, saiu a portaria com a nomeação de seu substituto, o ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) e até então diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia, para o cargo. O documento também é assinado pelo titular da Casa Civil.

Piloni soube da publicação da portaria com sua exoneração quando ainda estava na sede da Secretaria de Portos, no anexo do Minfra, na Esplanada dos Ministérios. E já conversou sobre isso com alguns assessores e amigos.

Conforme publicado na coluna HUB nessa terça-feira, a saída do engenheiro Diogo Piloni da Secretaria Nacional de Portos era esperada desde o final da semana passada. Ontem, a informação nos corredores do Ministério da Infraestrutura era de que poderia ocorrer a qualquer momento. A exoneração já estava acordada com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e aguardava apenas a publicação da portaria para ser oficializada. O processo, que vinha se desenvolvendo há mais de um mês, de forma bem discreta, foi definido nos últimos dez dias, quando acabou “vazando” para o mercado.

Diogo Piloni já havia conversado sobre a saída com seus principais assessores e diretores. E a maior parte da Secretaria de Portos já estava ciente da mudança que devia ocorrer. Mas oficialmente, nada foi dito sobre essa alteração.

O agora ex-secretário de Portos – o “gigante” Piloni, como brinca o ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas – fez uma gestão ímpar à frente do setor, conseguindo feitos de destaque, como a profissionalização das autoridades portuárias e o saneamento de suas finanças, a aprovação do programa de incentivos à cabotagem (BR do Mar), a realização de dezenas de licitações de terminais e o início do processo de desestatização dos complexos marítimos, além de ter enfrentado a pandemia no setor, mantendo as operações. Deixa o cargo com uma imagem positiva perante o setor público e principalmente a iniciava privada. Com suas ações, o sistema portuário brasileiro enfim chegou ao século 21.

Em entrevista na tarde de ontem, algumas horas após a publicação de sua exoneração na edição extra do Diário Oficial da União, Diogo Piloni, funcionário de carreira do Governo Federal, revelou que poderá passar a atuar na iniciativa privada. Mas não informou onde irá trabalhar. Essa decisão dependerá, em parte, da avaliação da Comissão de Ética Pública do Governo Federal. O órgão vai analisar se haverá necessidade de um período de quarentena, antes de Piloni estar liberado para trabalhar no setor privado, especialmente em empresas do setor portuário e de transportes.

A medida é adotada principalmente para ocupantes de cargos de confiança (como o de secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários), quando deixam o Governo para assumir funções em entidades privadas que atuam no mesmo setor. O objetivo é evitar que informações privilegiadas obtidas durante o cargo público possam ser passadas diretamente para o segmento privado.

Conforme a Reportagem apurou, Piloni tem sido procurado por operadores portuários internacionais e nacionais, dos setores de contêineres e granéis (tanto sólidos como líquidos).

Substituição

Nos últimos dias, vários nomes tinham sido citados como possíveis substitutos de Diogo Piloni. Mas o mais cotado para o cargo era o do ex-diretor geral da Antaq Mário Povia. Na última semana, ele chegou a conversar com o ministro Marcelo Sampaio e com executivos da Secretaria, mas considerava tais contatos como sondagens.

“
FORAM VÁRIAS
CONQUISTAS QUE
CONSEGUIMOS NESSES
TRÊS ANOS E CINCO
MESES. E É DIFÍCIL
APONTAR UMA
PRINCIPAL. MAS FOI
IMPORTANTE TERMOS
RECONQUISTADO A
CONFIANÇA DA
SOCIEDADE, DO SETOR
PRIVADO. HOJE,
O SEGMENTO
PORTUÁRIO
ATRAÍ INVESTIDORES,
HÁ EMPRESAS
QUERENDO FIRMAR
PARCERIAS COM OS
PORTOS. (...) TIRAMOS
OS PORTOS DAS
PÁGINAS POLICIAIS E
COLOCAMOS
NAS PÁGINAS
DE ECONOMIA”

“É SEMPRE BOM
FALAR QUE ESSAS
CONQUISTAS NÃO
FORAM SÓ MINHAS,
MAS DE UMA EQUIPE
DE CRAQUES QUE
TEMOS NA
SECRETARIA. E
TAMBÉM GRAÇAS
À OPORTUNIDADE
CRIADA PELO
PRESIDENTE
BOLSONARO E AO
TRABALHO DO
MINISTRO TARCÍSIO,
QUE NOS DEU AS
CONDIÇÕES DE
FAZERMOS
TUDO ISSO”

DIOGO PILONI
ex-secretário nacional
de Portos e Transportes
Aquaviários

Entre a equipe da Secretaria de Portos, a possibilidade de tê-lo à frente da pasta era encarada de forma positiva, por seu conhecimento do setor e da máquina pública. Como afirmou um integrante da equipe de Piloni na manhã de ontem, ainda antes da publicação do DOU, “é uma excelente indicação. Conhece o setor, sabe dos principais projetos e conhece a equipe. Se confirmado, será uma transição bem tranquila”.

Nascido em Osasco, Povia é graduado em Tecnologia Operacional Elétrica pela Universidade Mackenzie e Direito pela Universidade Paulista, além de pós-graduado em Administração de Empresas e Direito Processual e do Trabalho, também pela Universidade Mackenzie, e em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

NACIONAL - MP DO VOO SIMPLES VAI À SANÇÃO COM BAGAGEM GRÁS

Proposta manteve o restabelecimento do despacho gratuito de bagagem em voos nacionais e internacionais

Por TALES SILVEIRA - tales@portalbenews.com.br



O relator da proposta, General Peternelli, acatou duas das três emendas aprovadas pelos senadores

Em votação simbólica, a Câmara dos Deputados aprovou, ontem, a Medida Provisória 1089/2021, a "MP do Voo Simples", que reformula a legislação sobre aviação civil. A proposta vai à sanção presidencial. A MP foi editada em dezembro do ano passado pelo Governo Federal. A norma objetiva desburocratizar o setor de aviação. Ao todo, a MP revoga ou revê 121 dispositivos da regulação anterior da aviação.

As principais mudanças trazidas pela medida tratam da revisão de toda a tabela e valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), reduzindo de 342 para 25 fatos geradores. O texto também altera o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), para simplificar exigências de cadastro de aeronaves consideradas menos complexas.

Como o texto aprovado pelo Senado trouxe alterações ao aprovado pela Câmara, foi necessária a reanálise da matéria por parte dos deputados. Em seu parecer, o deputado general Peternelli (UNIÃO-SP) acatou duas das três emendas apresentadas pelo Senado.

A primeira emenda retira a aplicação do artigo 1.134 do Código Civil brasileiro para atuação de empresa aérea estrangeira. A norma determinava que uma sociedade estrangeira, qualquer que seja o seu objeto, não pode, sem autorização do Poder Executivo, funcionar no País. Em sua justificativa, o relator afirmou que a autorização não será extinta, ficando somente a cargo da Anac.

A outra emenda manda suprimir o artigo que delegava à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a competência de conferir habilitações aos aerodesportistas.

Segundo Peternelli, a estrutura da agência não conseguiria realizar a atribuição, uma vez que a atividade é realizada em centenas de municípios espalhados no País. O deputado ressaltou ainda que a Anac terá a competência "de controlar e fiscalizar os serviços realizados indiretamente". Além disso, ressaltou que a agência incluiu a matéria em sua agenda regulatória.

Contudo, Peternelli rejeitou a emenda estabelecendo que a Contribuição Social para o Ensino Profissional Aeronáutico, que hoje tem como destinação o Fundo Aeroviário, mantenha apenas 60% do arrecadado para esse fundo e passe a destinar 40% para o Serviço Social do Transporte (Sest) e para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat).



Em sua justificativa, o deputado afirmou que a emenda determinava que as contribuições deveriam partir de empresas públicas, de economia mista e de autarquias, excluindo, assim, empresas privadas. "Em consequência, empresas privadas, simplesmente, não contribuiriam mais para o Fundo Aeroviário. Tampouco para o Sest/Senat, como, imagina-se, era pretendido", escreveu.

O texto ainda manteve o dispositivo que restabelece o despacho gratuito de bagagem de até 23 quilos em voos nacionais e até 30 quilos em voos internacionais. Desde 2017, as empresas aéreas cobravam separadamente para despachar malas.

Combustíveis

A Câmara adiou a votação do Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2022 que estabelece um preço teto para os combustíveis. A proposta classifica combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transportes como bens e serviços essenciais, com alíquota máxima de ICMS de 17%.

O PLP 18/2022 tramita junto com o PLP 211/2021, que estabelece limite para a tributação dos bens essenciais, especialmente energia, petróleo, telecomunicações e gás.

O motivo do adiamento se deu por falta de acordo entre os representantes dos municípios e os parlamentares. Ao BE News, interlocutores de duas lideranças parlamentares afirmaram que, durante a reunião de líderes realizada nesta terça-feira, na casa do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), governadores sugeriram a criação de um fundo de compensação.

A proposta teve apoio da base governista. Contudo, é preciso que haja previsão orçamentária, ou seja, deve passar pelo crivo do Ministério da Economia. Já o parecer da matéria está a cargo do deputado Elmar Nascimento (BA), líder do União Brasil na Câmara. Até o fim desta edição, o relatório não foi publicado.

Impactos nos municípios Em nota publicada na última sexta-feira (20), a Confederação Nacional dos Municípios (CNM) afirmou que a mudança de categoria "impacta consideravelmente o principal imposto arrecadado no Brasil, reduzindo o alcance da execução de políticas públicas".

Nos últimos 12 meses, a arrecadação total de ICMS superou R\$ 673 bilhões, dos quais R\$ 168 bilhões foram transferidos aos Municípios via cota-parte. Somente as quatro categorias elencadas no PLP 18/2022 representam quase 1/3 da arrecadação total do imposto. Uma alternativa para a CNM seria aumentar os impostos de empresas petrolíferas, ao invés de reduzir recursos dos governos estaduais e municipais, que prestam serviços diretamente à população.

TROCA NA PETROBRAS

Até o fechamento desta edição, o Governo não publicou a nomeação do novo presidente da Petrobras. Trata-se de Caio Mário Paes de Andrade, que era, até então, secretário da Desburocratização, no Ministério da Economia. A troca acontece pouco mais de 40 dias após José Mauro Ferreira Coelho estar à frente da estatal, e agora deixa o cargo. Essa é a terceira troca de chefia durante o governo do presidente Jair Bolsonaro (PL). A estatal já foi presidida também por Roberto Castello Branco e pelo general Joaquim Silva e Luna. A indicação precisa ser aprovada pelo Conselho de Administração da Petrobras, no qual o Governo tem maioria por ser o acionista majoritário da empresa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

SUDESTE - PRATICAGEM DE SP DETALHA GESTÃO DE TRÁFEGO NO PORTO DE SANTOS

O prático Hermes Bastos Filho explicou em "live" como são planejadas e executadas as operações de navegação de navios no maior complexo portuário da América Latina

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



O diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo, Hermes Bastos Filho, explicou o funcionamento do sistema e disse que o único fator variável é o “elemento humano”

O que faz um prático e de que forma são realizadas as operações no canal de navegação no Porto de Santos? O diretor superintendente da Praticagem de São Paulo, o prático Hermes Bastos Filho, apresentou as atividades da gestão de tráfego no maior complexo portuário da América Latina durante live promovida pelo Conselho do Santos Export, na tarde de ontem, com transmissão direta da sede da

Praticagem de São Paulo, em Santos.

Bastos explicou detalhadamente como as operações são planejadas e executadas, considerando a demanda de navios, o tamanho das embarcações, condições do clima e das marés, calado, o tempo de atracação — entre entrada e saída dos berços —, adequações para suprir as deficiências e garantir a eficiência de cada operação de navio.

O prático destacou ainda que todo o planejamento da gestão de tráfego leva em conta a característica de estuário do canal de navegação. O prático Hermes Bastos Filho explicou em “live” como são planejadas e executadas as operações de navegação de navios no maior complexo portuário da América Latina do Porto de Santos. “No nosso caso, é um porto estuarino. Então, nós adotamos condições de tráfego adequadas às características do porto”, afirmou.

O controle de tráfego é feito por meio do Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT) da Praticagem de São Paulo.

Segundo Bastos, as atividades envolvem “soluções para melhorar a programação, soluções de problemas que encontramos no dia a dia e o que nós buscamos para aumentar a eficácia das nossas operações”.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, indagou sobre se é possível empregar mais tecnologia no sistema otimizando o controle de tráfego. Bastos respondeu que há variáveis que dificultam a sua inclusão no sistema como o “elemento humano”, por exemplo. “Quando fomos à Singapura, eles apresentaram um sistema em que apertavam um botão e alocava prático, rebocador etc. Então, no final, eles nos disseram: mas a única variável que a gente não controla é o prático. A capacidade e a habilidade de cada um muda muito e isso não dá para computar no sistema”, afirmou.

Já o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, que também é presidente do Conselho do Santos Export, perguntou se é possível adotar um sistema de comunicação mais eficaz entre os terminais e os práticos para otimizar as operações de navios. “Se a gente vesse uma integração mínima inicial entre esses



atores já não ajudaria um pouco no processo? E à medida que fomos decifrando algumas coisas, a gente vai automatizando gradualmente, mas pelo menos a comunicação não poderia ser melhorada a curto prazo?”, perguntou. “Quando a gente assume que podemos, efetivamente, fazer essa otimização como uma rotina do porto, de superar todos os problemas, inclusive individuais, é possível que coloquemos isso como um sistema de requisição para verificarmos o que é possível”, finalizou Bastos.

Após a live, membros do Conselho do Santos Export visitaram o Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT) da Praticagem de São Paulo, onde os práticos monitoram as condições de navegação do canal do estuário e da Baía de Santos e, também, supervisionam o tráfego marítimo da região

Atracações no Porto Segundo dados da Santos Port Authority (SPA), no primeiro trimestre do ano, ocorreram 1.224 atracções de navios no Porto de Santos, 4,1% superior ao registrado em 2021 (1.176). Excluídos os navios de passageiros e da Marinha, foram registradas 1.205 atracções, sendo 1.035 de navios de longo curso (aumento de 4,8% ante o ano de 2021) e 170 navios de cabotagem (queda de 2,9%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

ESPECIAL SUL EXPORT CONCESSÃO - PRIVATIZAÇÃO DO CANAL TRARÁ EFICIÊNCIA E SEGURANÇA, DIZ PRESIDENTE DO COMPLEXO DE PARANAGUÁ

Segundo Luiz Fernando Garcia, a proposta está passando por ajustes finos e logo será enviado à agência reguladora

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



Painel do Sul Export foi realizado no último dia 17, em Florianópolis (SC), reunindo autoridades e lideranças empresariais regionais e nacionais

A concessão do canal de acesso dos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, trará eficiência e segurança para os usuários do complexo marítimo. A expectativa foi destacada pelo presidente da Portos do Paraná (a autoridade portuária), Luiz Fernando Garcia, durante sua participação no painel

"Concessão dos canais de acesso de portos da região Sul" na edição deste ano do Sul Export, realizada nos últimos dias 16e17, em Florianópolis (SC).

Os programas de concessão de avos de infraestrutura do setor estavam entre os temas debatidos no evento, ao lado de iniciavas de intermodalidade e a necessidade de investimentos no segmento. O Sul Export é promovido pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, reunindo autoridades e lideranças empresariais regionais e nacionais.

No painel sobre a concessão dos canais, Garcia destacou que "o tempo de resposta" de um porto público é mais "alongado" do que uma iniciava privada precisa. Isso cria empecilhos e demora para resolução de problemas "Sentimos a angústia da praticagem, por exemplo, na hora de tratar de correções em intervenções, que em um contrato puro e simples não podem ser resolvidas", disse.

De acordo com o presidente da Portos do Paraná, o modelo de concessão trará eficiência, uma vez que o edital e os estudos passarão por todos os órgãos, autarquias e entidades responsáveis pela gestão, regulação e melhorias do porto. A ideia é que todos os problemas e imprevistos estejam equacionados dentro do contrato.

O modelo de concessão de portos públicos e acessos portuários está elevando o patamar de qualidade de regulação", Eduardo Nery, diretor geral da Antaq

"Na concessão, teremos discussões e problemas uma única vez. A modelagem já vem acontecendo há um ano entre a autoridade portuária, o Ministério e a EPL (Empresa de Planejamento e Logística). Posteriormente, esse projeto, mais amadurecido, será enviado à praticagem para uma discussão técnica. Nossa preocupação é manter um contrato eficiente

prevendo necessidades que, por vezes, são incertas. Há fatores que não são previstos e que precisam estar dentro de um contrato para termos uma resposta mais rápida. Assim nos livramos das contratações complementares", falou.

Luiz Fernando Garcia afirmou ainda que os modelos técnico, jurídico e econômico financeiro para a privatização dos canais de acesso dos portos de Paranaguá e Antonina já foram apresentados pela EPL. O primeiro teve alguns ajustes propostos pela autoridade portuária para que siga para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"O modelo técnico apresentado precisa de algumas alterações para podermos enviar à agência reguladora. Estamos fazendo um ajuste fino para que a audiência seja realizada em breve", comentou.

Novo patamar de regulação

O painel contou com a participação do diretor geral da Antaq, Eduardo Nery. Ele afirmou que a proposta de privatização do canal de acesso de Paranaguá e Antonina, feito pela EPL, vem agradando a agência, uma vez que o projeto identifica necessidades que devem ser trabalhadas nos planos setoriais de transporte (terrestre, portuário, hidroviário e aeroviário nacional). Também mostra as oportunidades para o desenvolvimento de novos projetos, ações e iniciativas.

Nos últimos 10 anos, a autoridade sempre conseguiu fazer um programa de dragagem consistente. Mas sempre com sobressaltos, na expectativa de boa licitação que não tenha interrupções. Que o órgão ambiental não barre uma renovação de licenças e coloque observações e surpresas"

Luiz Fernando Garcia
diretor-presidente da Portos do Paraná

"A EPL trouxe um modelo que agrada. Evita ciladas e armadilhas. Considero que o modelo de concessão de portos públicos e acessos portuários está elevando o patamar de qualidade de regulação", comentou.

Ainda segundo o diretor geral da Antaq, o principal desafio para agência na regulação dos canais de acesso está no acompanhamento dos serviços. Será necessária uma conversa sincronizada do setor com o modelo, uma vez que a gestão do acesso aquaviário vai ter que permitir a demanda de cargas prevista no Plano Mestre, no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e no Plano Nacional de Logística (PNL2035).

"Do ponto de vista da tarifa regulatória, vejo que esse modelo será mais simples, em comparação com outros modelos como o da Codesa que traz três tabelas, atuação ex-ante, receita anual teto, etc. O principal desafio será justamente no acompanhamento dos serviços. A ideia é que a concessionária fique responsável pelas manutenções das condições de navegabilidade, sinalização balizamento, gestão e gerenciamento das embarcações. Também a gestão ambiental. Tudo isso está sendo discutido e será submetido a consulta pública", disse.

Modelo replicado

O painel contou ainda com a participação da diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessão do Ministério da Infraestrutura, Ana Luiza Salles. Ela afirmou que o modelo de concessão dos canais de acesso da APPA será replicado em outros portos do País.

"Entendo que seja um projeto pioneiro. Apesar de ser uma modalidade de concessão, o modelo é voltado à prestação de serviço. Não estamos pedagiando canais de acesso, mas é possível compará-lo ao modelo de rodovias. Então, ele pode ser replicado a outros portos, seguindo suas especificidades. Já se pensa em um segundo projeto, salvo engano na Região Sul", falou.

Além da presença dos representantes da Antaq, Ministério da Infraestrutura e Portos do Paraná, o painel contou com a moderação do conselheiro do Sul Export e presidente do Conselho do

Sudeste Export, Mario Povia. A apresentação ficou a cargo de João Bosco, conselheiro do Sul Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/05/2022

ESPECIAL SUL EXPORT CONCESSÃO - FIERGS DEFENDE POSSÍVEL SUBSÍDIO NO PEDÁGIO DA HIDROVIA LAGOA MIRIM

Os subsídios de Brasil e Uruguai viriam caso o modelo de concessão apresente valores elevados da tarifa

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



"Desejo que já no próximo Mercosul Export, a Hidrovia Lagoa Mirim seja uma realidade. Vamos trabalhar para isso", Eduardo Nery sobre a concessão da hidrovia que atravessa os dois países. O Fórum deverá acontecer em março de 2023

O coordenador do Grupo de Trabalho de Logística da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS), Sérgio Klein, afirmou que, caso os estudos da concessão da Hidrovia Lagoa Mirim, que atravessa a fronteira do Uruguai com o Brasil, traga valores elevados de pedágio, será preciso que tanto Uruguai e Brasil subsidiem o projeto.

A fala aconteceu durante o painel "Avanços no transporte hidroportuário: os setores produtivos que podem ser beneficiados com a BR do Mar e dos Rios", na edição deste ano do Sul Export, realizado nos últimos dias 16 e 17, em Florianópolis.

Segundo Klein, é preciso que os governos dos dois países analisem se a concessão, que vem sendo trabalhada como a provável opção para a realização do empreendimento, não traga valores que impactarão no transporte de carga. Para que isso não aconteça uma Parceria Público Privada (PPP) com a participação dos dois países poderá ser a melhor solução.

"Quando falamos em pedágio, parece que todos irão correr. Ainda saberemos se o melhor caminho será uma concessão. Caso o modelo apresente, em virtude dos valores de abertura do canal e manutenção da eclusa, um valor que, ao invés de incentivar o uso, irá prejudicar, devemos buscar novas opções. Vamos para uma PPP incentivada em que haja essa participação do Governo", disse.

A ponderação do coordenador de Logística da FIERGS veio logo após outro painelistas, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirmar que o projeto seguirá o modelo de concessão por 25 anos. O modelo, segundo ele, é o mais aconselhável, uma vez que traz segurança jurídica e previsão de ganhos para a futura concessionária da hidrovia.

"Provavelmente precisa remos de aporte da União. Também devemos ter um pedágio. Mas ainda precisamos ver se esse pedágio será viável para as cargas que utilizarão o modal. Também vai ser difícil escapar de um contrato de concessão para dar segurança jurídica para o interessado em explorar a hidrovia por 25 anos", falou.

Ainda sobre a licitação, Nery afirmou que tem a expectativa de que o contrato com a futura concessionária aconteça entre o primeiro e segundo trimestre do ano que vem.

"O processo de licitação e modelagem chegando até a celebração do contrato é custoso. O que tanto a agência quanto o Ministério da Infraestrutura vêm procurando são maneiras de simplificar

os processos. Claro, sem perder suas qualidades. Desejo que já no próximo Mercosul Export a hidrovia Mirim seja uma realidade. Vamos trabalhar para isso", falou.

Segurança jurídica

Quem também tratou sobre a segurança jurídica para o contrato de concessão foi o embaixador do Uruguai, Guillermo Valles. O painelistas explicou que a segurança jurídica advém de um contrato bem desenhado e também de tratados binacionais bem estabelecidos. Segundo o diplomata, o tratado já está bem definido, uma vez que os dois países possuem acordos macros que dão segurança aos contratos.



Painel Avanços no transporte hidroportuário debateu o potencial das hidrovias na região e estratégias para explorá-las

Valles também comentou que, desde 1963, Brasil e Uruguai possuem a Comissão Mista Brasileira-Uruguaia para Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim. Além disso, lembrou do acordo sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil. Nele é estabelecido que os dois países devem prestar "serviços de transporte e de comunicação eficientes, seguros, regulares e adequados aos requisitos atuais de comércio, de desenvolvimento e de proteção do meio ambiente e da saúde".

Para o embaixador, o único aditivo a ser feito para o contrato deve ter como objetivo a facilitação do comércio na região. "Do meu ponto de vista, acho que teremos que ter uma comissão técnica para facilitação do comércio para não termos problemas alfandegários. A segurança jurídica é dada em um contrato bem desenhado e em estudos técnicos que planejem a manutenção necessária"

Além dos debatedores, o painel contou com a apresentação de Wilen Manteli, conselheiro do Sul Export, e a moderação de Carlos Eduardo Campos, conselheiro do Sul Export e líder regional de Logística da Braskem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

ESPECIAL SUL EXPORT EFICIÊNCIA - BUROCRACIA AFETA COMPETITIVIDADE ENTRE PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS, EXPLICA DIRETOR DA ABEPH

Para Marcelo Salles, é preciso que os entes públicos se tornem cada vez mais restritos a funções de estado

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O diretor administrativo-financeiro da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH) e conselheiro da SCPAr, Marcelo Werner Salles, explicou como as diferenças burocráticas afetam a competitividade entre os portos organizados (públicos) e os terminais de Uso Privado (TUPs). A fala ocorreu durante o painel "Modelo de gestão de portos delegados em Santa Catarina e o futuro dessas administrações" na edição deste ano do Sul Export.

"Hoje, muitos de nós exercemos a função de autoridade portuária junto com a condição de estado e planejamento estratégico", disse Salles

"Um privado conta com liberdade gerencial e capacidade de buscar investimentos no mercado", destacou Salles, "enquanto o público detém um orçamento e depende de inúmeras autorizações". "Fizemos um levantamento e descobrimos que respondemos a 25 entes de controle e gestão. Os TUPs conseguiram R\$ 50 bilhões de investimentos da iniciativa privada e mais R\$ 17 bilhões anunciados em novos investimentos. Já nós, cada vez que tentamos agir nas nossas ações de fomentação e melhoria, temos uma burocracia imensa", disse.



Para o diretor da Abeph, é preciso que os entes públicos se tornem cada vez mais restritos a funções de estado, privatizando assim as responsabilidades de autoridade privada. A mudança trará ainda mais investimentos para o setor.

"Defendo que temos que olhar o que somos como entes de autoridade portuária. Restringir ao mínimo as nossas funções de estado. Hoje, muitos de nós exercemos a função de autoridade portuária junto com a condição de estado e planejamento estratégico. O instrumento de porto deve ser usado para desenvolver a atividade econômica, como se faz lá fora. O estado tem dele um instrumento de atração de economia e de empresas", falou.

A fala do conselheiro da SCPAr vai ao encontro da chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNTPA), Rita Munck. Ela afirmou que o Governo vem trabalhando para restringir as competências dos portos e, cada vez mais, delega-las a entes privados sob modelo de concessão ou autorização. "Nesse contexto de observação de todas as discussões relacionadas à gestão de Docas e de portos delegados, nos deparamos com a questão de menos Brasília. Há alguns anos estamos pensando na questão do retorno das competências cada vez mais para os portos", falou.

A Portaria 574/2018 determina patamares de indicadores condensados no chamado Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). Ao serem atingidos pelas autoridades portuárias, juntamente com alguns requisitos indispensáveis, é permitido que essas autoridades possam licitar, contratar e fiscalizar contratos portuários

Ainda segundo Rita Munck, o Governo vem conversando com as autoridades portuárias públicas e estabelecendo diretrizes para que os portos possam receber suas competências para realizar uma gestão privada do porto.

A chefe de gabinete da SNTPA pontuou que, para isso o Governo segue as determinações trazidas pela portaria 574/2018. Nela fica estabelecido o Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (Igap), que define patamares e indicadores a serem atingidos pelas autoridades portuárias para que as mesmas possam licitar, contratar e fiscalizar contratos de gestão portuária.

"A possibilidade de delegação é um resumo de muitas áreas de atuação que esperamos que os portos tenham condição de desempenhar. São indicadores que vão desde gestão ambiental até recursos humanos, transparência e tratamento dos normativos. Ao estabelecer esse indicador, amadurecemos cada vez mais a ideia de as companhias poderem, de fato, receber novamente suas competências", explicou.

O painel contou com a presença do diretor-presidente do Porto de Imbituba (SC), Fábio Riera. Ele afirmou que a autoridade portuária que preside já possui as principais metas do índice estabelecido. Também, que a autoridade vem se qualificando para poder atingir todos os índices do Igap.

"Sobre os indicadores de Igap, possuímos notas suficientes, desde 2020, para elaborar, celebrar e fiscalizar os contratos. Hoje, podemos internalizar e criar o software para realizar as fiscalizações



de contrato. Estamos com edital aberto e logo estaremos qualificados nas três possibilidades que o Igap permite", falou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

ESPECIAL SUL EXPORT LOGÍSTICA - GOVERNO DO ESTADO VAI INVESTIR R\$ 612 MILHÕES EM ACESSOS RODOVIÁRIOS AOS PORTOS

Aporte será aplicado em conexões com os complexos portuários de São Francisco do Sul, Imbituba (BR-101) e Itapoá (SC-416 e SC-417), além da construção de uma via expressa em Itajaí
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

O Governo de Santa Catarina, por meio da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade, investirá R\$ 612 milhões em rodovias que dão acesso aos quatro portos principais do estado. O aporte, oriundo dos cofres públicos do Estado, foi apresentado pelo superintendente dos Portos Delegados ao Estado de Santa Catarina, Jamazi Ziegler, durante o painel "Formação de corredores logísticos e o desenvolvimento do acesso aos portos da região Sul", do Sul Export, no último dia 17 de maio.

"Com referência aos acessos rodoviários, Santa Catarina está fazendo um aporte de cerca de R\$ 612 milhões dos próprios cofres públicos em rodovias federais", disse Ziegler. O maior investimento, segundo ele, é destinado à construção da via expressa portuária do Porto de Itajaí, esmado em R\$ 150 milhões.

Outro investimento é o acesso da BR-101 ao Porto de São Francisco do Sul. "A conexão da BR-101 com o Porto de São Francisco do Sul será duplicada na modelagem de concreto, justamente para dar sustentação aos caminhões", afirmou.

Já o Porto de Imbituba terá duas ligações com a BR-101. Serão destinados "R\$ 40 milhões para duplicação do acesso Norte e do acesso Sul, que será uma segunda alternava".

Aos acessos ao Porto de Itapoá serão destinados R\$ 70 milhões para a duplicação da SC-416 (rodovia estadual), e mais R\$ 20 milhões na complementação da SC-417.

Laguna no Plano Mestre de Imbituba

Ziegler também comentou que o Porto de Laguna será incluído no Plano Mestre do Porto de Imbituba.

"O Porto de Laguna vai fazer parte desse estudo do plano mestre. É uma atuação conjunta entre SNPTA (Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários), Porto de Imbituba, EPL (Empresa de Planejamento e Logística) e comunidade portuária. O que se deseja é trazer o 'business', os operadores, os arrendatários, para que toda comunidade portuária possa ser ouvida e o plano desenvolvido pelo Conselho de Administração Portuária", afirmou Ziegler.

Trata-se de um instrumento de planejamento do porto organizado, articulado junto ao Plano Nacional de Logística (PNL), referente à cadeia produtiva, englobando instalações portuárias, acessos e investimentos. O plano é conduzido pela SNPTA e atualizado pela EPL. A perspectiva é de que a nova versão seja aprovada até o fim deste ano, segundo a SCPAR Imbituba. O documento vigente é de 2018.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2022

ESPECIAL SUL EXPORT ESTRATÉGIA - SC NÃO TEM PLANEJAMENTO LOGÍSTICO PARA INTERMODALIDADE, CRITICA MARTORANO

Gerente de Logística e Sustentabilidade da Fiesc cobra plano macro que inclua todos os modais de transporte e que atenda carga de valor agregado

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



A indústria está sofrendo pela logística, pela distância da fronteira agrícola”, afirmou o gerente de Logística e Sustentabilidade da FIESC, Egídio Martorano

O gerente de Logística e Sustentabilidade da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), Egídio Antônio Martorano, criticou a falta de um planejamento logístico voltado à intermodalidade que inclua cargas de valor agregado e atraia investimentos privados. A crítica foi feita durante o painel “O envolvimento dos embarcadores com os processos portuários e o transporte multimodal na região”, no Sul Export, dia 17, em Florianópolis. Martorano ressaltou que é preciso investir na recuperação das rodovias e em um sistema ferroviário de grande

porte para depois discutir intermodalidade.

“O primeiro desafio da intermodalidade é o planejamento. Como é que você vai fazer um planejamento do transporte de Santa Catarina se você não considera geladeira, piso de cerâmica, frango... Você considera só a soja e minério de ferro?”, questionou Martorano chamando atenção para a infraestrutura necessária ao escoamento da carga de valor agregado.

Representante do setor industrial, Martorano disse que a logística está muito aquém do que a indústria necessita e contribui para o desenvolvimento econômico do estado. “O planejamento precisa considerar a intermodalidade e os nossos atributos na movimentação portuária. São 53 mil indústrias em Santa Catarina que representam 50% do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) gerado no estado, e que empregam mais de 1,2 milhão de trabalhadores. Isso tem que ser considerado na logística. Essa logística complexa que eu falei aqui”, destacou.

Martorano explicou que não se pode falar em intermodalidade sem estruturar os modais de transporte primeiro. “Nós já percorremos 13 mil quilômetros de rodovias, entre federais e estaduais. Desses 13 mil quilômetros, tanto na malha federal quanto estadual, 60% estão em estado precário. Isso significa o quê? Não é mais solução paliava, tapa-buraco, é restauração de pavimento, conservação rotineira e preventiva. Como podemos pensar em intermodalidade se temos um sistema ferroviário que sobe a Serra da Dona Francisca com raios de curva de 80 graus? Hoje, precisamos de, no mínimo, 400 graus. Como é que você vai pensar em intermodalidade se não temos investimento ferroviário? Aliás, Santa Catarina movimenta mais contêineres do que a Argentina, mas somos os únicos portos do mundo que não têm acesso ferroviário”, apontou.

Segundo ele, a logística de transporte não acompanha os investimentos privados em infraestrutura portuária. “Nós temos investimentos privados em portos. Não é esmava da FIESC, constatamos em Itapoá, Navegantes, Imbituba e Itajaí. Nós vamos chegar a 7 milhões de TEUs em curto espaço de tempo. Hoje, daqui a Curitiba, pela BR-101, leva entre 4 e 5 horas. O nível de serviço é o pior de todos”, criticou.

“O Estado deveria ajudar a planejar, com o nosso apoio. Investimento é fundamental e precisa trazer a participação privada nos portos, nas nossas rodovias”, acrescentou, cobrando que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários desamarre a burocracia na Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Martorano chamou a atenção do Ministério da Infraestrutura quanto aos programas de concessões de rodovias e do Marco Legal de Ferrovias, destacando especialmente a BR101, um dos principais corredores logísticos do estado para o escoamento de cargas e que, atualmente, está concedida a duas empresas, nos trechos Norte e Sul, no modelo antigo. “A BR-101 tem

investimento previsto. Os prejuízos vão chegar a R\$ 9 bilhões até o final da concessão em 2030 por causa do gargalo que tem em Itajaí. É um gargalo que não depende do dinheiro do Governo do Estado, é só a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) dar o 'ok'. Precisamos trazer o investimento privado para fazer os nossos corredores logísticos, num planejamento bem feito que incorpore as nossas vocações, os nossos atributos. Paraná está 'voando', fazendo uma Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.) usando os atributos de Santa Catarina para viabilizar um grande corredor. E nós estamos fazendo trechinhos de ferrovia, sem nenhuma percepção do que o Marco Regulatório das Ferrovias trouxe no regime de autorização e oportunidades para trazer o investimento privado", destacou Martorano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/05/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

HIDROVIAS DO BRASIL ANUNCIA META NET ZERO E DIZ: NINGUÉM É ESG SOZINHO

Informação: *EXAME (25 de maio de 2022)*



A hidrovia Paraguai-Paraná sofreu com uma seca histórica que prejudicou a navegação e o transporte de cargas (Getty Images/Anadolu Agency / Colaborador)

O Brasil tem 60 mil quilômetros de potenciais hidrovias, porém, utiliza menos de um terço delas. As vantagens de transportar grandes volumes por rios são até óbvias. Um comboio, como são chamadas as filas de barcaças de transporte, comporta a carga de 1.200 caminhões. Se for um supercomboio, modelo que a Hidrovias do Brasil, líder do modal no Brasil, vem testando, a soma sobe para 1.500

veículos pesados.

Criada há 12 anos, a Hidrovias atua em um segmento que, naturalmente, pode se encaixar nos critérios ESG. O transporte hidroviário aproveita a infraestrutura natural, é eficiente e reduz a necessidade de obras de infraestrutura de grande impacto, como rodovias. Porém, por si só, isso não é suficiente para fazer a empresa ser ESG, na visão de seu presidente, Fabio Schettino. "O desafio está na cadeia de valor", diz ele.

Novas metas ESG e plataforma de sustentabilidade

A companhia lança, nesta terça, 24, um conjunto de metas de sustentabilidade baseado em seis pilares. O objetivo é tornar seus compromissos ESG públicos, no espírito da transparência. A Hidrovias também espera ser um agente indutor da pauta sustentável em sua cadeia, incluindo entre os clientes. Os pilares são os seguintes:

- Mudanças Climáticas
- Ética e Transparência
- Cadeia de Valor
- Impactos Ambientais
- Desenvolvimento Local e Humano
- Saúde, Segurança e Desenvolvimento do Colaborador

Para colocar o plano em prática, foi criada uma diretoria de sustentabilidade, sob o comando de Fabiana Gomes, executiva com experiência em trabalhos sociais na Amazônia, uma das principais regiões de atuação da companhia. "Esses compromissos são a continuidade da nossa jornada de sustentabilidade, iniciada lá atrás", diz Gomes.

Essa ideia de que o ESG é uma jornada é o que leva Schettino a dizer que não dá pra ser sustentável isolado do mundo. “Acabou a fase da retórica”, afirma. “Agora, é se unir aos bons e recusar quem não está alinhado, incluindo os clientes. Vamos recusar clientes? Se for preciso, sim.” O que cabe às empresas, segue o executivo, não está mais circunscrito nas cercas da companhia. É preciso olhar para fora.

Riscos e investimentos sociais

Isso significa, segundo Schettino, em um novo olhar para o entorno. A Hidrovias mudou seus critérios de investimentos sociais, por exemplo, para sair do assistencialismo e focar na resolução de problemas das comunidades, como a construção de escolas. É uma forma de gerar valor social e, ao mesmo tempo, garantir uma mão-de-obra qualificada e local.

A empresa também contratou uma consultoria para um trabalho de longo prazo, que vai avaliar os efeitos das mudanças climáticas no regime de chuvas e das cheias dos rios. No ano passado, a hidrovia Paraguai-Paraná, uma das principais rotas da companhia, passou por um evento atípico, uma baixa muito grande que inviabilizou a navegação. “É algo que acontece a cada 90 anos, mas precisamos saber se vai se repetir e em quanto tempo”, diz Schettino.

Navio híbrido e comboio elétrico

No campo das emissões, a Hidrovias do Brasil trabalha no desenvolvimento do primeiro empurrador elétrico do mundo. Os empurradores são as embarcações que movimentam as barcas, movidos a diesel. No momento, a empresa se concentra em barcos de manobra, que atuam próximo aos portos, pois a autonomia das baterias não comporta viagens longas.



Assista ao papo com Fabio Schettino no CEO Talks

<https://youtu.be/daAh5-sADzq>

Outra iniciativa é a utilização de um navio híbrido, a diesel e GNV, para o transporte de cabotagem (navegação costeira). Os supercomboios também reduzem as emissões, pois comportam mais carga com um aumento mínimo de uso de combustível.

Incentivo ao transporte hidroviário

Apesar do grande potencial hidroviário, a verdade é que o Brasil nunca priorizou esse tipo de transporte. Há diversos motivos para isso. O principal, talvez, seja o desenvolvimento desigual entre a região costeira e o interior do país. Essa concentração da economia nas áreas de influência litorânea acabou gerando uma distorção no transporte de cargas.

O que se criou foi um sistema ineficiente, muito dependente do transporte rodoviário. “Não faz sentido sair do Mato Grosso e ir até Paranaguá transportando grãos. É muito mais caro”, aponta Schettino. “Um dos nossos papéis é induzir esse debate. Não concorreremos com outros modais, complementamos. Mas, precisamos que se priorize a construção da infraestrutura para viabilizar as hidrovias”. Não dá pra ser ESG sozinho.

Conheça as metas de sustentabilidade da Hidrovias do Brasil

- **Mudanças Climáticas:**
 - Atingir 50% das metas de redução do NET ZERO 30 até 2025;
 - Alcançar uma operação carbono neutro em 2030.
- **Ética e Transparência:**
 - Publicar anualmente o Relatório Integrado da companhia considerando os mais altos níveis de exigência de entidades nacionais e internacionais, dando publicidade integral do seu conteúdo;
 - Ser referência na iniciativa privada em transparência nas relações institucionais.
- **Cadeia de Valor:**

- Garantir que 100% dos clientes de grãos do sistema norte sejam signatários e façam adesão formal à moratória da soja;
- Garantir que tenhamos 100% dos fornecedores estratégicos homologados nos critérios de ESG.

- **Impactos Ambientais**

- Garantir a efetividade de 100% dos nossos sistemas de controles ambientais;
- Garantir destinação sustentável para 100% dos resíduos gerados em nossas operações.

- **Desenvolvimento Local e Humano**

- Ser reconhecida pela sociedade pelas contribuições ao desenvolvimento nos territórios de atuação, alcançando no mínimo 80% de favorabilidade em pesquisa reputacional com as partes interessadas;
- Implementar 100% dos planos de gestão de riscos e impactos socioambientais críticos priorizados.

- **Saúde, Segurança e Desenvolvimento do Colaborador**

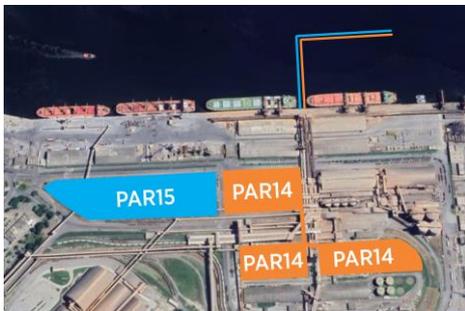
- Ser reconhecida como empresa que promove saúde, segurança e bem-estar dos colaboradores, alcançando no mínimo 80% de favorabilidade junto às partes interessadas por meio de pesquisa reputacional independente.

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

Data: 25/05/2022

PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA ÁREAS DISPONÍVEIS A NOVOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO

Informação: Agência de Notícias do Paraná (25 de maio de 2022)



Portos do Paraná abre consulta pública para duas áreas disponíveis para novos contratos de arrendamento – Foto: Cesar Alberto Teixeira de Oliveira

A Portos do Paraná abriu prazo de consulta pública para a licitação de novos arrendamentos de áreas no Porto de Paranaguá. Localizadas a leste, a PAR14 e a PAR15 são destinadas à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais. De quarta-feira (25) até dia 08 de julho, os interessados podem buscar informações e fazer sugestões

para aprimoramento do processo.

O prazo de 45 dias, segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, tem por objetivo aprimorar os projetos com o recebimento de contribuições, além de esclarecer quaisquer dúvidas. “Esse período antecede as audiências públicas que também já estão com datas pré-definidas para a primeira semana de julho, nos dias 5 e 6”, afirma.

Essas são, respectivamente, a segunda e terceira audiências públicas de áreas a serem realizadas neste ano. A primeira, no final de março, foi da área PAR09, de 24 mil metros quadrados, voltada para movimentação de grãos sólidos vegetais a oeste do Porto de Paranaguá.

“Nossa expectativa é levar a leilão, ainda neste ano, essas três áreas”, diz o diretor-presidente. Segundo ele, os novos contratos de arrendamento garantem, além da regularização contratual em si, segurança jurídica para novos investimentos.

SAIBA MAIS – As novas convocações, da PAR14 e PAR15, já estão publicadas nos diários oficiais, do Estado e da União, e no site da Portos do Paraná.

Serão consideradas pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias (Clap) apenas as contribuições, subsídios e sugestões enviadas até as 23h59 do dia 8 de julho. Essas devem ser feitas, exclusivamente, pelo formulário eletrônico disponível nos links da Antaq acima.

A PAR14 tem 49.841 metros quadrados e prevê investimento de cerca de R\$ 1,2 bilhão. Já com a PAR15, com 38.859 metros quadrados, o investimento previsto é de R\$ 656,8 milhões. Ambas são áreas consideradas “brownfield”, ou seja, já ocupadas. Confira no mapa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/05/2022

NAVIO PROJETADO PARA COLETAR PLÁSTICO DO OCEANO E CONVERTÊ-LO EM HIDROGÊNIO LIMPO

Informação: MarineLink (25 de maio de 2022)



Um navio inovador está sendo projetado para coletar resíduos plásticos dos oceanos do mundo e depois convertê-los em hidrogênio limpo, permitindo que o excesso de hidrogênio seja enviado de volta à costa.

Pelo menos 14 milhões de toneladas de plástico acabam no oceano todos os anos, de acordo com a União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN). Esse tipo de lixo – que atualmente é o tipo de lixo mais abundante no oceano, representando 80% de todos os detritos marinhos encontrados em águas superficiais a sedimentos do fundo do mar – pode mais que dobrar nos oceanos e outros corpos de água até 2030, uma avaliação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA).

Desenvolvido para ajudar a enfrentar esse crescente problema ambiental, o novo conceito de navio é uma criação da empresa de soluções de geração de hidrogênio e armazenamento de energia de Nova York H2-Industries e da empresa alemã de arquitetura naval TECHNOLOG Services. A embarcação terá pelo menos 150 metros de comprimento, embora seu tamanho exato ainda seja determinado na fase de projeto, dependendo da capacidade ideal de armazenamento.

O plano é que o navio viaje a quatro nós com os resíduos plásticos coletados por duas embarcações menores rebocando uma rede de duas milhas que canaliza os resíduos da superfície até dez metros abaixo dela. Um projeto de arco aberto permitirá que os resíduos plásticos coletados sejam alimentados em transportadores e no porão de armazenamento.

Esses resíduos serão convertidos em hidrogênio pelo mesmo processo de termólise que as plantas da H2-Industries usarão em terra. Para cada 600 kg de resíduos coletados, cerca de 100 kg de hidrogênio podem ser produzidos e, em seguida, armazenados em transportadores de hidrogênio orgânico líquido (LOHC), que é um líquido especial que pode transportar hidrogênio, em contêineres de 20 pés. Esses contêineres serão transferidos para embarcações menores por guindastes a bordo para entrega em terra. Devido ao benefício de remover resíduos plásticos nocivos do oceano, o hidrogênio produzido dessa maneira pode ser classificado como “além do verde” ou “mais verde que o verde”, como foi apelidado recentemente.

Os fluidos transportadores LOHC ligam o hidrogênio quimicamente e, dentro do processo da H2-Industries, o hidrogênio armazenado não é volátil nem capaz de auto-descarga. O LOHC pode ser carregado e descarregado com hidrogênio apenas em combinação com um determinado catalisador, infundindo e liberando hidrogênio, quantas vezes for necessário, tornando-o notavelmente econômico. As soluções de armazenamento da H2-Industries funcionam carregando (hidrogenação) e descarregando (desidrogenação) o LOHC. A carga e descarga são processos independentes usando tecnologia de catalisador proprietária.

O navio será projetado para funcionar com motores elétricos usando o LOHC produzido a bordo como combustível e criando eletricidade usando os racks eRelease de 19 polegadas da H2-Industries. Cada rack terá 48 KW de potência instalada e haverá vários racks para fornecer os aproximadamente dois MW que um navio desse tamanho exigirá. Esta é a mesma tecnologia que a H2-Industries desenvolveu e que pretende implantar em navios de cruzeiro, superpetroleiros e grandes navios porta-contêineres. A H2-Industries recebeu aprovação preliminar para construir seu primeiro hub LOHC em East Port Said no Egito e está atualmente em discussões com mais de 20 países e, também, com vários portos em todo o mundo.

Michael Stusch, CEO da H2-Industries, disse: “Está ficando cada vez mais claro que a indústria naval pode ter um impacto positivo na redução das emissões globais. Na H2-Industries, o plano é ajudar a descarbonizar a indústria e a geração de energia, limpando nossos recursos hídricos e convertendo poluentes em fonte de energia. Para isso, buscamos investidores. Assim que o investimento estiver pronto, esperamos que cada navio seja construído em aproximadamente 24 meses.”

De acordo com os parceiros do projeto, um fator limitante para a produção é o volume de matéria-prima plástica. Um forno rotativo pode lidar com 600 kg de resíduos a cada hora e isso gerará aproximadamente 100 kg de hidrogênio. Cada navio será projetado para ser equipado com vários fornos para corresponder à velocidade de coleta de plástico. Prevê-se que cada navio colete plástico por cerca de um ano em um local antes de seguir para outro local de descarte de água. Para garantir que nenhuma vida marinha seja ameaçada durante o processo de coleta de resíduos, a embarcação empregará tecnologia testada pela indústria desenvolvida para a captação de água do mar para usinas de dessalinização projetadas para proteger a vida selvagem e os habitats.

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

Data: 25/05/2022

SEGUNDA OPERAÇÃO COM CARGA DE CELULOSE NO PORTO DE ITAJAÍ

Fonte: Porto de Itajaí (25 de maio de 2022)



Previsão de movimentação pode chegar a 7500 toneladas – Foto: Secretaria Geral de Comunicação Social – SECOM.

O Porto de Itajaí, em sua área pública, iniciou nesta manhã de segunda-feira, 23, as operações com carga de celulose.

É a segunda operação anual de embarque com carga de celulose, e, os serviços de carregamento da carga estão sendo realizadas com o navio TIAN XI, de bandeira da Libéria, medindo 190 metros de comprimento por 28,50 de largura (boca), pertencente ao Armador COSCO Shipping.

A embarcação teve sua origem de trajeto marítimo o porto de Punta Pereyra, no Uruguai. Tem previsão de movimentar até 7500 toneladas, e poderá ficar atracado no porto de Itajaí, em até três dias, de acordo com sua produção.

Ao término de sua operação, segue destino para o continente europeu, mais precisamente para a Espanha, no porto de Motril (município localizado na província de Granada).

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

Data: 25/05/2022

ANTT, TCU E MINFRA REALIZAM VISITA TÉCNICA EM FERROVIAS NO MARANHÃO

Informação: ANTT (25 de maio de 2022)



O objetivo foi conhecer as instalações, os processos e a operação ferroviária – Foto: ANTT

Os diretores da ANTT Guilherme Theo Sampaio, Davi Barreto e Luciano Lourenço, e servidores da Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer) participaram de visita técnica às instalações da Ponta da Madeira e do Porto de Itaqui, em São Luís-MA, nos dias 23 e 25 de maio. Também participaram da visita, representantes do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Ministério da Infraestrutura (Minfra).

Na ocasião, os visitantes conheceram as instalações e os processos de manutenção de ativos e de operação de transporte de cargas da concessionária ferroviária Vale, bem como as operações de carregamento de embarcações no terminal portuário da Ponte da Madeira.

Além disso, foi possível conhecer as instalações, operação e projetos de expansão do Porto de Itaqui, de responsabilidade da Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP.

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

Data: 25/05/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA ECONOMIA APONTA RESULTADO FISCAL DE 2021 COMO O MELHOR EM 13 ANOS, AO EXCLUIR GASTOS E RECEITAS INESPERADOS

O Resultado Fiscal Estrutural (RFE) tenta avaliar se houve melhora estrutural nas contas públicas, dispensando efeitos extraordinários

Por Gabriel Shinohara — Brasília

O Ministério da Economia divulgou um estudo nesta quarta-feira para mostrar que o Resultado Fiscal Estrutural (RFE) de 2021 foi o melhor desde 2008. O cálculo desconsidera gastos não recorrentes, como com o combate à Covid, assim como receitas inesperadas, como uma privatização, para apurar o tamanho do ajuste fiscal sem efeitos extraordinários.

O documento aponta que o setor público consolidado, que inclui o governo central, estados e municípios, teve superávit de 2,37% do PIB em 2021. O número é superior ao superávit de 0,75% do PIB no cálculo convencional, que considera todos os acontecimentos que afetam a economia.

O Resultado Fiscal Estrutural (RFE) é uma contabilização feita pelo ministério que tenta avaliar se houve melhora estrutural nas contas públicas, dispensando efeitos extraordinários, como uma receita que entra em um ano e não deve se repetir e impactos do ciclo econômico.

— O fato da receita ter caído por recessão ou outra razão, ela caiu e ponto final, é um fato contábil e vai piorar a situação fiscal convencional do país, mas não estrutural porque essa recessão faz parte de um ciclo, não é fruto de uma ação discricionária do governo — disse o subsecretário de Política Fiscal, Bernardo Borba de Andrade.

Segundo o secretário de Política Econômica, Pedro Calhman, o resultado fiscal tem conexão com o teto de gastos em vigor desde 2016 e pela lei que vetou reajustes salariais de servidores dos estados em 2020 e 2021.

— O resultado fiscal estrutural demonstra os resultados da política econômica e mostra o constante progresso que tem sido feito no ajuste fiscal do setor público mesmo durante a pandemia — apontou.

Na avaliação do coordenador-Geral de Modelos e Projeções Econômico-Fiscais, Sérgio Gadelha, há um “sucesso” na consolidação fiscal que deve auxiliar os agentes econômicos a ancorarem suas expectativas de trajetória fiscal.

— A análise dos resultados relacionados ao resultado fiscal estrutural e do impulso fiscal estrutural permite a constatação que a melhora da trajetória do resultado fiscal estrutural em 2017 se deve a emenda do teto dos gastos e da nova Previdência, os quais têm contribuído positivamente não apenas para o sucesso do processo de consolidação fiscal em curso como para o planejamento de médio e longo prazo — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2022

FUNDOS ESG, QUE JÁ TÊM US\$ 650 BI SOB GESTÃO, TERÃO REGULAÇÃO MAIS RIGOROSA NOS EUA

SEC propôs novas regras nesta quarta-feira. Termos como 'baixo carbono' e 'sustentável' deverão ser usados com critérios claros para evitar 'greenwashing'

Por Reuters — Washington, Boston



SEC, órgão regulador do mercado financeiro americano, quer impor maior padronização aos fundos que reivindicam temática ESG. — Foto: Pascal Rossignol/REUTERS

A Comissão de Valores Mobiliários dos EUA (SEC) propôs na quarta-feira duas mudanças de regras destinadas a coibir que fundos reivindicuem sem justificativa o uso das credenciais ESG (sigla em inglês para meio ambiente, social e governança), além de impor maior padronização sobre tais divulgações.

As propostas, que estão sujeitas à opinião pública, descrevem como os fundos ESG devem ser comercializados e como os consultores de investimento devem divulgar seu raciocínio ao rotular um fundo.

Reguladores e ativistas ficaram preocupados com o fato de que os fundos dos EUA que buscam lucrar com a popularidade do investimento em ESG podem enganar os acionistas sobre as participações subjacentes de seus produtos, uma prática conhecida como “greenwashing”, lavagem verde em tradução livre.

A nova proposta de "Nomes de Fundos" buscaria ampliar o número de fundos que devem investir 80% de seus ativos de acordo com seus nomes e políticas de investimento.

A nova proposta de "Nomes de Fundos" buscaria ampliar o número de fundos que devem investir 80% de seus ativos de acordo com seus nomes e políticas de investimento.

Um funcionário da SEC disse que a agência estima que a regra capturaria cerca de 75% de todos os fundos contra 62% atualmente, e impediria os fundos de usar rótulos "ESG" se esses fatores não forem centrais para as decisões de investimento.

Embora as novas regras afetem a maioria dos fundos, incluindo fundos de índice, sua meta são fundos ESG, que atraíram um recorde de US\$ 649 bilhões globalmente até 30 de novembro, acima dos US\$ 542 bilhões e US\$ 285 bilhões em 2020 e 2019, respectivamente.

Andrew Behar, presidente do grupo ativista climático As You Sow, disse que os participantes do mercado exploraram uma brecha nas regras atuais ao nomear fundos. Outros defensores, incluindo os grupos de advocacia Public Citizen e Sierra Club, com sede em Washington, disseram que a falta de transparência do mercado torna difícil para os investidores desvendar exatamente como alguns desses produtos são ecologicamente corretos.

“Essas regras da SEC, uma vez finalizadas e adotadas, devem finalmente fornecer aos investidores informações consistentes e confiáveis que eles podem usar para decidir quais gestores de ativos e fundos realmente se alinham com seus valores e objetivos financeiros”, disse Ben Cushing, do Sierra Club.

Nesta quarta-feira, a agência também propôs uma regra que aumentaria as divulgações de estratégias ESG em prospectos de fundos, relatórios anuais e brochuras de assessores.

O presidente da SEC, Gary Gensler, disse em comunicado que as medidas respondem à crescente demanda dos investidores por esses detalhes.

“É importante que os investidores tenham divulgações consistentes e comparáveis sobre as estratégias ESG dos gestores de ativos para que possam entender quais dados estão subjacentes às reivindicações dos fundos e escolher os investimentos certos para eles.”

Grupos do setor alertaram, no entanto, que o objetivo da agência de padronizar os rótulos ESG pode reduzir a escolha do investidor.

“Nós nos opomos a ações que... substituam o julgamento de um regulador sobre estratégia de investimento pelo de fiduciários profissionais”, disse Janay Rickwalder, porta-voz da Investment Adviser Association.

Twitter: Acionistas se reúnem nesta quarta-feira em meio a incertezas sobre compra por Musk
A Managed Funds Association disse que espera que as novas regras reconheçam a diversidade de estratégias de investimento que permitem que investidores institucionais – incluindo pensões, fundações e doações – alcancem suas metas ESG.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/05/2022

EM DAVOS, GUEDES DIZ QUE BRASIL ESTÁ DESTINADO A SER UM GIGANTE DA ENERGIA ‘LIMPA E BARATA’

Ministro fala em evento internacional horas após representante americano para o clima falar que Brasil é “país crítico” e pedir fim do desmatamento da Amazônia

Por Gabriel Shinohara — Brasília



Paulo Guedes, ministro da Economia, está em Davos — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira que o Brasil está destinado a ser um gigante da energia “limpa e barata” e afirmou que conversou com europeus para possíveis investimentos no país. O ministro participou de evento que discutia a dívida global no Fórum Econômico Mundial em Davos, na Suíça.

— Quinze por cento da nossa energia são eólica e solar e vamos dobrar isso, 65% são de hidrelétrica. Praticamente 80% são energia limpa. Quem vai produzir hidrogênio limpo para a Europa? Porque eles não podem depender do gás natural

russo. Nós somos os candidatos, então quem quer produzir energia eólica vem para o Brasil — disse Guedes durante o painel.

A fala de Guedes ocorreu poucas horas após o enviado especial do governo americano para o clima, John Kerry, ter dito também em Davos que os Estados Unidos "estão trabalhando muito de perto" com o Brasil sobre a Amazônia". Ele disse que o Brasil é um "país crítico" na questão climática e que é crucial barrar o desmatamento da Amazônia.

O ministro aproveitou a oportunidade para defender a entrada do Brasil na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento (OCDE). Guedes relatou que conversou com representantes de países como Bélgica e França e, argumentando que eles barram a entrada do Brasil por serem protecionistas na agricultura, disse que eles deveriam aceitar antes de se tornarem "irrelevantes" para o país.

— Eu conversei com eles, eu disse que eles precisam nos aceitar antes de se tornarem irrelevantes para a gente. Nós costumávamos ter uma balança comercial de US\$ 2 bilhões com a França e de US\$ 2 bilhões com a China no começo do século. Agora, nós trocamos US\$ 120 bilhões com a China e US\$ 7 bilhões com a França, é irrelevante pra gente — relatou o ministro.

O ministro ainda disse que a Europa poderia ficar "isolada" se não se integrasse com outras regiões do mundo, como a América Latina.

— Eu falei para os europeus: vocês perderam a Rússia e agora vocês estão perdendo a América Latina. Vocês ficarão sozinhos se não entenderem que devemos integrar os que ficaram para trás. Nós ficamos para trás, mas agora vamos crescer no eixo de energia verde, digital e segurança alimentar — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2022

CHINA DEVE DESCUMPRIR META DE CRESCIMENTO PELA 1ª VEZ EM 33 ANOS; PREMIER APELA POR MEDIDAS DE ESTÍMULO

Segundo rádio estatal, Li Keqiang alertou que dificuldades hoje são maiores do que em 2020. Analistas preveem PIB de 4,5%, bem abaixo da meta de 5,5%

Por Bloomberg — Pequim



Viadutos vazios em meio a lockdown em Xangai — Foto: Bloomberg

O primeiro-ministro da China, Li Keqiang, afirmou nesta quarta-feira que as dificuldades econômicas do país hoje são maiores do que em 2020 e apelou por mais medidas de estímulo para assegurar que a economia cresça num ritmo razoável, segundo relato da Rádio Nacional Chinesa.

Pela primeira vez em três décadas, a China deve descumprir por uma margem elevada sua meta de crescimento anual. O governo definiu o objetivo de crescer 5,5% este ano, mas a expansão do PIB deve ficar em 4,5% segundo a média das mais recentes previsões.

Desde que o sistema de metas para crescimento foi adotado, há 33 anos, apenas em 1998 o governo chinês reconheceu não ter atingido seu objetivo, mas por uma margem de apenas 0,2 ponto percentual. Em 2020, por causa da pandemia do coronavírus, Pequim não definiu uma meta de expansão do PIB.

E, agora, em 2022, sucessivos lockdowns para conter uma nova onda do coronavírus, dentro da estratégia do país de Covid zero, ameaçam a expansão da economia.

Em um sinal de que o Partido Comunista chinês está sob forte pressão para entregar as metas de crescimento, os maiores jornais estatais publicaram uma longa reportagem em suas edições desta quarta-feira enumerando as conquistas econômicas do presidente Xi Jinping.

Sob o título “As previsões para o desenvolvimento econômico da China certamente serão melhores”, a reportagem foi publicada no People’s Daily, jornal que reflete as visões do Partido Comunista, assim como no Economic Daily e no Xangai Securities News.

A reportagem cita recentes declarações de Xi sobre a necessidade de equilibrar a política do Covid Zero com as metas para a economia e a sua visão de que busca “um crescimento de alta qualidade”, aliado “a um alto nível de segurança (sanitária)”.

Analistas têm ficado cada vez mais pessimistas com a economia chinesa este ano. Alguns, como a Bloomberg Economics, já preveem expansão de apenas 2% - o que faria a economia americana ter crescimento maior do que a chinesa neste ano pela primeira vez desde 1976.

Mas não está claro se Pequim poderá adotar medidas para estimular a economia ao máximo e evitar esse cenário, ou mesmo se o Partido Comunista não vai “adaptar” as suas metas.

Desde março, as autoridades não mencionam mais a meta de crescimento. Em vez disso, têm enfatizado repetidamente a necessidade de estabilizar os empregos – o que o governo pode conseguir subsidiando as empresas para não demitirem e, assim, mantendo a taxa de desemprego abaixo da meta de 5,5%.

Xi Jinping tem pavimentado uma estratégia de tratar a meta de crescimento como só mais um objetivo entre vários a serem perseguidos pelo governo. Documento recente do Partido Comunista afirma que a meta de PIB não é “o único critério de sucesso”.

— Pequim vai tentar ‘descer’ da meta de 5,5% (de crescimento do PIB) — avalia Houze Song, economista no think tank MacroPolo – Como o governo vai manejar esta situação nos próximos meses importa mais do que descumprir a meta propriamente dita. Se as articulações forem bem-sucedidas, haverá poucos danos.

Em 2020, pela primeira vez desde 1989, Pequim não definiu uma meta de crescimento, devido à pandemia de Covid. Mas em 2021 voltou a adotar o sistema.

No passado, a China já recorreu a artifícios como “suavizar as estatísticas” para cumprir a meta de crescimento. Mas, este ano, analistas consideram difícil usar este subterfúgio. Dados preliminares da economia em abril mostram uma forte contração do PIB.

“O choque negativo da Covid é muito grande para ser ‘suavizado’” escreveu o banco Goldman Sachs em relatório recente.

Ao mesmo tempo, pode se tornar cada vez mais difícil estimar o quanto, de fato, a economia chinesa está crescendo. Num sinal dessas dificuldades, dados de monitoramento em tempo real do fluxo de caminhões na China, que eram usados por vários bancos e universidades para estimar o impacto dos lockdowns na economia, não estarão mais disponíveis para “pessoas não cadastradas”.

A G7 Connect, empresa que coleta essas informações, estabeleceu essas restrições de acesso às informações a partir desta quarta-feira. “O objetivo é construir conexões melhores com as pessoas e as instituições que se preocupam com as cargas rodoviárias e ajudá-los a ter



informações mais acuradas e abrangentes”, afirmou a empresa em resposta a um pedido de esclarecimentos da Bloomberg News.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 25/05/2022

RÚSSIA EXIGE ALÍVIO DE SANÇÕES PARA PERMITIR QUE NAVIOS DE GRÃOS DEIXEM UCRÂNIA

Retenção de safra em silos ameaça gerar grave crise alimentar global, enquanto Moscou fatura com preços mais altos

Por O Globo; Agências Internacionais — Moscou e Davos, Suíça

A Rússia está disposta a permitir o estabelecimento de corredores humanitários para navios que transportam alimentos deixarem a Ucrânia, contanto que algumas sanções que sofre sejam suspensas, informou nesta quarta-feira o vice-chanceler russo, Andrei Rudenko, citado pela agência Interfax.

Os portos ucranianos do Mar Negro estão bloqueados e cerca de 22 milhões de toneladas de grãos estão presos em armazéns no país desde a invasão russa em 24 de fevereiro, desatando a ameaça de uma crise alimentar global.

A guerra bloqueou as exportações de grãos da Ucrânia por via marítima, sua principal porta de saída, cortando um abastecimento crucial para países que vão da Somália ao Egito.

A interrupção, agravada pelo clima quente e pelas secas que estão prejudicando as colheitas de trigo em outras partes do mundo como a Índia, elevou os preços do grão a níveis quase recordes, e gera a ameaça de fome em partes do Oriente Médio e do Norte da África.

Potências ocidentais vêm discutindo a ideia de estabelecer "corredores seguros" para as exportações de grãos dos portos da Ucrânia, acrescentando que tais vias precisariam do consentimento russo.

O vice-chanceler da Rússia disse que o país está em contato com as Nações Unidas sobre o assunto e apresentou as exigências de Moscou:

— Temos afirmado repetidamente nesse ponto que uma solução para o problema alimentar requer uma abordagem abrangente, incluindo o levantamento das sanções impostas às exportações e transações financeiras russas — disse Rudenko. — E também exige a desminagem pelo lado ucraniano de todos os portos onde os navios estão ancorados. A Rússia está pronta para fornecer a passagem humanitária necessária, o que faz todos os dias.

O ministro das Relações Exteriores ucraniano, Dmytro Kuleba, chamou a proposta de Moscou de “chantagem”, acrescentando que os políticos que pensarem em aceitá-la devem primeiro visitar os túmulos das crianças ucranianas mortas.

A Rússia e a Ucrânia são os principais fornecedores de trigo e óleo de girassol para o mundo. Os dois países estão entre os poucos do mundo que exportam grandes volumes dos alimentos que cultivam para muitos países diferentes.

A Ucrânia também está entre os seis maiores exportadores de milho, frango e mel. Tradicionalmente, o país envia milhões de toneladas de grãos por ano através do Mar Negro, obtendo cerca de 10% de seu Produto Interno Bruto do setor agrícola e alimentar.

Nesta quarta-feira, a parlamentar ucraniana Yevheniia Kravchuk disse que o tempo está se esgotando para tirar a safra atual dos armazéns, de modo a liberar espaço para a próxima colheita.

— Temos cerca de um mês e meio antes de começarmos a coletar a nova colheita — disse à Reuters nos bastidores do Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça.



Silos gigantes de armazenamento de grãos em uma fazenda oem Ternopi, Ucrânia — Foto: Vincent Mundy/Bloomberg

Segundo Kravchuk, a nova colheita deve equivaler a cerca de 70% da safra do ano passado, já que alguns dos campos estão agora sob controle russo.

— Os grãos estão bem porque trocamos alguns dos campos. Já os girassóis, que crescem principalmente no Sul, seriam um grande problema — acrescentou, referindo-se a uma parte do país onde a Rússia ocupou grande parte do território.

O secretário de Defesa britânico, Ben Wallace, rejeitou a ideia da Rússia de suspender as sanções em troca do desbloqueio dos portos ucranianos.

— Peço à Rússia que faça a coisa certa no espírito da humanidade e deixe sair o grão da Ucrânia, pare de roubar o grão para seus próprios meios — disse ele, citado pela Reuters.

Na segunda-feira, o chefe do Programa Mundial de Alimentos das Nações Unidas, David Beasley, disse no Fórum Econômico Mundial que a falta de acesso a alimentos pode estimular milhões de pessoas a migrar.

— A falta de abertura dos portos é uma declaração de guerra à segurança alimentar global — disse.

Segundo ele, cada aumento de 1% na fome resulta em um aumento de 2% na migração. Atualmente 49 milhões de pessoas estão “batendo à porta da fome” em 43 países, disse.

— Esses são os 43 países com os quais devemos estar extremamente preocupados, que enfrentarão desestabilização e migração em massa se não nos anteciparmos a isso — disse.

Enquanto bloqueia o trigo ucraniano, Moscou fatura. A Rússia continuou a enviar seu trigo ao preço agora mais alto, encontrando compradores dispostos a pagar e arrecadando mais receitas por tonelada.

O país também espera uma próxima safra abundante de trigo, sugerindo que continuará lucrando com a situação. Os preços globais do trigo subiram mais de 50% este ano, e o Kremlin arrecadou US\$ 1,9 bilhão em receitas com impostos de exportação do produto até agora nesta temporada, segundo estimativas da consultora agrícola SovEcon.

— Isso é usar comida como arma de guerra, em vez de atacar diretamente uma população — disse à Bloomberg Tim Benton, diretor de pesquisa para riscos emergentes da Chatham House, aludindo aos comentários russos de que só desbloquearia o porto ucraniano de Odessa se as sanções forem suspensas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/05/2022

GOVERNO DÁ DEZ DIAS PARA GOL, AZUL E LATAM EXPLICAREM POSSÍVEIS ABUSOS COMETIDOS DURANTE PANDEMIA

Reclamações contra companhias aéreas cresceram 410% de 2019 para 2021, segundo Secretaria Nacional do Consumidor

Por Eliane Oliveira — Brasília



Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro — Foto: Infoglobo/Hermes de Paula

BRASÍLIA — O Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) estabeleceu, nesta quarta-feira, um prazo de dez dias para que Gol, Azul e Latam apresentem justificativas para atrasos de voos, dificuldades no reembolso de valores pagos e lentidão na devolução do dinheiro durante a pandemia de Covid-19. Essas são as principais queixas dos consumidores contra as companhias aéreas.

A Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor (Senacon), vinculada à pasta, instaurou processo administrativo para averiguar as denúncias contra as empresas aéreas. Segundo o órgão, as reclamações cresceram 410% de 2019 para 2021. O número de queixas por meio da plataforma consumidor.com.br pulou de 5.160 em 2019 para 26.407 no ano passado.

Em relação a 2020, o crescimento das queixas foi de 130%, com 12.187 registros. Nesse período, 43.754 consumidores se sentiram lesados.

— Por esta razão, e zelando pelo bem-estar econômico e social do cidadão, o Ministério da Justiça está dando um prazo de dez dias corridos para que as empresas aéreas se expliquem, sob pena de multas e outras punições estabelecidas pelo Código de Defesa do Consumidor — disse o ministro Anderson Torres.

De acordo com a Senacon, a questão mais demandada pelos consumidores se refere ao descumprimento das medidas emergenciais em vigor durante a pandemia. “Os consumidores estão tendo dificuldades em reaver os valores devidos, conforme a legislação extraordinária”, aponta um trecho da decisão.

Dirigentes dos Procons estaduais e municipais das capitais, além de promotorias e entidades civis de defesa do consumidor, já estão cientes do processo administrativo aberto pela Senacon. Uma das constatações é que as queixas contra o setor de aviação civil voltaram a crescer justamente na época em que os consumidores deveriam se utilizar das opções trazidas pelo novo regramento federal: reembolso em 12 meses, remarcação, ou uso do crédito em até 18 meses dos bilhetes.

“Isso evidencia que as regras temporárias não tiveram a efetividade almejada, no que se refere à proteção dos consumidores”, ressalta a decisão. “Além disso, conclui-se que as empresas podem ter falhado na comunicação com os seus clientes, uma vez que grande parte das reclamações apresentadas na plataforma do consumidor.gov se referem a problemas nos canais de atendimento e SAC (Serviço de Atendimento ao Consumidor)”.

O site consumidor.gov.br é um serviço público e gratuito, que permite a interlocução direta entre consumidores e empresas para solução alternativa de conflitos de consumo pela internet. Esse canal é mais um instrumento que pode ser usado sem prejuízo do atendimento tradicional prestado pelos órgãos de defesa do consumidor.

O GLOBO procurou as três companhias aéreas citadas. A Latam informou que só vai se manifestar quando for notificada.

A Gol disse que não comentará. “Todas manifestações se darão nos autos”.

Já a Azul afirmou que "segue as normas e leis aplicáveis vigentes, bem como as determinações previstas na resolução 400 da Anac, e mantém à disposição todos os canais de atendimento ao consumidor", disse a companhia. "A empresa investe fortemente no atendimento humanizado ao Cliente, que é um de seus principais pilares de atuação, e está constantemente atenta para aprimorar cada vez mais seus serviços. Além disso, a Azul ressalta que registrou o menor número de reclamações para cada 100 mil passageiros transportados durante o 4º trimestre do ano passado, segundo a plataforma consumidor.gov. "A companhia também obteve os melhores índices no compilado anual de solução das demandas, de satisfação do Cliente e o menor prazo médio de resposta", conclui a nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNADORES VÃO TENTAR BARRAR TETO DE ICMS DE ENERGIA E COMBUSTÍVEL NO SENADO E ATÉ NO STF

Estados apresentarão aos senadores uma conta que mostra impacto de R\$ 64 bilhões de perda de arrecadação com projeto que deve ser votado hoje pelos deputados

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com a perspectiva de aprovação do projeto que fixa um teto de 17% para a cobrança do ICMS sobre combustíveis e energia elétrica pela Câmara, os governadores traçaram uma estratégia para abrir diálogo com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), na tentativa de barrar a votação do projeto na Casa.

A negociação na Câmara para a inclusão de um gatilho temporário de seis meses para que a União compense os Estados por eventual perda de arrecadação com o ICMS não resolve o problema, na avaliação dos secretários de Fazenda.



Governadores tentam barrar a votação do projeto que fixa um teto de 17% para a cobrança do ICMS sobre combustíveis e energia elétrica Foto: Werther Santana/Estadão - 26/10/2021

Os Estados vão apresentar aos senadores uma conta que mostra um impacto de R\$ 64 bilhões de perda de arrecadação. No pior cenário de alta de 30% dos combustíveis até o final do ano, a perda de receita sobe para R\$ 83 bilhões em razão da alíquota de 17% ser mais

baixa do que as praticadas hoje.

Caso a medida receba o aval dos senadores também, os Estados vão trabalhar para adiar a entrada em vigor da nova alíquota. Em reunião virtual do Fórum dos Governadores, realizada na segunda-feira, 23, para discutir a votação do projeto, uma das propostas apresentadas foi buscar o apoio do Colégio dos Procuradores-Gerais dos Estados para judicialização da matéria com base em jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) que fixou para 2024 a entrada em vigor de uma decisão da Corte que considerou a energia elétrica um bem essencial e que, portanto, o ICMS não poderia incidir com as alíquotas mais elevadas.

Os governadores também estudaram a possibilidade de o Comitê de Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz) elaborar uma nova proposta de convênio para a regulamentação da lei que fixou uma alíquota uniforme do ICMS do diesel. A regulamentação feita pelos Estados é alvo de uma ação da Advocacia-Geral da União (AGU).



Pelos cálculos dos Estados, o congelamento do preço dos combustíveis, medida adotada desde novembro de 2021, gerou uma perda de R\$ 16,1 bilhões, com previsão de alcançar R\$ 37 bilhões até o fim do ano.

Gatilho

Para facilitar a aprovação da proposta, principalmente no Senado, líderes da base governista propuseram que a União compense os Estados quando a perda global de arrecadação com o tributo for superior a 5%.

“Estão perdidos. A ideia do tal gatilho é outra esquisitice. É um recibo do tamanho de um bonde mostrando que o texto todo é um grande equívoco”, disse ao Estadão o secretário de Fazenda de São Paulo, Felipe Salto. Para ele, a proposta é “remendo novo em tecido velho. “Não resolve nada e ainda cria complexidade. ICMS é matéria estadual. Só o Senado é que, sim, tem certa ingerência, mas apenas nas alíquotas interestaduais”, ponderou.

Na sua avaliação, o projeto não tem salvação e o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) está sendo desrespeitado.

Os Estados defendem o uso dos dividendos recebidos pelo governo do lucro da Petrobras para bancar um subsídio transparente para mitigar o impacto dos preços altos. Para Salto, o governo pode fazer um crédito extraordinário, fora do teto de gastos (regra que atrela o crescimento das despesas à inflação), para bancar esse subsídio diante dos efeitos da guerra da Rússia com a Ucrânia. “É a União quem mais ganha dividendo com os preços altos”, disse.

Como mostrou o Estadão, entre janeiro de 2019 (início do governo Bolsonaro) e março deste ano, a Petrobras já injetou nos cofres federais R\$ 447 bilhões, levando-se em conta, além dos dividendos, os impostos e os royalties pagos.

Prefeitos

Em recuperação da covid-19, o presidente da Confederação Nacional dos Municípios (CNM), Paulo Roberto Ziulkoski, gravou um vídeo apelando aos prefeitos de todo o País a ligarem aos deputados para impedir a votação do projeto que fixa um teto para o ICMS de combustíveis e energia elétrica.

No vídeo, o presidente alerta aos prefeitos que perderão R\$ 45 bilhões de arrecadação ao longo dos próximos anos do mandato deles. O ICMS é um imposto cobrado pelos Estados, mas compartilhado com os municípios. Segundo ele, os prefeitos não podem baixar a guarda. “Estou conclamando e pedindo a todos de uma forma muito efetiva para que hoje à tarde larguem as demais atividades e fiquem telefonando para o seu deputado e deputado federal”, pede o presidente da CNM. Ele fala no vídeo que não adianta só mandar mensagens porque os deputados não estão lendo. “Liguem, liguem para os deputados!”, diz ele.

A CNM enviou para todos os prefeitos a perda de arrecadação de cada um deles com o projeto.

Lideranças políticas com chances de se eleger para o cargo de governador também estão trabalhando nos bastidores para derrubar o projeto. Eles não querem perder arrecadação quando assumirem o cargo. Em público, porém, há reservas de aparecerem contra o projeto que reduz o ICMS.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/05/2022

PRONAMPE: BOLSONARO SANCIONA NOVA FASE DO PROGRAMA, COM POTENCIAL DE R\$ 50 BILHÕES EM EMPRÉSTIMOS

Pronampe foi lançado na pandemia de covid-19 para socorrer pequenos negócios, mas se tornou permanente na sequência

Por Eduardo Gayer e Antonio Temóteo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro (PL) sancionou nesta quarta-feira, 25, em cerimônia no Palácio do Planalto, o projeto de lei que cria novas regras para o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe). A estimativa do governo é que R\$ 50 bilhões possam ser emprestados em uma nova fase do programa.

O Pronampe foi lançado na pandemia de covid-19 para socorrer pequenos negócios, mas se tornou permanente na sequência. O financiamento depende do aporte de recursos da União e da operação dos bancos. Segundo Bolsonaro, as micro e pequenas empresas são responsáveis por gerar empregos no Brasil e precisam ter mais acesso ao crédito.



O presidente Jair Bolsonaro; Pronampe é destinado a micro e pequenas empresas. Foto: Alan Santos/PR - 19/05/2022

A proposta sancionada autoriza o uso dos recursos já aportados pela União no Fundo de Garantia de Operações (FGO), que abastece o Pronampe, até 31 de dezembro de 2024.

A secretária especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, Daniella Marques, afirmou que a nova fase do Pronampe tem "enorme impacto" na economia. Segundo Daniella, o Brasil sofreu um grande choque econômico decorrente da pandemia e programas de crédito, como o Pronampe ajudaram a preservar empregos e renda. "Gostaria que pessoas tivessem consciência do tamanho do choque econômico que a gente viveu. O impacto do Pronampe na economia é enorme", disse na cerimônia.

O Pronampe é destinado a microempresas, com faturamento de até R\$ 360 mil por ano ou pequenas empresas com faturamento anual superior a R\$ 360 mil e igual ou inferior a R\$ 4,8 milhões.

São duas opções de linhas: 1) até 30% da receita bruta anual da empresa no ano (no máximo, R\$ 108 mil para microempresas e R\$ 1,4 milhão para empresas de pequeno porte); 2) novas companhias, com menos de um ano de funcionamento, podem optar pelo que for mais vantajoso entre o limite de até metade do capital social ou de até 30% a média do faturamento mensal.

A lei sancionada também cria um novo programa de financiamento para empresas com receita bruta atual de até R\$ 300 milhões, o chamado Programa de Estímulo ao Crédito (PEC). Do total de recursos, 70% dos recursos devem atender empresas de pequeno porte, ou seja, com faturamento de até R\$ 4,8 milhões.

Essa nova linha de crédito não contará com garantia da União ou aporte de recursos federais, prevendo que os bancos assumam totalmente o risco da operação. Em troca, as instituições financeiras poderão usar créditos tributários em caso de prejuízo, falência ou liquidação extrajudicial. A expectativa é que esse programa permita a contratação de outros R\$ 14 bilhões até o fim de 2022.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2022*

ANALISTAS ESPERAM ALTA DA ELETROBRAS COM PRIVATIZAÇÃO E AÇÃO ATÉ R\$ 70

Elevação do valor dos papéis ocorreria devido a ganhos de eficiência que a empresa terá com mudança na gestão



Apenas em maio, as ações ordinárias da Eletrobras ON se valorizaram 7,71% e no acumulado de 2022 registram alta de 10,74%. Já no prazo de um ano, o papel subiu 6,39%

O trabalho de gestão que será realizado após mudanças na diretoria da companhia e outros ajustes que podem ser feitos são pontuados pelos especialistas como motivos para melhorar o valor das ações

Wilian Miron – A concretização da privatização da Eletrobras pode destravar valor nas ações da companhia, que hoje são negociadas na faixa dos R\$ 40 por ativo, e no médio prazo podem alcançar o patamar de R\$ 70, estimam analistas consultados pelo Broadcast Energia.

Isso aconteceria devido aos ganhos de eficiência que a empresa terá com a mudança na gestão e nos processos internos, que têm capacidade de reduzir custos a patamares próximos aos de seus principais pares no mercado.

O primeiro degrau, na avaliação dos analistas, seria a própria conclusão do processo e a diminuição da percepção de riscos relacionados à gestão da empresa. “Investidor de utilities quer previsibilidade em investimento de longo prazo”, disse um especialista que aceitou falar sem ter seu nome identificado.

Já o analista da corretora Ágora, Ricardo França, acredita que no cenário de concretização da privatização a empresa pode valer entre R\$ 60 a R\$ 70 cada ação, e avalia que a própria expectativa de privatização já tem feito o papel aumentar de preço, e a perspectiva de conclusão da operação pode puxar novas valorizações. “O mercado acabou antecipando, em algum grau, a possibilidade de privatização, e o papel já subiu bem no acumulado do ano com essa expectativa”.

Apenas em maio, as ações ordinárias da Eletrobras ON se valorizaram 7,71% e no acumulado de 2022 registram alta de 10,74%. Já no prazo de um ano, o papel subiu 6,39%.

O trabalho de gestão que será realizado após mudanças na diretoria da companhia e outros ajustes que podem ser feitos também são pontuados pelos especialistas como motivos para melhorar o valor das ações. Para o analista do banco UBS BB, Giuliano Ajeje, há três caminhos que a Eletrobras precisa trilhar após a privatização para gerar valor: estruturar uma área de comercialização, reduzir custos e melhorar a gestão de seu balanço. “As empresas do sistema Eletrobras têm custos duas ou três vezes maiores do que as concorrentes”, disse o analista, que prevê uma valorização das ações até a faixa dos R\$ 70 conforme as mudanças forem acontecendo.

Segundo ele, os ajustes na principal empresa de geração do setor elétrico acontecerão de forma semelhante aos realizados na Cesp, vendida pelo Governo do Estado de São Paulo a um consórcio liderado pela Votorantim, em 2018. O analista mencionou, por exemplo, a possibilidade de a nova gestão fazer esforços na gestão de passivos contenciosos, como a dívida da Eletrobras com empréstimos compulsórios. “No momento em que for privatizada, a empresa pode renegociar essa briga jurídica e obter um desconto, por exemplo”.

Essas ações, na visão dos analistas, têm capacidade de melhorar tanto a previsibilidade da empresa, quanto o custo de capital, se refletindo também em aumento de valor para a própria companhia. “A Cesp ganhou valor quando foi privatizada, e, depois, conforme foram se materializando as coisas [as mudanças] ela foi ganhando mais valor”, concluiu.

Em relatório, os analistas da corretora Ativa, Ilan Arbetman e Tadeu Lourenço, destacam que os ativos da Eletrobras ainda são negociados com desconto frente a seus principais pares privados, o que pode render novas valorizações nas ações. “Embora o papel já tenha evoluído desde que o seu processo de capitalização começou a ganhar forma, ainda enxergamos espaço para o investidor obter ganho de capital com a valorização de ELET3 [ações ordinárias da Eletrobras]”.

CADE ABRE NOVA INVESTIGAÇÃO CONTRA PETROBRAS POR PREÇOS COBRADOS DE REFINARIA PRIVADA NA BA

Conselho investiga se a estatal vendeu combustíveis por preços mais altos para a refinaria Landulpho Alves (RLAM), operada pela empresa privada Acelen, na Bahia
Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) decidiu nesta quarta-feira, 25, abrir uma nova investigação contra a Petrobras para investigar se a empresa vendeu combustíveis por preços mais altos para a refinaria Landulpho Alves (RLAM), operada pela empresa privada Acelen, na Bahia. Em paralelo, a própria refinaria também será investigada por revender, no Estado, combustíveis a valores mais caros do que os cobrados por ela em outras unidades da federação.

A decisão de abrir o inquérito foi tomada por unanimidade pelo tribunal do Cade depois de pedido apresentado pelo conselheiro Gustavo Augusto, que levou o caso ao plenário. O processo já havia sido arquivado anteriormente pela Superintendência-Geral do Cade, que é a área responsável pelas investigações, mas agora terá que ser reaberto.

“Foi uma sinalização, unânime, do tribunal de que o assunto deve ser investigado sob a perspectiva da discriminação de preços” disse o conselheiro, ao Estadão/Broadcast.

Na sessão, o presidente do Cade, Alexandre Cordeiro, ressaltou que o órgão não controla preços, mas disse que a literatura econômica “aceita e discute” a abusividade em aumentos de preços, “desde que estejam em uma moldura específica”. “[Há] motivo economicamente justificável e economicamente racional para que esteja acontecendo isso que está no mercado, necessitando, portanto, da intervenção do Cade, da ANP [Agência Nacional de Petróleo] para que se tire eventualmente problemas regulatórios e possa se fazer que o mercado seja cada vez mais livre, gerando concorrência e resolvendo de uma vez por todas questões estruturais do setor de combustíveis”, completou.



A refinaria também será investigada por revender, no Estado, combustíveis a valores mais caros do que os cobrados por ela em outras unidades da federação Foto: Juarez Cavalcanti/Petrobras

Investigações

Desde que a alta nos preços dos combustíveis se acentuou, o Cade vem sendo pressionado pelo Palácio do Planalto e pelo Ministério da Economia para tomar ações que resultem na queda dos valores. Em janeiro, o órgão instaurou dois inquéritos contra a estatal. Como mostrou o Estadão/Broadcast, o Cade já tem ao menos 11 investigações abertas que envolvem direta ou indiretamente a Petrobras, segundo levantamento realizado pelo órgão. Há processos abertos desde 2009 e a maioria ainda não teve resultados práticos.

As investigações miram a estatal em várias frentes: variam de apurações sobre reajustes nos preços dos combustíveis, passam por subsidiárias e vão até fornecimento a termelétricas.

Próximo ao presidente Jair Bolsonaro, o conselheiro Gustavo Augusto, que era assessor especial do presidente, tomou posse deixando claro que a questão dos combustíveis era central em seu mandato. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o aprofundamento das investigações contra a Petrobras, ao dizer que a companhia pratica uma “conduta anticoncorrencial” ao definir os preços dos combustíveis com base nas ações de um cartel internacional - a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep). A entrevista gerou reações do Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás Natural (IBP), que rebateu as declarações do novo conselheiro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2022*

VALOR ECONÔMICO (SP)

RÚSSIA DIZ QUE ABRIRÁ CORREDOR PARA PERMITIR SAÍDA DE NAVIOS COM GRÃOS DA UCRÂNIA

Mais de 20 milhões de toneladas estão presas em silos ucranianos por causa da invasão russa
Por Valor — São Paulo

A Rússia anunciou que vai abrir um corredor humanitário para que navios com alimentos deixem a Ucrânia, em troca do levantamento de algumas sanções, informou a agência Reuters citando o vice-chanceler russo, Andrei Rudenko.

Os portos ucranianos do Mar Negro estão bloqueados desde que a Rússia enviou suas tropas ao país, em 24 de fevereiro, e mais de 20 milhões de toneladas de grãos estão presas em silos no país.



Armazém com milho ucraniano — Foto: Bloomberg Creative Photos/Bloomberg

Rússia e Ucrânia respondem por quase um terço das exportações globais de trigo e por cerca de 20% dos embarques de milho, e a barreira aos embarques nos portos da Ucrânia está contribuindo para uma crescente crise global de alimentos. A Ucrânia também grande exportadora de óleo de girassol.

Potências ocidentais vêm discutindo o estabelecimento de "corredores seguros" para os embarques de grãos a partir dos portos da Ucrânia, mas esses corredores dependem do consentimento russo. "Temos afirmado repetidamente que uma solução para o problema alimentar requer uma abordagem abrangente, incluindo o levantamento das sanções impostas às exportações e transações financeiras russas", disse Rudenko.

Minas à deriva

A Rússia também tem mantido contato com as Nações Unidas sobre o assunto, disse Rudenko, segundo a agência de notícias RIA. Rússia e Ucrânia acusam-se mutuamente de plantar minas à deriva no Mar Negro, e a retirada dessas minas é condição necessária para a criação dos corredores.

Rudenko também afirmou, conforme a agência russa Interfax, que uma possível escolta, com navios ocidentais, de embarcações ucranianas que transportam grãos "exacerbaria seriamente a situação no Mar Negro".

A Grã-Bretanha disse na terça-feira que não tem planos para enviar navios de guerra para ajudar a escoar as exportações de alimentos do porto ucraniano bloqueado de Odesa, no Mar Negro, que é o principal porto de águas profundas da Ucrânia.

Nas águas rasas do mar de Azov, o Ministério da Defesa da Rússia disse na quarta-feira que o porto de Mariupol, na cidade ucraniana que foi tomada pela Rússia, está operando normalmente depois que as forças russas concluíram a remoção de minas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/05/2022

DECRETO DÁ LARGADA À FUSÃO VALEC-EPL

As duas empresas serão consolidadas em uma só, a Infra S.A., com foco nos estudos e na estruturação de projetos em logística de transportes

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília



— Foto: Andrew Martin/Pixabay

Um decreto presidencial dá partida formalmente, nesta quarta-feira, à fusão da estatal de ferrovias Valec com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL). As duas empresas serão consolidadas em uma só, a Infra S.A., com foco nos estudos e na estruturação de projetos em logística de transportes.

O decreto foi assinado na terça-feira pelo presidente Jair Bolsonaro e saiu hoje em edição extra do Diário Oficial da União. O ato permite que os acionistas da Valec e da EPL -- a União em ambos os casos -- convoquem assembleias e deliberem sobre o processo de fusão.

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, disse ao Valor que esse processo deverá levar de cinco a seis meses. Segundo ele, a economia prevista é de R\$ 30 milhões no primeiro ano, mas devendo chegar a até R\$ 90 milhões anuais com a otimização das despesas de custeio.

"A ideia é trazer mais racionalidade, principalmente na área administrativa", afirmou Sampaio. O processo será conduzido pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest) do Ministério da Economia. "Será uma transição responsável, sem solavancos, e a missão da Infra S.A. será fomentar a logística intermodal no país".

Responsável pela construção da Norte-Sul e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a Valec encolheu depois que esses dois empreendimentos foram concedidos. Hoje a Norte-Sul é totalmente operada pela iniciativa privada. O primeiro trecho da Fiol foi leilado no ano passado e hoje a estatal constrói, com lentidão por causa das restrições orçamentárias, o segundo trecho no interior da Bahia.

A EPL, criada em 2012 com o objetivo de gerir o plano do trem de alta velocidade Rio-São Paulo-Campinas, mudou completamente de perfil com o engavetamento do projeto. Passou a dedicar-se, então, à elaboração de estudos de viabilidade de concessões de rodovias e terminais portuários, além do planejamento de longo prazo no setor.

Em nota, o ministério informou que a Infra S.A. atuará também em projetos "de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios; e gestão do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e)".

Sampaio ressaltou que, em 2019, havia 11 estatais vinculadas ao ministério. Desde então foi liquidada a Companhia Docas do Maranhão (Codomar) e privatizada a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Com a fusão EPL-Valec, o número de empresas públicas ligadas à pasta cairá para oito. Além disso, está prevista a desestatização da Autoridade Portuária de Santos (SPA), reduzindo esse número para sete.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/05/2022

FRETE RODOVIÁRIO DO CENTRO-OESTE AOS PORTOS CAIU EM ABRIL

Mas, segundo a Conab, os preços continuaram mais elevados do que no mesmo mês de 2021
Por José Florentino, Valor — São Paulo

Com a finalização da colheita da soja em Mato Grosso, os preços dos fretes rodoviários para transporte de grãos do Centro-Oeste aos portos recuaram no mês passado em relação a março, mas continuaram em patamares mais elevados que em abril 2021, informou a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).



Transporte de soja pela BR-163, rumo a portos do Norte — Foto: Ruy Baron/Valor

O custo para transportar uma tonelada de grãos de Primavera do Leste até Santos (SP) saiu, em média, por R\$ 360 em abril, com queda de 3% na comparação com o mês anterior mas alta de 29% ante um ano antes. De Querência a São Luis (MA), o valor médio ficou em R\$ 420 por tonelada, queda de 5% ante março mas 29% acima de abril de 2021.

Segundo a Conab, a expectativa é que o movimento de queda continue em maio e pare em junho, com o início da colheita da segunda safra de milho em Mato Grosso. “Os preços estão prenunciados a manterem-se aquecidos durante junho e julho, período de colheita da safra de milho e algodão”, diz a estatal, em nota.

Em Mato Grosso do Sul, houve uma redução gradativa ao longo de abril, com os transportadores testando o mercado. As rotas com destino à exportação mais utilizadas no período foram àquelas rumo a Paranaguá — o trecho de Dourados (MS) até o porto paranaense ficou 21% mais barato para o produtor rural, em R\$ 167,93 por tonelada.

A maioria das transportadoras de Goiás registrou demanda relativamente estável em relação ao mês de abril de 2021. De Rio Verde a Paranaguá (PR), o custo para transportar grãos foi de R\$ 295,83 por tonelada, em média, mesmo patamar que em março.

“É possível que as tradings estejam liberando espaço nos armazéns para a recepção do milho segunda safra, em função das condições dos armazéns, que continuam estocando soja no seu limite de capacidade”, realçou a Conab.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/05/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

SUPERINTENDÊNCIA DO CADE RECOMENDA APROVAÇÃO DE VENDA DO CONTROLE DA LOG-IN À MSC

(Por Andre Romani)



Contêineres são transportados pelo Canal de Suez no Egito

A Superintendência-Geral do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) recomendou a aprovação, sem restrições, da venda do controle da operadora logística brasileira Log-In para uma subsidiária do grupo marítimo MSC.

A informação foi divulgada pela Log-In em comunicado nesta

quarta-feira (25) e o despacho consta no processo da transação no sistema do Cade.

A Log-In disse que a aprovação final do Cade pode ocorrer após 15 dias contados a partir da publicação do despacho no Diário Oficial da União, caso não haja manifestação de terceiros ou do tribunal da autarquia. Se um desses dois cenários se concretizar, o negócio passará por avaliação do tribunal.

Em fevereiro, a superintendência do Cade havia declarado o negócio "complexo" e requerido mais informações às companhias.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 25/05/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE VIRGÍNIA PLANEJA FUNCIONAR COM ELETRICIDADE 100% LIMPA ATÉ 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Mai 2022



O Porto da Virgínia, nos Estados Unidos, chegou a um acordo histórico para atender a todas as suas necessidades de energia elétrica a partir de fontes de energia limpa em dois anos.

O porto já abastece parte da energia para suas operações de terminais de carga a partir de energias renováveis, e isso deve aumentar acentuadamente. Por meio de um acordo de compra de energia negociado com a concessionária Dominion Energy e o Departamento de Energia da Virgínia, o porto começará a

receber até 10% da produção de novas instalações de energia solar, totalizando cerca de 350 megawatts de capacidade.

Juntamente com outros recursos solares, nucleares e eólicos, o fornecimento será suficiente para cobrir a carga do porto de 130 mil megawatts-hora por ano. Será suficiente para cobrir 100% das necessidades atuais de eletricidade do porto e apoiar o crescimento de suas futuras necessidades de energia.

O novo acordo significa que o porto está funcionando quase 10 anos antes do previsto em seu plano de fornecimento de energia verde, um componente de sua longa estratégia de eletrificação e descarbonização.

O Porto da Virgínia espera reduzir as emissões em 65% até 2032 e alcançar operações totalmente neutras em carbono até 2040, dez anos antes da meta do Acordo Climático de Paris. A linha do tempo está entre os planos de descarbonização mais ambiciosos do setor portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

PORTO DE XANGAI, O MAIOR DO MUNDO, VOLTA A OPERAR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Mai 2022

Xangai está saindo de um rigoroso bloqueio Covid-19 que imobilizou a cidade desde março. Embora o porto, que atende um quinto dos volumes de embarque da China, tenha funcionado o tempo todo, está operando com capacidade reduzida. Vários embarques foram redirecionados para outros portos como Ningbo-Zhoushan, cancelados ou adiados.

Com a cidade devendo reabrir em 1º de junho, o porto estará em overdrive com os embarcadores tentando cumprir os atrasos, sob sérios efeitos indiretos em todo o mundo. É um exemplo de como as cadeias de suprimentos globais em 2022 foram desestabilizadas de maneiras que não eram aparentes no início do ano.

Além de Xangai, muitos outros portos chineses, como Shenzhen, foram afetados por bloqueios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

BR DO MAR DEVE PERMITIR 3 EMBARCAÇÕES AFRETADAS A TEMPO PARA CADA PRÓPRIA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Antaq e Tribunal Marítimo analisam questões envolvendo a transição dos limites de tonelagem de afretamento a casco nu até que a modalidade se torne livre desses parâmetros.

O diretor do departamento de navegação e hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, disse nesta quarta-feira (25), que o lastro de tonelagem para afretamento de embarcações afretadas a tempo proposto nas discussões sobre a regulamentação do BR do Mar (Lei 14.301/2022) prevê um efeito multiplicador que, na prática, deve estabelecer que cada embarcação própria dê direito a três embarcações afretadas a tempo pelo programa. As regras serão publicados no decreto regulamentador, que a pasta espera publicação até julho.

Batista disse que os estudos consideram como driver principal a redução de custos operacionais. Ele explicou que as simulações indicaram que, quanto maior o multiplicador, mais se afasta desse objetivo de ampliar a frota nacional. Olhando pela perspectiva de redução de custo operacional, quanto maior o multiplicador melhor para as empresas reduzirem esses custos.

O Ministério da Infraestrutura estima que o multiplicador de 1 para 3 estimule uma redução de custo operacional de 12% a 15% superior aos custos da embarcação puramente de bandeira estrangeira. Batista acrescentou que acima disso, se multiplicador fosse 4, por exemplo, a redução de custo operacional teria pouca diferença.

“A proposta de multiplicador de 3 vezes permite que a empresa tenha em uma frota de 4 embarcações 1 própria e 3 afretadas, o que viabiliza um serviço na costa brasileira com frequências semanais nos principais portos”, exemplificou Batista, durante painel sobre a regulamentação do BR do Mar do XII Workshop de Direito Marítimo promovido pelo Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que após a edição da portaria e do decreto ainda haverá necessidade de outras adaptações no arcabouço regulatório. “Dependeremos do decreto e de atos normativos do Minfra detalhando o programa BR do Mar. Após essas medidas, precisaremos de ajustes na nossa regulação”, avaliou. Ele acredita que o marco vai aumentar a oferta de embarcações e possibilidades de afretamento.

Nery acrescentou que duas regulações foram submetidas à consulta pública: uma para definição das embarcações consideradas efetivamente operantes para fins de enquadramento no BR do Mar e outra sobre os conceitos de empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico. Ele disse que as mudanças das regras também vêm demandando a interlocução entre a Antaq e o Tribunal Marítimo. Na agenda, questões envolvendo a transição dos limites de tonelagem de afretamento a

casco nu até que a modalidade se torne livre de qualquer limite de tonelagem. “Estabelecemos procedimentos comuns para avaliar à luz desse novo marco legal”, comentou.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

CRESCIMENTO NA FROTA DE CONTÊINERES PODE RESULTAR EM EXCESSO DE 13 MILHÕES DE TEUS

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Mai 2022



Os problemas do transporte marítimo nos últimos dois anos desencadearam um grande crescimento na frota mundial de contêineres, com os armadores encomendando uma enorme quantidade de novas unidades.

De acordo com a SeaCube Containers, a frota mundial cresceu 15% no ano passado, para 51,4 milhões de TEUs, em comparação com o crescimento médio anual pré-Covid de 5%.

A Sea-Intelligence, segundo a The Loadstar, avalia que a frota global de contêineres atingiu 50 milhões de TEUs em 2021. Se 17% desse volume se tornar redundante, o resultado seriam 8,5 milhões de TEUs de equipamento 'ociosos'. Com os cerca de 4,8 milhões de TEUs a serem entregues em 2022, a estimativa sobe a 13 milhões de TEUs de contêineres em excessivo em 2023.

Cerca de 400 mil TEUs entraram no mercado de revenda no ano passado, em comparação com os 1,6 milhão de TEUs em 2019, devido à forte demanda das companhias de navegação.

De acordo com dados do Container xChange, os preços dos contêineres de 20 pés em Duisburg tiveram a maior queda em abril, caindo 16,8%, para US\$ 1.933. Da mesma forma, Dubai teve uma queda de 14,4%, para US\$ 2.182.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

DECRETO AUTORIZA JUNÇÃO DAS EMPRESAS PÚBLICAS VALEC E EPL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Mai 2022



Estatais serão incorporadas, dando lugar a Infra S/A. Estudos projetam economia de R\$ 90 milhões anuais aos cofres públicos

Decreto presidencial assinado na terça-feira (24) autorizou a junção da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e a Valec -- Engenharia, Construções e Ferrovias. A Infra S/A será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes. Com a medida, a previsão é que sejam economizados R\$ 90 milhões em custos operacionais por ano. O decreto foi publicado nesta quarta-feira (25) no Diário Oficial da União.

Com a publicação do decreto, a previsão é de até 180 dias para que a companhia seja efetivada em definitivo.

“A companhia irá aumentar a produtividade e ampliar a eficiência na estruturação de projetos de infraestrutura, sempre pensando a logística de transportes, estruturando o futuro, sem qualquer

descontinuidade ao que está em andamento”, declarou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

A favor da fusão das duas empresas, pesou a constatação, reforçada por uma consultoria independente, que EPL e Valec sempre atuaram de forma complementar e com certa sobreposição de atribuições. No primeiro ano de funcionamento, de acordo com os estudos, haverá uma economia de R\$ 30 milhões com a redução de despesas com pessoal e funções, bem como pela redução de custeio de funcionamento das duas empresas.

A partir do segundo ano, a aposta é de economia anual será de pelo menos R\$ 90 milhões, gerados pelos ganhos de produtividade com a reorganização de processos, otimização dos contratos atuais e por meio de mais redução com gastos com pessoal.

Todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a fiscalização das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), por exemplo — empreendimentos administrados pela Valec. A Infra S/A também responderá pela elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais, desenvolvidos pela EPL.

A vocação da companhia será de fomentar o desenvolvimento e a inovação da infraestrutura de transporte e logística multimodal no Brasil de forma sustentável, abrangendo a realização de diagnósticos, estudos e planejamento de Infraestrutura multimodal para apoio na elaboração de políticas públicas e o desenvolvimento de modelagem de concessão de ativos.

A empresa também atuará em projetos de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios; e gestão do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

CONFIGURAÇÃO DO CONTRATO DE LONGO PRAZO AINDA GERA ENTRAVE À REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Ministério da Infraestrutura defende mínimo de 10 anos, mas Economia sugere 2 anos. Minfra espera publicar até julho portaria sobre habilitação de empresas ao programa e decreto, que também definirá operações especiais e lastro para afretamento de navios de bandeira estrangeira.

O Ministério da Infraestrutura espera publicar até julho a portaria e o decreto que regulamentam a Lei 14.301/2022 (BR do Mar), sancionada em janeiro. A expectativa é que, em junho, ocorra a publicação da portaria que trata sobre a habilitação de empresas ao programa de incentivo à cabotagem em junho e que, no mês seguinte, saia o decreto com as regras de lastro para afretamento de embarcações estrangeiras, as definições de operações especiais e o prazo mínimo para que o contrato seja considerado de longo prazo. Esse último ponto ainda enfrenta discordância com o Ministério da Economia, que defende que o contrato pode ser de dois anos.

A proposta inicial do Minfra de que contrato de LP deveria ter no mínimo 10 anos, respeitando dois ciclos de docagens. O argumento é que as empresas manteriam o certificado de classe, facilitando afretamento a casco nu. As embarcações serão de posse da subsidiária integral estrangeira da EBN, que terá que fazer afretamento a casco nu ou comprar uma embarcação. "Na

nossa visão, dois anos joga por terra toda a construção feita do BR do Mar porque significa que qualquer contrato spot é um contrato de longo prazo. Para o segmento da navegação, 2 anos não representa nada”, disse o diretor de navegação da pasta, Dino Batista.

O diretor justificou que considerar dois anos suficientes para configurar um contrato de longo prazo significa que toda operação da cabotagem brasileira será feita com embarcações afretadas a tempo, sem vínculo nenhum com embarcação no Brasil. "Somos totalmente contra a visão do Ministério da Economia e esse é o ponto que ainda está aberto na discussão", afirmou Batista, nesta quarta-feira (25), durante painel sobre a regulamentação do BR do Mar do XII Workshop de Direito Marítimo promovido pelo Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.

Batista acrescentou que viabilizar afretamentos a casco nu carecem de uma associação ao ciclo de docagem para reduzir a burocracia e elementos econômicos, principalmente quanto à manutenção do ativo. O Minfra entende que os prazos de amortização de investimentos em embarcações são maiores de 10 anos, mas que esse prazo representaria alguma proporcionalidade com ciclo de investimento. Ele contou que a pasta tem apoio da Marinha nessa questão e que pretende adiantar a tramitação do decreto antes de fechar esse ponto com o Ministério da Economia.

Portaria

Batista frisou que a parte executiva sobre a habilitação das empresas ao BR do Mar continuará entre as atribuições da Antaq. "A portaria (definição de habilitação) foi tramitada e devemos ter a publicação em poucas semanas", reforçou o diretor. Ele ressaltou que essa parte do normativo vem sendo discutida pelo ministério e a agência reguladora.

O diretor ponderou que a publicação da portaria e do decreto representará um avanço, mas a efetividade do BR do Mar dependerá ainda de decisões sobre pontos relacionados a temas como isenção da TUM (taxa de utilização do mercante) e alterações nas alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), por exemplo. "Existe a necessidade de colocar vários órgãos federais para dar efetividade a itens colocados na lei 14.301", salientou Batista.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2022

GRUPO VAI ESTABELEECER REGRAS DO EVTEA PARA EXPLORAÇÃO DA LAGOA MIRIM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 24 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Estudo avaliará potencial econômico do transporte de cargas e passageiros na hidrovia e atração de investimentos para desenvolvimento da região Sul por meio da navegação interior.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, nesta terça-feira (24), uma portaria sobre a criação do grupo de trabalho que estabelecerá os procedimentos para a elaboração do estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) para exploração da Hidrovia da Lagoa Mirim. O projeto de navegação interior abrange o canal de São Gonçalo e a hidrovia, no trecho entre o Canal do Sangradouro (extremo norte) até o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (extremo sul), no Rio Grande do Sul. O projeto, qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em 2021, é apontado como piloto para a privatização de hidrovias no país.

A portaria destaca que o projeto faz parte de um acordo entre Brasil e Uruguai, que manifestaram interesse sobre transporte fluvial e lacustre nesse sistema hidroviário binacional, a fim de promover a integração logística entre os dois países. O estudo tem como objetivo a avaliação do potencial econômico do transporte aquaviário de cargas e passageiros na Hidrovia da Lagoa Mirim e a atração de investimentos para o desenvolvimento da região. De acordo com a portaria, o grupo vai elaborar um termo de referência para contratação de consultoria para elaboração do EVTEA para a exploração da infraestrutura aquaviária da Hidrovia da Lagoa Mirim, considerando os estudos preliminares apresentados.

O GT será composto por um representante titular e um suplente, indicados por cinco órgãos: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA); Antaq; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Empresa de Planejamento e Logística (EPL); e Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI). O grupo poderá convidar colaboradores de outras instituições públicas competentes para apoio técnico.

A SNPTA e a Antaq, em parceria, coordenarão o GT, que terá duração de seis meses, podendo ser prorrogado por iguais períodos, contados a partir desta terça-feira (24). Ao final dos trabalhos, o grupo deverá apresentar relatório técnico final das atividades 30 dias após a apresentação do EVTEA. O GT poderá realizar seminários, reuniões e outros encontros técnicos com especialistas, além de receber estudos técnicos, dados, pesquisas e avaliações referentes às características hidrográficas, topográficas, batimétricas e de navegação, com o intuito de subsidiar a elaboração do EVTEA. Outra atribuição do grupo é a possibilidade de subsidiar a elaboração do ato justificatório para a concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2022

ASIA SHIPPING UTILIZA CONTÊINERES NOR PARA DRIBLAR FALTA DE EQUIPAMENTOS NO MERCADO

Da Redação NAVEGAÇÃO 24 Mai 2022



Com este tipo de abordagem a companhia atende uma gama de setores como o automotivo, têxtil e eletroeletrônicos

A falta de contêineres no mercado marítimo continua sendo um desafio para grandes empresas na importação e exportação de produtos. Um levantamento da plataforma Windward, especializada em transporte marítimo, diz que um em cada cinco navios porta-contêineres em todo o mundo está parado do lado de um porto congestionado, sendo que 24,3% deles estão na China.

Para tentar amenizar esse cenário, a Asia Shipping, multinacional brasileira focada em agenciamento de cargas, está utilizando em algumas de suas operações contêineres do tipo NOR, ou seja, os mesmos usados na movimentação de cargas refrigeradas (reefer), porém com o motor desligado.

“Com o aquecimento do mercado de carne, o reefer passou a ser bem utilizado no Brasil. Por isso passamos a utilizar o NOR com outros clientes com o intuito de reduzir prazos e inventários de equipamentos na hora de importar. Com este novo serviço, conseguimos atender uma gama de setores como o automotivo, têxtil e eletroeletrônicos, comenta Rafael Dantas, diretor comercial da Asia Shipping.

Neste ano, a empresa atingiu 30ª posição entre os maiores agentes de carga no mundo. Somente no ano passado, movimentou mais de 422 mil TEUs (contêineres de 20 pés), sendo o setor automotivo um dos destaques de 2021.

“Com esses novos tipos de abordagem, como a utilização de contêineres NOR, garantimos mais eficiência, assertividade e sinergia entre as equipes. Com a visibilidade da importação e exportação, conseguimos entender melhor a necessidade tanto do armador quanto do importador e oferecer sempre a solução mais adequada mesmo em momentos difíceis”, comenta Rafael Dantas, diretor comercial da companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

GOVERNO NOMEIA MÁRIO POVIA COMO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Mai 2022



Arquivo/Pedro Franca (Agência Senado)

Ex diretor-geral da Antaq substituirá Diogo Piloni, que apresentou pedido de exoneração do órgão ligado ao Ministério da Infraestrutura. Povia atualmente ocupa cargo de diretor de gestão portuária da CDRJ.

O governo nomeou Mário Povia para exercer o cargo de secretário nacional de portos e transportes aquaviários, em substituição a Diogo Piloni. A mudança foi publicada, nesta terça-feira (24), em edição extraordinária do Diário Oficial da União. A publicação da Casa Civil sobre a troca na subpasta do Ministério da Infraestrutura ocorreu após pedido de exoneração apresentado por Piloni. Povia, que ocupou o cargo de diretor-geral na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em duas ocasiões, estava no cargo de diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) desde 2020.

Histórico

Povia ingressou na diretoria da Antaq em março de 2013, interinamente, e se tornou diretor-geral pela primeira vez no período de maio de 2014 a fevereiro de 2016. Permaneceu na diretoria entre agosto de 2016 e abril de 2018, quando foi aprovado para seu segundo e atual mandato à frente da diretoria-geral. Ao fim de seu segundo mandato na agência, o nome de Povia foi especulado para integrar um cargo no Ministério da Infraestrutura. À época, em entrevista à Portos e Navios, ele havia manifestado o desejo de continuar trabalhando no setor aquaviário, segundo ele, sua primeira opção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

PORTO DE IMBITUBA ABRE CHAMAMENTO DE EVTEAS PARA FUTUROS ARRENDAMENTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Mai 2022



A SCPAR Porto de Imbituba lançou chamamento para doação de Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) para subsidiar a modelagem de futuros arrendamentos de oito áreas públicas operacionais disponíveis no porto. Os interessados deverão apresentar requerimento de autorização até 11 de junho.

O diretor de Planejamento e Operações da autoridade portuária, José João Tavares, explica que “a iniciativa tem por objetivo o fomento ao complexo portuário, viabilizando, no médio prazo, iniciar novos processos de arrendamentos que resultarão em mais investimentos e contratos mais perenes para exploração de áreas que hoje estão ociosas ou sob contratos transitórios”.

Após a avaliação dos requerimentos, a SCPAR Porto de Imbituba emitirá os termos de autorização para início dos estudos técnicos. As empresas autorizadas terão 180 dias para apresentação dos EVTEAs. Após o recebimento dos estudos, a autoridade portuária poderá rejeitar, mesclar ou utilizar parcialmente o material, em eventuais licitações para o arrendamento das áreas disponíveis, conforme Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

HIDROVIAS DO BRASIL LANÇA SEUS COMPROMISSOS DE SUSTENTABILIDADE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Mai 2022



A companhia apresenta ambições como zerar as emissões de carbono até 2030 e atuar junto a todos os públicos de relacionamento em suas jornadas sustentáveis

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas na América do Sul, lançou nesta terça-feira (24) seu Compromisso Sustentável, que representa mais um passo na estratégia de sustentabilidade da companhia. A iniciativa torna públicas suas ambições até 2030, sustentadas por metas de curto (até 2022), médio

(até 2024) e longo prazos (até 2025), todas alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU.

Focada em seis compromissos de impacto positivo, toda a jornada de sustentabilidade da companhia foi construída de forma colaborativa e transparente, por meio da escuta de diversos públicos de relacionamento, já endereçando seu objetivo de sempre colocar as pessoas no centro de todas as decisões. Os seus compromissos são: Mudanças Climáticas, Ética e Transparência, Cadeia de Valor, Impactos Ambientais, Desenvolvimento Local e Humano e Saúde, Segurança e Desenvolvimento do Colaborador.

O presidente da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, reforça a importância do caminho traçado pela empresa até aqui: “Na Hidrovias do Brasil, acreditamos que a sustentabilidade é a rota para um futuro melhor. A companhia já nasceu com esse olhar sustentável, com o intuito de conectar a América do Sul por meio de um modal eficiente e limpo. De acordo com nosso inventário de emissões de gases de efeito estufa, em 2020 a Hidrovias do Brasil emitiu quatro gramas de CO2Equivalente por quilômetro útil, ou seja, um índice três vezes menor que os demais modais comumente utilizados na logística brasileira”.

Para a diretora de Sustentabilidade, Fabiana Gomes, “O lançamento do nosso Compromisso Sustentável é um avanço do trabalho iniciado em 2010, quando nosso projeto foi concebido, e que agora vai conduzir a nossa forma de navegar até 2025 e com grandes aspirações para 2030. Em nossa plataforma de sustentabilidade, queremos ir além e gerar desenvolvimento conjunto, avançar rumo a um futuro melhor, com uma visão integrada dos nossos colaboradores, comunidades, clientes, fornecedores e acionistas”, reforça a executiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022

METAS DA HIDROVIAS DO BRASIL MIRAM CARBONO NEUTRO EM 2030

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 24 Mai 2022

Plataforma de sustentabilidade apresentada pela companhia prevê início de empurradores elétricos no começo de 2023 e estabeleceu 6 compromissos principais para operações do grupo.



Arquivo/Divulgação

A Hidrovias do Brasil espera começar a operar no início de 2023 seus dois empurradores elétricos, encomendados ao estaleiro Belov (BA). O presidente da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, disse, nesta terça-feira (24), que o cronograma está em dia e que as duas unidades serão entregues até o final do ano. Há duas semanas, Schettino visitou as obras no estaleiro e acompanhou a montagem dos racks de bateria. O projeto integra a plataforma de sustentabilidade apresentada pela

companhia, que inclui seis compromissos principais e metas para alcançar a operação de carbono neutro em 2030, com 50% das metas de redução até 2025.

“Temos intenção de dar seguimento a esse processo de eletrificação da frota. Estamos analisando o projeto de navio com tecnologia híbrida (GNL e diesel) para operar eventualmente na cabotagem”, disse Schettino durante entrevista coletiva sobre o lançamento da plataforma. Ele destacou que é uma tecnologia inovadora que vai operar nos terminais da empresa na Bacia Amazônica. “É o início da eletrificação da nossa frota, mas não vamos parar por aí: é o começo da nossa iniciativa. Temos ambições agressivas para o futuro”, acrescentou.

O executivo disse que a encomenda dos dois primeiros empurradores de manobra diesel-elétricos do mundo já caminhava na direção de práticas sustentáveis. Schettino ressaltou que é um projeto feito pela companhia, com um estaleiro brasileiro e fornecedores locais contratados. “Vamos ter um barco que, na sua operação ao longo do ano, acaba reduzindo a emissão equivalente a quase 500 automóveis e outras iniciativas para tornar a matriz mais limpa”, destacou.

A diretora de sustentabilidade da empresa, Fabiana Gomes, disse que cerca de 90% das operações em terra do grupo na região Norte possuem fontes de energia renovável. Ela destacou que, além da eletrificação, existem possibilidades de operação da frota utilizando outros tipos de combustível, como o gás natural liquefeito (GNL). Fabiana também citou um projeto em andamento para implantação de placas solares no teto dos terminais e armazéns do grupo. “A matriz energética hoje é tema estratégico da companhia, que olhamos com muito cuidado na navegação e na operação em terra”, afirmou.

A empresa também avalia a possibilidade de incluir no programa um projeto para instalação de placas desse tipo em barcas, o que ainda esbarra em questões técnicas e de escala. “É uma possibilidade que estamos estudando. Nada impede que consigamos desenvolvê-la e colocar na nossa operação. Temos olhado para isso com bastante cuidado”, contou Fabiana.

Schettino acrescentou que a implantação das placas solares é mais simples em silos os tetos de armazém por serem áreas de exposição estática. Ele comparou que as barcas são dinâmicas e possuem tampas removíveis. O presidente da empresa ponderou que os grandes comboios possuem áreas de exposição relevantes. Os maiores chegam a transportar o equivalente a 1.500-1.600 caminhões, como o super comboio com 35 barcas que pode carregar de 65.000 a 75.000 toneladas. “Existe uma potencialidade para explorar essa matriz de célula fotovoltaica que é muito grande, em terra e nos ativos de navegação. Mas começaremos com a mais simples: terminais”, explicou.

A HBSA investiu em torno de de US\$ 1,2 bilhão para tornar sua matriz de transportes mais sustentável em todo seu sistema logístico. A companhia hoje tem cerca de 20 milhões de toneladas de capacidade de transporte nos corredores norte (Miritituba-Barcarena, Pará) e sul (hidrovia Paraguai-Paraná). “Continuamos com investimentos que melhoram a matriz de transportes”, frisou Schettino. De acordo com o inventário de emissões de gases de efeito estufa,



a Hidrovias do Brasil emitiu 4 gramas de CO2 equivalente por quilômetro útil — índice considerado vezes menor que os demais modais mais utilizados na logística brasileira.

O 'Compromisso Sustentável' estabeleceu metas de curto (até 2022), médio (até 2024) e longo prazos (até 2025), alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Os seis compromissos centrais são: 'Mudanças Climáticas'; 'Ética e Transparência'; 'Cadeia de Valor'; 'Impactos Ambientais'; 'Desenvolvimento Local e Humano e Saúde'; 'Segurança e Desenvolvimento do Colaborador'.

Um dos compromissos tem como objetivo a adoção de ações para garantir que 100% dos clientes de grãos do sistema norte sejam signatários e façam adesão formal à moratória da soja, alcançando 100% dos fornecedores estratégicos homologados nos critérios de ESG (boas práticas socioambientais e de governança). A plataforma prevê ainda efetivar todos os sistemas de controles ambientais e encaminhar a destinação sustentável para os resíduos gerados nas operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de "feeds" é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006