

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 081/2022
Data: 29/06/2022**

ÍNDICE

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

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	4
ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES PARA CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC).....	4
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	4
PROVA DE VIDA DIGITAL PELO GOV.BR JÁ ESTÁ DISPONÍVEL NO STJ.....	4
REFORMAS MICROECONÔMICAS IMPULSIONARAM A RETOMADA DO CRESCIMENTO DO PAÍS.....	5
PLATAFORMA DIGITAL AJUDARÁ GESTORES PÚBLICOS NA COMPRA DE INOVAÇÃO.....	6
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R\$ 5,702 TRILHÕES EM MAIO, APONTA TESOURO NACIONAL.....	8
EFEITO ESTRUTURAL DAS REFORMAS ASSEGURA O CRESCIMENTO DO PAÍS.....	9
MINISTÉRIO DA ECONOMIA PROMOVE VII FÓRUM NACIONAL DAS TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	10
EDITORIAL – DESAFIOS DO OPERADOR LOGÍSTICO.....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Orientação 1</i>	11
<i>Orientação 2</i>	11
<i>Orientação 3</i>	11
<i>Pianc</i>	11
NACIONAL - RELATOR DA PEC DOS BIOCOMBUSTÍVEIS AFIRMA QUE ENTREGARÁ PARECER NA PRÓXIMA SEMANA.....	12
FERNANDO BEZERRA ADIA NOVAMENTE PUBLICAÇÃO DO PARECER À PEC DOS COMBUSVEIS.....	13
NACIONAL - ESTUDO APONTA QUE RECEITA DOS OPERADORES LOGÍSTICOS EQUIVALE A 2% DO PIB.....	13
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PASSAM DE US\$ 15 BILHÕES, UM RECORDE PARA O MÊS DE MAIO.....	15
NACIONAL - BRASIL FAZ IMPORTAÇÃO RECORDE DE FERTILIZANTES NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO.....	16
NACIONAL - VLI INICIA OPERAÇÕES DE ESCOAMENTO DO MILHO DA SEGUNDA SAFRA EM 2022.....	17
NACIONAL - É POSSÍVEL TER UMA GESTÃO PÚBLICA EFICIENTE, DEFENDEM PRESIDENTES DOS PORTOS DE ITAQUI E SUAPE.....	18
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	19
REGIÃO SUDESTE - MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATENDERÁ "ANTIGAS DEMANDAS" DA SOCIEDADE LOCAL, DIZ POVIA.....	20
REGIÃO SUL - LOCOMOVAS HISTÓRICAS GANHAM NOVAS FUNÇÕES EM PARANAGUÁ.....	21
INTERNACIONAL - PUTIN GARANTE FORNECIMENTO DE FERTILIZANTES AO BRASIL.....	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	24
VALOR EXTERNO DO ALGODÃO CAI E PRESSIONA COTAÇÕES NO BRASIL.....	24
AGRONEGÓCIO GARANTE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATÉ MAIO.....	24
ANTT ATUALIZA PISO DO FRETE RODOVIÁRIO; REAJUSTE MÉDIO VAI DE 7,06% A 8,99%.....	25
SPA CONVIDA SETOR PORTUÁRIO PARA EVENTO INTERNACIONAL EM SANTOS.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	26
MINISTÉRIO DA ECONOMIA CALCULA IMPACTO DE R\$ 114 BILHÕES EM DESONERAÇÕES ATÉ 2024 E PREVÊ IMPACTO POSITIVO NO PIB.....	26
MINISTÉRIO PÚBLICO ABRE 32 INQUÉRITOS PARA INVESTIGAR CONCESSIONÁRIA DE ENERGIA. CLIENTE RECEBE CONTA DE QUASE R\$ 17 MIL.....	27
COM EXPECTATIVA DE QUEDA NOS PREÇOS DE DIESEL E GASOLINA, BANCOS REDUZEM PROJEÇÕES DE INFLAÇÃO DE 2022.....	29
ESTADOS PEDEM ADIAMENTO DO TETO DO ICMS PARA ENERGIA E TELECOMUNICAÇÕES.....	31
PEC PREVÊ ZERAR FILA DO AUXÍLIO BRASIL, QUE CHEGA A 1,6 MILHÃO DE FAMÍLIAS.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
MINISTRO DOS EMIRADOS ÁRABES CONFIRMA QUE PAÍS ESTÁ PERTO DE LIMITE DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO.....	33
ANTT ATUALIZA VALORES DO FRETE RODOVIÁRIO.....	34
VOLKSWAGEN VAI ABRIR VAGAS NA FÁBRICA DE TAUBATÉ PARA A PRODUÇÃO DE DOIS NOVOS MODELOS.....	34
QUEM É DANIELLA MARQUES, A NOVA PRESIDENTE DA CAIXA QUE ASSUME NO LUGAR DE PEDRO GUIMARÃES.....	35
VALOR ECONÔMICO (SP).....	36
BRASIL AMPLIA DOMÍNIO DA AMÉRICA LATINA NOS EMBARQUES DE COMMODITIES.....	36
UNIÃO EUROPEIA OBTÉM ACORDO HISTÓRICO PARA ELIMINAR O MOTOR A COMBUSTÃO ATÉ 2035.....	38
BRASIL TERIA QUE INVESTIR R\$ 8 TRI PARA ATINGIR TOPO DA COMPETITIVIDADE EM INFRAESTRUTURA.....	40
FLEXIBILIZAÇÃO NA CHINA DESTRAVA NEGÓCIOS.....	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 081/2022
Página 3 de 59
Data: 29/06/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

CUSTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO SUBIRAM QUASE 60% DESDE O INÍCIO DA GUERRA NA UCRÂNIA	42
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	44
INDÚSTRIA PROPÕE A PRESIDENCIÁVEIS REDUÇÃO DE NORMAS PARA LICENÇA AMBIENTAL	44
PORTAL PORTOS E NAVIOS	45
ACIDENTE EM PORTO DA JORDÂNIA SERVE DE ALERTA PARA O BRASIL	46
VLI ABRE VAGAS EXCLUSIVAS PARA PESSOAS TRANS	48
CONDIÇÃO PRECÁRIA DAS RODOVIAS DIFICULTA ESCOAMENTO DA SAFRA DE GRÃOS	49
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO, ATINGINDO 108.635 TEUS EM UM ÚNICO MÊS	51
SUAPE SEDIA REUNIÃO DE OLHO EM NOVAS CARGAS PARA O TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS	51
AUTOSSUFICIÊNCIA EM PETRÓLEO: BRASIL AINDA TEM LONGO CAMINHO A PERCORRER	52
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E AUTOMAÇÃO DITAM NOVOS RUMOS AOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS	56
‘NÃO HÁ SOLUÇÃO ÚNICA PARA DESCARBONIZAÇÃO’, DIZEM PLAYERS DO SETOR MARÍTIMO	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	59



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES PARA CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC)

Vigência do contrato a ser assinado será de 35 anos, podendo ser prorrogado. Investimentos alcançarão cerca de R\$ 2,8 bilhões



Crédito: Porto de Itajaí

A ANTAQ aprovou a análise das contribuições relacionadas à Audiência Pública nº 05/2022 que trata da licitação para a concessão do Porto de Itajaí (SC). A aprovação aconteceu nesta terça-feira (28). Agora, os autos serão encaminhados para o Ministério da Infraestrutura.

A concessão permitirá ao futuro concessionário administrar o porto e operar contêineres, prestando serviços diretamente aos usuários dos portos (embarcadores, exportadores e importadores). Os

investimentos previstos para adequação da infraestrutura somam cerca de R\$ 2,8 bilhões, que deverão ser feitos ao longo da vigência do contrato – 35 anos, prorrogável até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura. Além dos investimentos em ativos novos, deverá ser indenizado à atual arrendatária o valor de mais de R\$ 44,4 milhões, referente a ativos não amortizados/depreciados.

O valor estimado do contrato de concessão, correspondente ao valor presente das receitas tarifárias e não-tarifárias, para todo o prazo, é de R\$ 7,8 bilhões. O valor de outorga, para servir de critério de julgamento do leilão, deverá ser, no mínimo, de R\$ 603 milhões.

Poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimento em Participações (FIPs) e entidades de previdência complementar.

Acesse a documentação da Audiência Pública nº 05/2022.

<https://web3.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/PaginaPrincipal.aspx>

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: 29/06/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

PROVA DE VIDA DIGITAL PELO GOV.BR JÁ ESTÁ DISPONÍVEL NO STJ

Magistrados aposentados e pensionistas de magistrados do Superior Tribunal de Justiça já podem acessar o serviço de forma prática, ágil e segura, sem precisarem se deslocar



Magistrados aposentados e pensionistas de magistrados do Superior Tribunal de Justiça (STJ) já podem utilizar as facilidades da prova de vida digital pelo GOV.BR, plataforma digital do governo federal. O STJ é o oitavo órgão externo ao governo federal a aderir ao serviço disponível no aplicativo GOV.BR.

Além do STJ, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), os estados de Goiás e da Bahia, a prefeitura de Recife, a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros do Distrito Federal também adotaram a funcionalidade, agilizando e tornando mais cômoda a prova de vida anual nesses órgãos.

Para o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho Mitkiewicz, a expansão da prova de vida comprova o quanto esse serviço, desenvolvido inicialmente com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) durante o primeiro ano de pandemia, é importante para simplificar o acesso das pessoas aos seus direitos. “A prova de vida facilitou muito a vida da população, tanto a mais carente quanto a mais idosa, que, às vezes, tem dificuldades de locomoção. O digital é uma revolução neste país, traz mais economia para os brasileiros e mais economia para o Estado. A vida das pessoas fica mais fácil, mais prática e nós, no Estado, conseguimos ter um relacionamento muito mais respeitoso com o cidadão”, ressalta.

O novo serviço é resultado do trabalho conjunto do STJ com o Ministério da Economia, por intermédio do programa Startup GOV.BR. No governo federal, também utilizam a prova de vida digital pelo GOV.BR os inativos da Administração Pública Federal e das Forças Armadas (Exército, Marinha e Aeronáutica).

O que é o GOV.BR

A plataforma GOV.BR transformou a relação do cidadão com o Estado nos últimos anos. Nela, já existem, hoje, mais de 133 milhões de usuários cadastrados e mais de 4,8 mil serviços, sendo a prova de vida um dos mais acessados depois da Carteira Digital de Trânsito e da Carteira de Trabalho Digital. Atualmente, 83% dos serviços são digitais. A meta definida na Estratégia de Governo Digital é digitalizar 100% dos serviços públicos do governo federal até o final de 2022.

Confira os vídeos tutoriais sobre o recadastramento e a prova de vida do STJ pelo aplicativo GOV.BR

https://www.youtube.com/playlist?list=PL4p452_ygmsej9pwL74FclA8Mtj-H2m6I

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

Data: 29/06/2022

REFORMAS MICROECONÔMICAS IMPULSIONARAM A RETOMADA DO CRESCIMENTO DO PAÍS

Com novos marcos, Brasil teve alta da taxa de investimento e melhora no mercado de crédito

O avanço da agenda econômica no período 2019-2021, com uma série de reformas pró-mercado já executadas e diversas outras em andamento, fortaleceu o mercado de crédito e o panorama de investimentos no Brasil, com nítida melhoria de indicadores, aponta a nota informativa “Agenda de reformas microeconômicas para o crescimento sustentado”, da Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. O material, divulgado nesta terça-feira (28/6), mostra, entre outros pontos, que a participação do investimento no Produto Interno Bruto (PIB) passou de 14,6%, em 2017, para 18,9%, no primeiro trimestre de 2022.

A SPE destaca outros indicadores positivos recentes da economia impulsionados pelas reformas microeconômicas. O crédito livre ampliou sua participação de 51,7% para 59,8% do total do crédito do Sistema Financeiro Nacional entre fevereiro de 2015 e fevereiro de 2022, com alta da participação dos bancos privados no segmento nesse mesmo período.



A nota informativa indica que a robusta agenda de reformas microeconômicas tende a aumentar a segurança jurídica, construir novos e melhores marcos legais e a implementar importante lista de concessões. Esse novo cenário, possivelmente, tem gerado reflexos nas taxas de investimento e aumento da participação do setor privado em concessões. O conjunto de reformas permitem que atualmente o Brasil possa buscar o status de “porto seguro do investimento internacional”. Todas as mudanças tomaram como base a meta de reduzir a má alocação de recursos (misallocation), estratégia central de política econômica do governo para o aumento da produtividade.

Avanços

A agenda de reformas pró-mercado conta com importantes avanços já implementados e outros em andamento, cita a SPE. Destaque para a nova lei do agro, lei do Fiagro, decreto da CPR verde, aprimoramento das garantias agrícolas, novo marco de garantias, sistema eletrônico de registros públicos, novo marco de securitização e outras reformas microeconômicas.

O Programa de Parcerias de Investimento (PPI) é outro importante instrumento indutor do crescimento, aponta a nota. A expectativa é de que cerca de R\$ 360 bilhões sejam investidos até 2025, impulsionados pelo PPI, sendo que R\$ 78 bilhões desse total será em 2022.

A continuidade da agenda de reformas pró-mercado — assim como na continuidade do processo de consolidação fiscal — é essencial para dinamizar e impulsionar ainda mais o crescimento econômico no longo prazo, ao reforçar ainda mais a segurança jurídica e ampliar a eficiência econômica, abrindo caminho para que o investimento privado lidere o processo de crescimento econômico, adverte a nota informativa da SPE.

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

Data: 29/06/2022

PLATAFORMA DIGITAL AJUDARÁ GESTORES PÚBLICOS NA COMPRA DE INOVAÇÃO

Ministério da Economia, TCU e ABDI firmaram Acordo de Cooperação Técnica nesta segunda-feira (27/6)

O Ministério da Economia, a Associação Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) e o Tribunal de Contas da União (TCU) firmaram nesta segunda-feira (27/6) um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) para o desenvolvimento de uma plataforma digital que fornecerá aos gestores públicos de todas as esferas da Federação ferramentas e orientações de melhores práticas para a realização de compras públicas de inovação.

O acordo – assinado pelo secretário de Inovação e Micro e Pequenas Empresas, Bruno Portela, da Secretaria Especial de Produtividade e Competividade do Ministério da Economia (Sepec/ME); pela diretora-geral do Instituto Serzedelo Corrêa (ISC) da Escola de Contas Públicas do TCU, Ana Cristina Melo; e pelo presidente da ABDI, Igor Calvet – possibilitará a troca de experiências, conhecimentos e tecnologias entre os órgãos. A ideia é apoiar gestores públicos e integrar empreendedores e, com isso, fomentar o uso qualificado e eficaz da inovação tecnológica na Administração Pública em seus três níveis.

A plataforma trará, entre outros conteúdos, modelos de contratos e de editais para que o gestor público se sinta mais seguro ao contratar inovação voltada à solução de problemas ou a aprimoramentos em saúde, educação, saneamento e outras áreas.

Jornada da Contratação

O elemento central da plataforma será a Jornada da Contratação Pública de Inovação, um esquema visual organizado em etapas, com os passos que o gestor público precisa seguir para realizar um processo de contratação de inovação, com duas trilhas. A primeira é o planejamento do processo



de compra de inovação, comum a todos os instrumentos, e que inclui desde o mapeamento dos problemas a serem enfrentados até a definição do instrumento mais apropriado, passando pela escolha do desafio, o mapeamento do mercado e outras ações preparatórias. A segunda é a utilização de instrumento, específica e derivada dos passos para a efetiva execução do processo, conforme as regras e práticas recomendadas.

Nova modalidade licitatória criada pelo Marco Legal das Startups e do Empreendedorismo Inovador (Lei Complementar nº 182, de 1º de junho de 2021), o Contrato Público de Solução Inovadora (CPSI) – que organiza a relação do Estado com o setor privado, com base na transparência – foi escolhido como modelo de “jornada” para a prototipação da plataforma. Essa foi uma das razões do convite à participação da Secretaria Especial de Produtividade Competitividade (Sepec), responsável, no âmbito do Ministério da Economia, pela elaboração e tramitação do anteprojeto posteriormente convertido na lei.

Adicionalmente, a plataforma também deverá contemplar funcionalidades para armazenar e compartilhar conhecimento útil sobre o assunto. A experiência acumulada no âmbito de políticas públicas de apoio à inovação e ao empreendedorismo inovador foi outro motivo da inserção da Sepec no projeto.

Atribuições dos participantes

A proposta de criação de uma plataforma digital para apoiar gestores do setor público na escolha e implementação de instrumentos de compras públicas de inovação partiu do TCU, como resultado das experiências acumuladas pelo órgão com parceiros, incluindo apoio metodológico do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O TCU, por meio do Instituto Serzedelo Corrêa, atuará como líder de projeto no desenvolvimento da solução, contando com suporte da consultoria Tellus, com base em ACT firmado entre ambos. O Ministério da Economia atua em conjunto com o TCU na articulação institucional, na proposição e revisão de conteúdo para a plataforma e, quando solicitado, na homologação das entregas de desenvolvimento. A ABDI é responsável pelo desenvolvimento da ferramenta, mediante a utilização de tecnologias-padrão da própria agência.

Marco Legal das Startups

O Marco Legal das Startups e do Empreendedorismo Inovador inseriu no quadro normativo brasileiro mais segurança jurídica e importantes instrumentos para modernizar a relação do setor público com a inovação empreendedora. Um dos destaques trazidos pela lei é a modalidade especial de licitação para a contratação, pela Administração Pública, de soluções inovadoras. Desde a entrada em vigor do Marco Legal, essa forma de contratação já ocorreu nos três âmbitos do poder público – União, estados e municípios.

Um exemplo é o 1º Desafio de Soluções Inovadoras da Administração Pública Federal, lançado pela Escola Nacional de Administração Pública (Enap) e pela Sepec. A Petrobras já contratou 10 desafios diferentes – de soluções para veículos subaquáticos à saúde e segurança de empregados. A Prefeitura de Recife contratou sete desafios, em temas que vão da redução de poluição ao monitoramento de qualidade das vias públicas municipais. Pequenas cidades do Brasil, como Domingos Mourão (PI), Guaramiranga (CE) e Igarassu (PE), todas com desafios na área educacional, já usaram o CPSI como instrumento de compra pública de inovação.

Diferentemente da contratação tradicional, com o CPSI o gestor público se concentra no problema a ser resolvido e nos resultados esperados pela Administração Pública. O CPSI, além disso, fomenta o empreendedorismo inovador e pode ser utilizado no apoio do desenvolvimento de tecnologias estratégicas para a transição verde.

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

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

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

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

Emissões e resgates

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

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

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

Reserva de liquidez

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

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

Tesouro Direto

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

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

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

Data: 29/06/2022

EFEITO ESTRUTURAL DAS REFORMAS ASSEGURA O CRESCIMENTO DO PAÍS

A importância da redução de impostos para aumentar a competitividade foi mencionada no Painel Telebrasil 2022



Impulsionado pela agenda de reformas e de ajustes na economia, o Brasil vai surpreender o mundo mais uma vez neste ano, com crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) em torno de 2%. Esse é o entendimento do ministro da Economia, Paulo Guedes, que participou nesta terça-feira (28/6) da abertura do Painel Telebrasil 2022, em Brasília.

Para o ministro, o crescimento do PIB estará acima das previsões do mercado financeiro. “Vão errar de novo, porque não contavam com o efeito estrutural de nossas reformas”, avaliou Guedes, destacando que o

país conta com uma carteira de R\$ 860 bilhões de investimentos contratados para os próximos anos.

Aos participantes, o ministro salientou a importância do setor de telecomunicações nesse novo cenário, ao lembrar do sucesso do leilão de concessão das faixas de frequência do 5G. Guedes disse, também, que o governo está empenhado em dar continuidade ao processo de redução de impostos, tornando a economia cada vez mais competitiva. “Tudo o que a gente puder fazer para estimular o investimento privado vamos fazer”, afirmou.

O ministro lembrou, ainda, que o governo já promoveu diversos cortes nos impostos e tributos. Um dos mais recentes movimentos nesse sentido foi a redução do Imposto de Importação sobre itens da cesta básica. Ele também manifestou a meta de avançar em outras frentes, como na redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). “O Brasil está no início de um longo ciclo de crescimento. Está vindo uma avalanche de investimentos para o país”, afirmou.

Por fim, Guedes apontou que a ruptura das cadeias produtivas internacionais — diante da pandemia da Covid-19 e acentuada pela guerra na Ucrânia — gera oportunidades de maior inserção internacional e de fortalecimento do mercado interno. “Nosso acesso à OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico] deve ser acelerado. O Brasil vai se tornar a segurança energética da Europa e a segurança alimentar do mundo. Já estamos no caminho da prosperidade, basta manter o rumo certo”, concluiu o ministro da Economia.

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

Data: 29/06/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA PROMOVE VII FÓRUM NACIONAL DAS TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO

Evento conta com mais de dois mil participantes, entre gestores, servidores e membros de órgãos e entidades, públicas e privadas, que operam recursos da Plataforma + Brasil

Teve início nesta terça-feira (28/6) o VII Fórum Nacional de Transferências da União (FNTU), que visa aprimorar as competências das pessoas que atuam nas transferências de recursos públicos da



União. Realizado até a próxima quinta-feira (30/6) pelo Ministério da Economia, em formato híbrido, o evento recebeu mais de duas mil inscrições. Os participantes terão acesso a palestras e painéis com foco no fortalecimento da governança e na melhoria da gestão e do controle para o aprimoramento da execução de políticas públicas.

Durante a atividade, o secretário de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Castelliano, destacou a importância da Plataforma + Brasil como sistema estruturador que trabalha de forma colaborativa nas áreas de governança, gestão, transparência, controle e capacitação. “A Plataforma + Brasil surgiu para facilitar o processo das transferências voluntárias de recursos da União para estados, municípios e organizações sociais do terceiro setor. Hoje, ela opera 40% dos instrumentos de transferências que chegam ao total de R\$ 100 bilhões por ano, e a projeção é alcançar 100% no próximo ano”, ressaltou.

Saúde é nova área de atuação da Rede +Brasil

Na solenidade de abertura do Fórum, os Ministérios da Economia e da Saúde assinaram protocolo de intenções de ampliação e fortalecimento da Plataforma no tema Saúde.

“A União, por meio das transferências, permite que os cidadãos tenham acesso à saúde. Essa assinatura é muito mais do que uma intenção, é um desejo genuíno do Ministério da Saúde de se integrar a esse novo passo, que permite de forma ágil, eficiente e transparente levar o recurso para os municípios”, avaliou o secretário-executivo adjunto do Ministério da Saúde, Marcos Vinicius Dias.

A implementação dessa área temática reafirma o propósito da Rede de levar a todo Brasil conhecimento e debates para melhoria da gestão dos recursos provenientes de transferências da União.

FNTU

O FNTU reúne membros da Rede +Brasil, que conta com 206 parceiros distribuídos em elos municipais e estaduais, além de outros usuários da Plataforma +Brasil de diversos setores.

Em sua programação, o Fórum traz 91 oficinas temáticas e dispõe de ambiente específico para apresentações e discussões sobre inovações empreendidas, além de compartilhamento de experiências e boas práticas no âmbito das transferências da União.

Acesse as transmissões do evento. <https://www.gov.br/plataformamaisbrasil/pt-br/noticias-e-eventos/eventos/fntu/viifntu/transmissao>

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

Data: 29/06/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESAFIOS DO OPERADOR LOGÍSTICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Categoria profissional que responde por 2% do Produto Interno Bruto (PIB) do País, o operador logístico tem uma atuação cada vez mais estratégica no mercado. É o que revela o estudo Perfil dos Operadores Logísticos 2022, desenvolvido pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), em parceria com o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), e apresentado ontem na Câmara dos Deputados, em Brasília.

De acordo com o levantamento, o segmento movimentou R\$ 166 bilhões no ano passado, gerando 2 milhões de empregos diretos e indiretos e recolhendo aos cofres públicos R\$ 44 bilhões em impostos. Os dados também mostram que, nos últimos dois anos, foi registrado um crescimento de



receita bruta dos OLs, impulsionada principalmente pelo crescimento do e-commerce no Brasil. Em 2020, esses profissionais atendiam 26% deste mercado. Já em 2022, esse percentual se elevou para 42%.

Mas essa alta da receita foi acompanhada pelo aumento dos custos com a prestação do serviço e as despesas operacionais. Isso fez com que, em sua maioria, eles não vessem faturamentos proporcionais à demanda.

“Percebemos que, nestes dois últimos anos, as empresas foram altamente demandadas e tiveram um faturamento muito alto. Mas as margens de lucro não acompanharam o crescimento de forma proporcional. Apenas 30% das empresas conseguiram passar adiante o aumento desses custos para o seu cliente”, afirmou a diretora-executiva da Abol, Marcella Cunha.

Esse é, especificamente, o desafio da categoria. Há um aumento da demanda profissional, o que leva a uma alta do faturamento. Mas os custos operacionais também sobem e, em um mercado que busca reduzir ao máximo os custos logísticos, muitas vezes o operador tem sua margem de lucro reduzida. Para muitos, é a forma de se manter em um mercado que enfrenta uma de suas piores crises, com o valor crescente dos produtos e um consumidor com um poder de compra gradualmente reduzido.

Nesse cenário, é cada vez mais necessário aos operadores reduzir os custos operacionais, um objetivo que pode ser atendido pela inovação tecnológica. Outra solução é a maior diversidade de serviços, a fim de ampliar a clientela. Não são saídas fáceis. Na verdade, são mais dois desafios que o operador logístico terá de enfrentar em um mercado cada vez mais competitivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ORIENTAÇÃO 1

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) recomendou aos tribunais de todo o País que tenham “cautela” para evitar o “abuso do direito” e, como consequência, colocar em risco a implantação de projetos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A orientação consta da Recomendação 129, de 15 de junho deste ano, e busca impedir que ações judiciais “com infundada alegação de caráter de urgência” possam comprometer projetos, leilões ou contratos do setor de infraestrutura.

ORIENTAÇÃO 2

O CNJ propõe aos magistrados que apurem se o empreendimento sob julgamento segue o procedimento da governança. Também sugere que ouçam órgãos do poder público relacionados ao projeto e façam consultas para basear suas decisões.

ORIENTAÇÃO 3

A recomendação do conselho foi destacada pelo secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, como uma ação “importante” para preservar investimentos do setor privado. “O Ministério da Infraestrutura e o Judiciário têm em comum o compromisso com o interesse público. Nesse sendo, a recomendação do CNJ vai ajudar a preservar a segurança jurídica e os investimentos no setor, a parr do programa de concessões do Governo Federal”, disse.

PIANC

Organização global voltada à elaboração de normas e procedimentos técnicos para o desenvolvimento do modal aquaviário, a Associação Mundial da Infraestrutura de Transporte Aquaviário (também conhecida pela sigla PIANC) está preparando a conferência PIANC América. Ela será realizada de 24 a 27 de abril do próximo ano em Fort Lauderdale, na Flórida, Estados Unidos.

E para isso, já abriu o prazo das inscrições dos abstracts de trabalhos que serão apresentados durante sua programação. O prazo final para envio é 1º de agosto deste ano. Mais informações em www.piancamerica2023.org.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - RELATOR DA PEC DOS BIOCOMBUSTÍVEIS AFIRMA QUE ENTREGARÁ PARECER NA PRÓXIMA SEMANA

Projeto busca estimular a competitividade dos biocombustíveis em relação aos concorrentes fósseis
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



O relator Danilo Fortes afirmou que não trará muitas mudanças em relação ao texto aprovado pelo Senado

O deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Energias Renováveis, Danilo Fortes (UNIÃO-CE), disse nesta terça-feira (28), durante coletiva na Câmara dos Deputados, que a chamada Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 15/2022, também chamada PEC dos Biocombustíveis, deve ser votada no dia 6 de julho.

O projeto prevê um regime fiscal diferenciado para favorecer, pelos próximos 20 anos, biocombustíveis em comparação a combustíveis fósseis. A proposta faz parte do pacote de medidas para conter a alta no preço dos combustíveis, que inclui o recém-aprovado Projeto de Lei Complementar 18/22, que limitou em 17% as alíquotas de ICMS incidentes sobre combustíveis.

Já aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, a PEC está sendo analisada agora por uma comissão especial e depois seguirá para o Plenário.

Segundo o parlamentar, como após a aprovação a proposta seguirá para o Plenário da Câmara, ficará a cargo do presidente da Casa, deputado Arthur Lira (PP-AL), colocar em pauta a votação. A ideia é que o texto seja aprovado antes da segunda quinzena de julho.

“Estou trabalhando para entregar o meu relatório no dia 6 de julho. Acredito que neste dia estaremos com o relatório votado na comissão. Aí ele estará à disposição do presidente Arthur Lira. Acho que o nosso compromisso é ter uma unidade entre as bancadas de governo e oposição. Há uma insatisfação da população muito grande. Precisamos fazer a nossa parte”, disse Fortes.

Antes da entrega do relatório, a comissão que debate a PEC 15 realizará duas audiências públicas para tratar do tema.

Mudanças

Segundo o relator da proposta, a tendência é que o seu parecer não traga muitas mudanças em relação ao texto aprovado pelo Senado no dia 14 de junho. Mas o parlamentar afirmou que tentará melhorar a PEC para buscar estimular o setor e diminuir a dependência brasileira do petróleo internacional.

“A gente tem que fortalecer todos os biocombustíveis que tenham condição de fazer frete a algum risco de escassez com relação aos combustíveis tradicionais. Se a gente puder fazer uma mudança que possa fortalecer o álcool, etanol, o biodiesel, seja de milho, grão de soja, de sebo, de outra natureza orgânica, a gente tem que criar caminhos para isso, ter uma maior oferta de produtos e diminuir a dependência internacional”, ressaltou o deputado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

FERNANDO BEZERRA ADIA NOVAMENTE PUBLICAÇÃO DO PARECER À PEC DOS COMBUSVEIS

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



Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Fernando Bezerra segue estudando formas para estabelecer, em seu relatório, o auxílio-caminhoneiro

O senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) novamente adiou a entrega do seu parecer à Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 16/2022, chamada de “PEC dos Combustíveis”. O parecer será entregue nesta quarta-feira (29).

A proposta permite aos estados zerar o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o gás de cozinha e o diesel. O movimento do novo adiamento segue sendo o mesmo: necessidade de conclusão de avaliações técnicas e jurídicas para os temas relacionados à PEC.

Na semana passada, o parlamentar afirmou que estuda a possibilidade de reconhecer o estado de emergência no setor de transportes. A ideia é poder viabilizar o auxílio combustível para os caminhoneiros autônomos. A proposta, que deve ser incorporada à PEC, é de criação de um voucher de R\$1.000 para os caminhoneiros autônomos até o fim de 2022. Além disso, o texto deverá trazer uma compensação para atender à gratuidade para idosos no transporte público coletivo.

Originalmente o governo esmava um impacto fiscal em R\$ 29,6 bilhões. Com as novas propostas, os valores subiram para R\$ 34,8 bilhões. Ainda segundo Fernando Bezerra, as alterações na PEC e os novos impactos orçamentários fazem com que o projeto tenha que ser novamente discutido com o governo.

A PEC 16/2022 já entrou na pauta do plenário do Senado. As apreciações começarão na quarta-feira (29). Ainda não está definido se o relator conseguirá ler seu parecer no mesmo dia. Segundo o regimento interno da Casa, após a entrega de um parecer, senadores podem pedir tempo para análise do relatório. Portanto, a tendência é que a votação inicie nesta quinta-feira (30).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - ESTUDO APONTA QUE RECEITA DOS OPERADORES LOGÍSTICOS EQUIVALE A 2% DO PIB

Apesar da alta receita, custos com a prestação dos serviços e com despesas operacionais atrapalharam faturamento do setor

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



A Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) publicou nesta terça-feira (28) um estudo informando que a receita bruta dos Operadores Logísticos (OLs) equivale a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) registrado em 2021.

O estudo chamado de “Perfil dos Operadores Logísticos 2022” foi desenvolvido pela ABOL em parceria com o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS). Os dados, que já haviam sido adiantados este ano com exclusividade ao BE News, foram



apresentados nesta terça aos deputados federais, em evento promovido em parceria com a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara.

O operador logístico oferece serviços integrados de transporte, armazenagem e gestão de estoques de mercadorias para os setores industrial, comercial e agropecuário. Segundo os dados apresentados, o setor movimentou R\$ 166 bilhões, gerando 2 milhões de empregos diretos e indiretos. Também foram pagos aos cofres públicos R\$44 bilhões em impostos.

Durante o lançamento do estudo, a diretora presidente da ABOL, Marcella Cunha, afirmou que os dados destacam a relevância do setor, além de mapear desafios e trazer visibilidade e informações ao mercado sobre os Ols.

“O operador logístico sustenta qualquer atividade econômica prestada aqui no Brasil, indo desde a indústria de base, passando pelo agronegócio, grande varejo e e-commerce. Ou seja, qualquer produto e carga. A nossa pesquisa também mostrou que os Ols querem ser reconhecidos pela sua capacidade, flexibilidade e customização. Ou seja, pegar um problema do cliente e solucioná-lo”, disse.

Receita, margem e preços

O estudo também demonstrou que, nos últimos dois anos, houve um crescimento de receita bruta dos Ols, impulsionada principalmente pelo crescimento do e-commerce no Brasil. Em 2020, o setor atendia 26% deste mercado. Já em 2022 esse percentual se elevou para 42%.

Contudo, os custos com a prestação do serviço e as despesas operacionais fizeram com que grande parte dos mais de mil Ols que atuam no Brasil, entre pequenas e médias empresas, não vessem faturamentos proporcionais à demanda.

Os dados apresentados mostram que custos com combustíveis, transporte rodoviário e utilities (luz, água etc) foram os que mais impactaram nos ganhos para o setor. “Percebemos que, nestes dois últimos anos, as empresas foram altamente demandadas e tiveram um faturamento muito alto. Mas as margens de lucro não acompanharam o crescimento de forma proporcional. Apenas 30% das empresas conseguiram passar adiante o aumento desses custos para o seu cliente”, afirmou Marcella Cunha.

Regulamentação

O encontro contou com a presença do presidente da CVT, deputado Hildo Rocha (MDBMA). O parlamentar afirmou que a comissão está se preparando para debater o Projeto de Lei (PL) 3.757/2020, que regulamenta a atividade de operador logístico no Brasil.

A proposta determina que a operação logística compreende serviços como recebimento, carga, descarga, fracionamento, armazenagem, gerenciamento de estoque, separação, processamento de pedidos e gerenciamento de transporte, entre outros.

A atividade será exercida independentemente de prévia concessão, permissão, autorização, licença ou registro, salvo casos específicos previstos em lei. O texto contém ainda regras sobre os contratos de operação logística, responsabilidades e direitos do operador e das empresas de armazenagem.

Segundo o presidente da CVT, o texto tinha resistências que já foram vencidas. A tendência é que a proposta seja analisada pela comissão em breve. “Havia alguns impasses que me parece que foram resolvidos. Agora fica mais fácil de avançar a transmissão desse projeto”, declarou Rocha.

Quem também esteve presente no evento foi o autor do PL, deputado Hugo Leal (PSD-RJ). Segundo o parlamentar, as principais resistências estavam na definição dos espaços a serem ocupados pelo operador logístico. Empresas demonstraram preocupação com possíveis perdas de mercado, caso aconteça a entrada dos Ols.

“Esse debate não é novo, mas havia resistência na CVT porque todas as vezes em que decidimos trabalhar o tema, é natural que ele provoque abalos dentro do mercado. Mas sem a definição legal, teremos o pior mundo. Se cada um tentar preservar a sua reserva de mercado e não definirmos dentro da lógica mundial o que significa este papel para os stakeholders, vamos ter problemas jurídicos e inseguranças futuras”, explicou Leal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PASSAM DE US\$ 15 BILHÕES, UM RECORDE PARA O MÊS DE MAIO

Nova marca representa uma alta de 14,2% em relação ao mesmo mês em 2021

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



A CHINA SE MANTEVE COMO PRINCIPAL PAÍS DE DESTINO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO AGRONEGÓCIO ENTRE JANEIRO E MAIO DESTES ANOS. FORAM EXPORTADOS US\$ 22,56 BILHÕES (+17,3%), VALOR QUE REPRESENTOU 35,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO. QUATRO DOS DEZ PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO SETOR TIVERAM A CHINA COMO PRINCIPAL DESTINO: SOJA EM GRÃOS, CARNE BOVINA IN NATURA, CARNE DE FRANGO IN NATURA E CELULOSE

O volume exportado do complexo soja foi de 10,6 milhões de toneladas em maio, 29% inferior em comparação a maio de 2021 quando foram embarcadas 15 milhões de toneladas

As exportações do agronegócio brasileiro caíram 12,6%, mas somaram US\$ 15,11 bilhões em maio deste ano, com alta de 14,2% em relação ao mesmo mês do ano passado. Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), os preços médios dos produtos de exportação subiram, o que refletiu no aumento da entrada de receita, apontada como recorde pelo Governo Federal para o mês de maio.

Segundo o levantamento elaborado pela Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do MAPA, a queda de 12,6% no volume de produtos exportados em maio, na comparação com o mesmo mês em 2021, pode ser explicada em função, principalmente, da diminuição das exportações de soja em grãos. Essa movimentação apresentou queda de 4,3 milhões de toneladas no mês passado frente a maio de 2021.

A participação relativa do setor nas exportações totais brasileiras alcançou 51% em maio.

Nos cinco primeiros meses deste ano, as exportações do agronegócio somaram US\$63,62 bilhões (+29%), um recorde. A marca anterior para o período de janeiro a maio foi em 2021, quando as exportações registraram US\$ 49,33 bilhões.

O crescimento do valor exportado em 2022 ocorreu em função da alta do índice de preços dos produtos (+27,5%), com menor participação do volume embarcado (+1,2%). O agronegócio representou 48,4% das exportações totais brasileiras.

Setores

Os cinco maiores setores exportadores do agronegócio foram: complexo soja (53,9% de participação); carnes (14,8% de participação); produtos florestais (10,4% de participação); complexo sucroalcooleiro (4,4% de participação); e café (4,2% de participação).

O complexo soja registrou um valor recorde em maio, atingindo US\$ 8,15 bilhões, superior aos US\$ 7,67 bilhões de maio de 2021. Isso devido ao aumento médio de 39% nos preços de exportação dos produtos. Porém, as exportações de soja em grãos caíram 2,2%, chegando a US\$ 6,56 bilhões. O volume exportado foi de 10,6 milhões de toneladas, 29% inferior em comparação a maio do ano passado, quando foram embarcadas 15 milhões de toneladas.

As exportações de carnes chegaram ao montante recorde de US\$ 2,23 bilhões (+34,3%), em função do incremento das vendas externas de carne bovina e de frango. As vendas externas de carne bovina subiram 49,7% e alcançaram US\$ 1,08 bilhão, com volume exportado de 176 mil toneladas (+17,5% ou +26,2 mil toneladas), enquanto o preço médio de exportação subiu 27,4%.

A China foi o maior comprador da carne bovina do Brasil. O país asiático adquiriu 96 mil toneladas em maio, volume 28,7 mil toneladas superior ao ano passado (67,3 mil toneladas). O crescimento desse volume exportado para a China suplantou as exportações brasileiras para outros países (+26,2 mil toneladas). Com isso, a China subiu a participação para 63,8% do valor total exportado pelo Brasil de carne bovina.

O complexo sucroalcooleiro foi o único dentre os cinco principais setores exportadores do agronegócio que apresentou redução nas vendas externas. O valor exportado caiu de US\$ 848,23 milhões em maio de 2021 para US\$659,28 milhões em maio deste ano (-22,3%). A queda ocorre em função, principalmente, da redução do volume exportado de açúcar (-36,4%). A produção brasileira de açúcar (safra 2021/2022) foi de 35 milhões de toneladas, 15% inferior na comparação com a safra da temporada 2020/2021.

O valor das exportações de açúcar foi de US\$ 598,25 (-26,1%), com queda de 36,4% no volume exportado e aumento de 16,2% no preço médio de exportação. Em maio de 2022, os principais mercados importadores de açúcar foram: Argélia (US\$ 103,04 milhões; +29,3%); Marrocos (US\$ 82,43 milhões; +382,3%); Nigéria (US\$ 67,49 milhões; +240,6%); Geórgia (US\$ 65,41 milhões; +454,1%); e Canadá (US\$62,73 milhões; +136,7%).

Já as exportações de álcool cresceram em volume (+14,7%) e preço (+37,7%), atingindo US\$ 59,22 milhões (+57,9%). Poucos países importaram mais de US\$ 1 milhão: Países Baixos (US\$25,67 milhões; +5.066,7%); Estados Unidos (US\$ 19,38 milhões; - 30,4 %); Reino Unido (US\$8,03 milhões; praticamente não importou em maio de 2021); Coreia do Sul (US\$ 3,31 milhões; não importou em maio de 2021).

Importações

As importações brasileiras do agronegócio somaram US\$1,53 bilhão em maio de 2022 (+25,3%). Já no período de janeiro a maio deste ano, o Brasil importou US\$ 6,62 bilhões em produtos do agronegócio (+6,2%). Os principais produtos foram: trigo (US\$782,94 milhões; +10,1%); salmões frescos ou refrigerados (US\$331,48 milhões; +52,2%); papel (US\$ 329,52 milhões; -8,5%); malte (US\$ 276,87 milhões; -4,1%); e óleo de palma (US\$270,49 milhões; +24,4%).

Todos estes produtos observaram altas expressivas nos preços médios de importação em relação ao mesmo período observado em 2021: trigo (+18,4%); salmões frescos (+51,9%); papel (+60,3%); malte (+16,1%); e óleo de palma (+75,7%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - BRASIL FAZ IMPORTAÇÃO RECORDE DE FERTILIZANTES NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



A Rússia continua sendo o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil, com 22,9% do total dos volumes importados nos primeiros cinco meses do ano

As importações brasileiras de fertilizantes e adubos alcançaram valor e volume recordes para os cinco primeiros meses do ano: US\$ 9,57 bilhões (+177,9%), e 15,22 milhões de toneladas (+16,1%).

Os dados são da Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

As principais origens foram a Rússia (22,9% do total dos volumes importados), China (12,6%), Canadá (10,3%), União Europeia (10,1%), Marrocos (5,2%), Estados Unidos (4,4%) e Nigéria (4,4%). Houve alta de 139,4% nos preços médios.

Os principais produtos importados foram os fertilizantes potássicos – SH 3104 (35,5% do volume total em 2022); nitrogenados – SH 3102 (32,5%); compostos e misturas – SH 3105 NPK (24,4%); e os fosfatados – SH 3103 (7,6% do total).

Em maio último, as importações de fertilizantes somaram US\$ 3,11 bilhões, com alta de 277,8% em relação a maio de 2021. O volume importado aumentou 56,7%, passando de 2,6 milhões de toneladas para 4,07 milhões de toneladas em 2022. O principal fator responsável pelo incremento das importações de fertilizantes foi a elevação do preço médio de aquisição da tonelada, que subiu 141,2%, chegando a US\$763,9 porto tonelada.

Em maio de 2022, os cinco principais países fornecedores de fertilizantes para o Brasil foram: Rússia (US\$ 881,10 milhões; 28,4% de participação); Canadá (US\$ 373,09 milhões; 12,0% de participação); Marrocos (US\$ 3646,60 milhões; 11,7 % de participação) ; Estados Unidos (US\$ 152,02 milhões; 4,9% de participação); e Omã (US\$ 141,30 milhões; 4,5% de participação).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - VLI INICIA OPERAÇÕES DE ESCOAMENTO DO MILHO DA SEGUNDA SAFRA EM 2022

Os vagões carregados estão saindo de Tocantins, em direção ao Terminal Portuário de São Luís, localizado no Porto do Itaqui

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



No Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás, a perda de umidade dos grãos ainda foi lenta e, por isso, a colheita deve avançar com mais rapidez nesta semana

A empresa de soluções logísticas VLI começou a transportar suas primeiras cargas de milho da segunda safra deste ano. Os vagões carregados estão saindo do Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA), no Tocantins,

por meio da ferrovia Norte-Sul, no Arco Norte, e seguem viagem até o Terminal Portuário de São Luís (TPSL), localizado no Porto do Itaqui, no Maranhão. De lá, o cereal é exportado para a Ásia e Europa.

O início do escoamento da produção de milho do Brasil por via férrea ajuda o setor a lidar com uma grande safra do cereal, que passa por desafios logísticos e de armazenagem.

Além disso, favorece o desenvolvimento da nova fronteira agrícola brasileira, ao oferecer possibilidades de captação e escoamento para as produções agrícolas da região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, responsável por 10% de toda a produção de grãos e fibras do país.

Em relação à safrinha do milho, a VLI afirmou em nota na última quinta-feira (23) que utiliza três corredores logísticos para dar vazão ao fluxo do produto. Além do Tramo-Norte da ferrovia Norte-



Sul (FNS), a companhia é administradora dos corredores Centro-Sudeste e Centro-Leste da ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Centro-Sul e Norte-Nordeste

A segunda safra de milho do Centro-Sul do Brasil em 2021/22, que está sendo colhida, foi esmada em um recorde de 80,3 milhões de toneladas pela consultoria de mercado AgRural. Seus especialistas reduziram a previsão em 600 mil toneladas na comparação com a esmava divulgada em maio para a principal região produtora do País. O movimento foi a estiagem que atingiu os campos de plano, explicaram os técnicos.

Em contra partida, a AgRural aumentou a projeção para colheita total do país, considerando números mais elevados para o Norte e Nordeste levantados pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

A produção total de milho no Brasil em 2021/22 agora está esmada em 113,8 milhões de toneladas, também uma máxima histórica, ante as 112,3 milhões da esmava anterior, quando a previsão para a colheita do Norte e Nordeste era menor.

Segundo a empresa de consultoria, o tempo mais quente e seco da semana passada deu mais fôlego à colheita da safrinha de milho 2022, especialmente em Mato Grosso.

Já no Centro-Sul, o levantamento da companhia indicou que 20,3% da área cultivada na segunda safra estava colhida até a última quinta-feira (23), contra 11,4% uma semana atrás e 5,3% no mesmo período do ano passado.

No Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás, a perda de umidade dos grãos ainda foi lenta e, por isso, a colheita seguiu tímida. Sem chuva, os produtores preferiram esperar a umidade baixar para avançar com a colheita e evitar perdas. A expectativa é de que os trabalhos avancem com mais rapidez nesta semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

NACIONAL - É POSSÍVEL TER UMA GESTÃO PÚBLICA EFICIENTE, DEFENDEM PRESIDENTES DOS PORTOS DE ITAQUI E SUAPE

Os dois complexos, administrados por gestões públicas, foram os grandes destaques da terceira edição do Prêmio Portos + Brasil

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

“O BRASIL PRECISA AVANÇAR NA RELAÇÃO PÚBLICO X PRIVADO E, PRINCIPALMENTE, NA QUESTÃO DA REGULAÇÃO. HOJE EU SOU UM DEFENSOR DA EFICIÊNCIA DA EMPRESA PRIVADA, PORÉM COM UMA BOA AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA”

TED LAGO
presidente do Porto do Itaqui

É possível fazer uma gestão pública de qualidade nos portos do Brasil, de acordo com Ted Lago, presidente do Porto do Itaqui (MA), e com Luiz Barros, diretor de Desenvolvimento de Negócios do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), ambos geridos por autoridades portuárias públicas. Os dois concederam entrevista aos jornalistas Zerri Torquato e Leopoldo Figueiredo na edição de ontem (28) do quadro Brasil Export no programa Zerri News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista).

Participou também Marcus Mingoni, diretor financeiro da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos. Os três executivos foram convidados para comentar as premiações



de destaque que receberam durante a terceira edição do Prêmio Portos + Brasil, realizado no último dia 23, pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA/ Minfra).

O Porto do Itaqui foi o mais premiado desta edição, conquistando quatro prêmios no total, o que mostra, segundo Ted, que a gestão pública pode funcionar de maneira efetiva. Ainda assim, para o presidente, a demora nos processos licitatórios e na execução de obras importantes para os portos é um problema dentro da esfera pública. "É um grande desafio para a autoridade portuária pública ser competitiva dentro desse cenário regulatório", comentou Ted Lago.

Questionado sobre a desestatização dos portos brasileiros, proposta defendida pelo Governo Federal, Lago respondeu que o modelo é um dos caminhos. "O Brasil precisa avançar na relação público x privado e, principalmente, na questão da regulação. Hoje eu sou um defensor da eficiência da empresa privada, porém com uma boa autoridade portuária pública", disse.

Em relação aos prêmios recebidos pela boa gestão do Porto do Itaqui, Ted disse que eles refletem uma mudança iniciada em 2015, quando Flávio Dino assumiu o governo do estado. "Ele entendeu que o porto tinha um papel fundamental para a economia e deu liberdade para montar uma equipe técnica, com foco em resultados, e com autonomia de gestão que colhe os frutos de oito anos de continuidade", explicou.

Para que o trabalho se mantenha mesmo quando uma nova gestão assumir, Ted disse que a Autoridade Portuária implantou em Itaqui uma normatização dos processos portuários através dos ISOs. "Essas certificações são uma garantia de que os avanços conquistados até agora serão permanentes, independente de quem assume".

Já Luiz Barros, diretor de Desenvolvimento de Negócios do Porto de Suape, atribuiu os dois prêmios conquistados, entre eles o da categoria "Execução de Investimentos Planejados", com 94,2% do orçamento disponível executado em 2021, ao modelo implantado pela Autoridade Portuária que se baseia no monitoramento e acompanhamento de indicadores, como também é feito nas empresas privadas.

"Cada diretoria tem suas metas e seus indicadores a serem acompanhados quinzenalmente", explicou Barros. O executivo também defendeu a gestão portuária pública e disse que é um modelo que miga problemas, principalmente quando há conflitos entre operadores portuários.

PORTO DE SANTOS

A SPA ficou em terceiro lugar no ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). Para Marcus Mingoni, diretor financeiro da estatal, "este é mais um importante indicador que destaca a grande transformação que o setor portuário vem passando, incluindo Santos".

Para alcançar este resultado, Marcus explicou que a companhia conseguiu restaurar sua saúde financeira com a implantação de medidas de austeridade orçamentárias, investimentos em produtividade, crescimento da movimentação portuária e uma gestão otimizada, sem áreas ociosas no porto atualmente. Marcus Mingoni afirmou que a SPA tem hoje em caixa cerca de R\$ 1,5 bilhão, mas não consegue aplicar o recurso porque "temos um ambiente regulatório na administração pública que dificulta a execução na velocidade que a gente precisa", pontuou. "A desestatização seria muito importante para o Porto de Santos porque o privado tem muito mais agilidade e flexibilidade para poder executar processos com a austeridade devida", concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Milho, complexo soja, celulose e fertilizantes puxam crescimento de 5,5%

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Porto de Santos (SP) teve crescimento de 5,5% na movimentação de cargas nos cinco primeiros meses deste ano se comparado ao mesmo período do ano passado. Foram movimentadas ao todo 66,5 milhões de toneladas.

As exportações cresceram 5,7%, somando 48,3 milhões de toneladas, e as importações também avançaram (4,9%), atingindo 18,3 milhões de toneladas.

O desempenho foi puxado pelos embarques de milho, que registraram acréscimo de 134% ao movimentar 1,5 milhão de toneladas até maio. Em seguida aparece o complexo soja (grãos e farelos), com 21,8 milhões de toneladas, alta de 10% na comparação anual. A celulose voltou a se destacar e registrou crescimento de 63,6%, somando 3,3 milhões de toneladas.

“O desempenho das cargas do agronegócio reflete os investimentos sobretudo em terminais especializados que o Porto fez nos últimos anos para escoar com maior eficiência e produtividade as safras. Da mesma forma, o Porto se prepara para ampliar e modernizar a estrutura para fertilizantes e contêineres com os novos terminais dedicados [STS 53 e STS 10] que irão a leilão”, afirma o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

AS EXPORTAÇÕES CRESCERAM 5,7%, SOMANDO 48,3 MILHÕES DE TONELADAS, E AS IMPORTAÇÕES TAMBÉM AVANÇARAM (4,9%), ATINGINDO 18,3 MILHÕES DE TONELADAS

Foram destaque, também, os embarques de carnes, com aumento de 49,3% (para 986,2 mil toneladas), e de óleo diesel e gasóleo, com alta de 35,7%, para 982,5 mil toneladas. No sendo inverso, as descargas de fertilizantes - tiveram crescimento de 24,2%, totalizando 3,4 milhões de toneladas.

OUTRAS CARGAS

A movimentação de contêineres nos dois fluxos superou os 2 milhões de TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés), ficando 0,4% acima do verificado nos cinco primeiros meses de 2021 - a melhor marca da história do Porto para janeiro-maio.

O movimento acumulado de granéis sólidos chegou a 34,1 milhões de toneladas, alta de 6,6% sobre o mesmo período de 2021. O volume de granéis líquidos também apresentou crescimento e somou 7,6 milhões de toneladas, alta de 5,4%. Ambos registraram suas melhores marcas para o período.

O fluxo de embarcações totalizou 2.093 navios, 3,0% acima do mesmo período do ano passado.

O movimento de cargas em maio atingiu 14,1 milhões de toneladas, alta de 0,2% sobre o mesmo mês de 2021, caracterizando-se como a melhor marca para esse período. As descargas cresceram 1,4% (para 3,6 milhões de toneladas), enquanto os embarques caíram 0,3% (para 10,5 milhões de toneladas).

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 29,4% em maio. Cerca de 32,6% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos em 2022 tiveram a China como país parceiro. São Paulo se mantém como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos (51,7%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

REGIÃO SUDESTE - MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATENDERÁ "ANTIGAS DEMANDAS" DA SOCIEDADE LOCAL, DIZ POVIA

Secretário nacional debateu futuro do cais santista em evento em São Paulo
Por **BRUNO MERLIN Especialmente para jornal BE News**



“É uma obrigação nossa colocar o Porto em harmonia com a Cidade”, afirmou Mario Povia (centro)

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse nesta terça-feira (28) que a modelagem da desestatização do Porto de Santos contemplará antigas demandas da comunidade da Baixada Santista. Essas demandas estão atreladas à melhoria da mobilidade urbana, revitalização do Centro santista e melhoria da qualidade de vida na região. Ele participou de evento organizado pela Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB, em

São Paulo, e apontou que o modelo desenvolvido pela equipe ministerial tem um olhar "para além da eficiência das operações e da desburocratização, afinal, é uma obrigação nossa colocar o Porto em harmonia com a Cidade".

Entre as contra-partidas que o futuro concessionário do porto santista deverá oferecer à sociedade estão obras na perimetral, revitalização de armazéns portuários e aperfeiçoamento na urbanização da Ponta da Praia, entre outros itens determinados no modelo que será levado a leilão, caso o planejamento não sofra atrasos, em novembro deste ano.

A desestatização do Porto de Santos, o principal complexo portuário da América Latina, é um dos mais cobiçados projetos em andamento do Ministério da Infraestrutura. A transferência da gestão para um concessionário privado, apesar de bem aceita pela comunidade portuária, ainda desperta dúvidas e desconfianças. Na última semana, o prefeito de Santos disse, em reunião com a Antaq, não ser contra a desestatização, mas pediu garantias de preservação de empregos e da participação do município nos processos decisórios.

Os portos, reforçou Povia, não podem ser corpos estranhos dentro da sociedade. "O Porto não precisa ter buracos, não precisa ser sujo ou ter poeira. Isso está mudando. Essa é uma visão antiga de que o Porto é lugar mal frequentado e mal cuidado. Isso ficou para trás e se ainda há algum resquício haverá de ficar para trás". As atuais políticas públicas, destacou o secretário nacional, exigem que a gestão dos portos seja eficiente, direcionada por boas práticas e, nesse sendo, proporcionar um convívio harmônico com a sociedade em geral.

Povia ainda celebrou que as discussões no ambiente portuário não mais sejam sobre "filas de caminhões ou emissões de poluentes". "O sarrafo subiu. O que discutíamos antes não era menos importante, mas hoje os debates são mais nobres. Isso só é possível porque superamos algumas etapas importantes".

O diretor-presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, também participou do evento e ressaltou que, em sua visão, a Autoridade Portuária privada pode exercer de forma muito satisfatória as suas responsabilidades e levar adiante em conjunto com as municipalidades um projeto de desenvolvimento do Porto e das cidades no entorno.

"Sabemos que não será fácil realizar esse processo. Nem sempre as necessidades do País e do concessionário serão o cenário dos sonhos para a municipalidade. Temos o desafio de gerar valor ao Porto e, com tecnologia, transformar as cidades portuárias em ambientes de excelência por meio dos smart ports".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/06/2022

REGIÃO SUL - LOCOMOVAS HISTÓRICAS GANHAM NOVAS FUNÇÕES EM PARANAGUÁ

Os equipamentos, que já foram usados nas operações portuárias, servirão ao turismo

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Um muro precisou ser derrubado e um guindaste com contrapesos foi instalado para erguer as locomotivas, que pesam cerca de 58 toneladas cada

Três locomotivas históricas, que já prestaram grandes serviços nos Portos de Paranaguá e Antonina, ambos no Paraná, ganharão novos destinos. Graças a convênios firmados pela empresa pública Portos do Paraná – que administra os complexos - uma delas se transformará em atração turística na Estação

Ferrovária de Paranaguá. Já as outras duas poderão acumular mais alguns anos de atividade, dessa vez em passeios turísticos.

A destinação só foi possível mediante a autorização das entidades reguladoras, que entenderam que o aproveitamento cultural ou comercial dos equipamentos será mais interessante do que a simples alienação dos bens como sucata. As três locomotivas saíram dos complexos na última segunda-feira (27).

“Esse projeto foi construído entre o Porto, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e a Prefeitura de Paranaguá. O objetivo é preservar esse patrimônio de forma adequada. As locomotivas serão reformadas e muito bem cuidadas, afinal, são parte da nossa história e cultura”, disse Vinícius Mello, gerente de Administração na autoridade portuária.

As três máquinas foram fabricadas pela Toshiba, no Japão, no início dos anos 1970. “Elas foram adquiridas na época pelo Departamento de Portos e Vias Navegáveis e são destinadas somente para manobras em pátios ferroviários com pequenos aclives”, explica Eduardo Scussiato, diretor financeiro da ABPF, Regional Paraná.

Segundo ele, caso a restauração consiga instalar o freio automático, as duas locomotivas que seguiram para Curitiba poderão ainda ser utilizadas para tracionar um trem de turismo. “Como contrapartida, a associação deve oferecer passeios educativos para alunos das escolas públicas do Litoral”.

RETIRADA

A doação dos bens exigiu o cumprimento de uma série de trâmites administrativos. “Fazia alguns anos que a Portos do Paraná tentava dar uma boa destinação que não fosse para sucata. Procuramos a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), fizemos um projeto e conseguimos realizar a alienação necessária”, diz Régis Basta do Nascimento, coordenador de Patrimônio e Seguros da Portos do Paraná.

Com todas as burocracias vencidas, as partes se encarregaram de organizar a remoção. Um muro precisou ser derrubado e um guindaste com contrapesos foi instalado para erguer as locomotivas, que pesam cerca de 58 toneladas cada.

A operação durou o dia todo e envolveu diretamente 15 profissionais da empresa pública e da prefeitura. O transporte foi feito em duas carretas de dez eixos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022

INTERNACIONAL - PUTIN GARANTE FORNECIMENTO DE FERTILIZANTES AO BRASIL

O compromisso foi firmado durante telefonema ao presidente Bolsonaro. A Rússia se manteve como a principal fornecedora dos insumos ao País nos primeiros cinco meses do ano

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



A RÚSSIA CONTINUA SENDO O PRINCIPAL FORNECEDOR DE FERTILIZANTES AO BRASIL E RESPONDEU POR 22,9% DO TOTAL IMPORTADO NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO. AO TODO, O BRASIL IMPORTOU 15,22 MILHÕES DE TONELADAS (+16,1%) A US\$ 9,57 BILHÕES (+177,9%), ALCANÇANDO RECORDES TANTO EM VOLUME QUANTO EM VALORES, NA COMPARAÇÃO COM JANEIRO A MAIO DE 2021

O País consome 8% de toda a produção mundial de fertilizantes, avaliada em 55 milhões de toneladas, mas importa 85% do insumo usado pelo agronegócio, principalmente da Rússia

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, assegurou o "fornecimento ininterrupto de fertilizantes" ao Brasil durante telefonema ao presidente da República, Jair Bolsonaro. A informação foi confirmada por meio de comunicado oficial divulgado pelo Kremlin na segunda-feira (27).

"Os problemas de segurança alimentar global foram longamente discutidos. O presidente russo fez uma avaliação detalhada das causas da difícil situação no mercado mundial de produtos agrícolas e fertilizantes. Enfatizou a importância de restaurar a arquitetura do livre comércio de produtos alimentícios e fertilizantes que foi destruída pelas sanções ocidentais. Neste contexto, Vladimir Putin salientou que a Rússia está empenhada em cumprir suas obrigações de garantir o fornecimento ininterrupto de fertilizantes russos aos agricultores brasileiros", informou o governo russo no comunicado.

Os fertilizantes, especialmente nitrogênio, fósforo e potássio, são os mais utilizados pelos produtores agrícolas brasileiros, sendo considerados essenciais para o fornecimento de um ou mais nutrientes para as plantações. O País consome 8% de toda a produção mundial de fertilizantes, avaliada em 55 milhões de toneladas, mas importa 85% do insumo usado pelo agronegócio, principalmente da Rússia, que sofre um forte embargo econômico promovido pelos Estados Unidos, países da Europa Ocidental e Japão por causa da invasão militar na Ucrânia.

De acordo com o Kremlin, os dois presidentes trataram sobre o "compromisso mútuo" em "fortalecer a parceria estratégica" entre Brasil e Rússia, de forma a expandir a cooperação em setores como o de energia e agricultura.

O governo russo afirmou, também, que Putin e Bolsonaro conversaram sobre a presidência rotativa do Brasil no Conselho de Segurança da ONU (Organização das Nações Unidas), que começará em 1º de julho. Segundo o comunicado, os presidentes concordaram em manter "contato em diversos níveis".

Principal fornecedor

A Rússia continua sendo o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil e respondeu por 22,9% do total importado nos primeiros cinco meses do ano. Ao todo, o Brasil importou 15,22 milhões de toneladas (+16,1%) a US\$ 9,57 bilhões (+177,9%), alcançando recordes tanto em volume quanto em valores, na comparação com janeiro a maio de 2021. Os dados são da Secretaria de Comércio de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

VALOR EXTERNO DO ALGODÃO CAI E PRESSIONA COTAÇÕES NO BRASIL

Informações: Revista Cultivar (29 de junho de 2022)

Os preços do algodão em pluma estão em queda nos mercados externo e interno. O cenário inflacionário e as perspectivas de recessão econômica mundial e de redução na demanda global, sobretudo por parte da China, são alguns dos fatores que exerceram pressão sobre os valores internacionais e, conseqüentemente, domésticos.

No Brasil, as cotações, que já estavam enfraquecidas, operam atualmente nos patamares observados no início deste ano. Parte dos vendedores segue mais flexível em suas pedidas, mas, ainda assim, alguns compradores ofertam valores ainda menores, limitando a liquidez.

A demanda, por sua vez, está enfraquecida. Segundo pesquisadores do Cepea, muitos compradores estão atentos aos avanços da colheita e do beneficiamento, que têm elevado o número de lotes da safra nova disponibilizados no spot, e, com isso, têm expectativa de conseguirem negócios a preços inferiores.

Entre 21 e 28 de junho, o Indicador CEPEA/ESALQ, com pagamento 8 dias, caiu 12,7%, fechando a R\$ 6,4822/lp nessa terça-feira, 28, o menor valor desde o dia 5 de janeiro de 2022 (R\$ 6,4446/lp). Na parcial de junho, a baixa é de expressivos 20,3%.

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

Data: 29/06/2022

AGRONEGÓCIO GARANTE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATÉ MAIO

Informações: Santa Portal (29 de junho de 2022)

A movimentação de cargas no Porto de Santos nos cinco primeiros meses do ano refletiu o bom desempenho do agronegócio brasileiro e conferiu ao período a sua melhor marca: 66,5 milhões de toneladas, alta de 5,5% na comparação anual.

As exportações cresceram 5,7%, somando 48,3 milhões de toneladas, e as importações avançaram 4,9%, atingindo 18,3 milhões de toneladas.

O desempenho foi puxado pelos embarques de milho, apresentando crescimento de 134%, para 1,5 milhão de toneladas, seguidos pelo complexo soja (grãos e farelos) com 21,8 milhões de toneladas, alta de 10% na comparação anual. A celulose voltou a se destacar e registrou crescimento de 63,6%, somando 3,3 milhões de toneladas.

“O desempenho das cargas do agronegócio reflete os investimentos sobretudo em terminais especializados que o Porto fez nos últimos anos para escoar com maior eficiência e produtividade as safras. Da mesma forma, o Porto se prepara para ampliar e modernizar a estrutura para fertilizantes e contêineres com os novos terminais dedicados [STS 53 e STS 10] que irão a leilão”, afirma o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

Foram destaque, também, os embarques de carnes, com aumento de 49,3% (para 986,2 mil toneladas), e de óleo diesel e gasóleo, com alta de 35,7%, para 982,5 mil toneladas. No sentido inverso, as descargas de fertilizantes tiveram crescimento de 24,2%, totalizando 3,4 milhões de toneladas.



A movimentação de contêineres nos dois fluxos superou os 2,0 milhões de TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés), ficando 0,4% acima do verificado nos cinco primeiros meses de 2021 – a melhor marca da história do Porto para janeiro-maio.

O movimento acumulado de granéis sólidos chegou a 34,1 milhões de toneladas, alta de 6,6% sobre o mesmo período de 2021. O volume de granéis líquidos também apresentou crescimento e somou 7,6 milhões de toneladas, alta de 5,4%. Ambos registraram suas melhores marcas para o período.

O fluxo de embarcações totalizou 2.093 navios, 3,0% acima do mesmo período do ano passado.

Maio – O movimento de cargas no mês de maio atingiu 14,1 milhões de toneladas, alta de 0,2% sobre o quinto mês de 2021, caracterizando-se como a melhor marca para esse mês. As descargas cresceram 1,4% (para 3,6 milhões de toneladas), enquanto os embarques caíram 0,3% (para 10,5 milhões de toneladas).

Balança Comercial – A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 29,4% em maio. Cerca de 32,6% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos em 2022 tiveram a China como país parceiro. São Paulo se mantém como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos (51,7%).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/06/2022

ANTT ATUALIZA PISO DO FRETE RODOVIÁRIO; REAJUSTE MÉDIO VAI DE 7,06% A 8,99%

Informações: Terra (29 de junho de 2022)

São Paulo, 28 – A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário atualizados, com reajuste médio de 7,06% a 8,99%. Os efeitos variam conforme o tipo de carga, número de eixos, distância do deslocamento e tipo de operação. A atualização dos valores foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) na noite da última sexta-feira (24).

Segundo a ANTT, o reajuste foi feito após ser constatada variação superior a 5% no preço do óleo diesel praticado na bomba dos postos de varejo no mercado nacional em relação aos valores de referência utilizados na tabela do frete anterior. A ANTT deliberou sobre a atualização após a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgar preço médio do diesel S10 na última semana, de R\$ 7,678 por litro, o que significa alta de 13,73% ante o preço médio do combustível considerado na planilha de cálculos da tabela anterior da ANTT, de R\$ 6,751 por litro. Os valores do óleo diesel S10 praticados nos postos de combustíveis do País são divulgados pela ANP em levantamentos semanais.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/06/2022

SPA CONVIDA SETOR PORTUÁRIO PARA EVENTO INTERNACIONAL EM SANTOS

Informações: Santos Port Authority (29 de junho de 2022)

O Porto de Santos será o anfitrião do XXX Congresso Latino-Americano de Portos, que ocorrerá entre os dias 28 e 30 de novembro, e a Santos Port Authority (SPA), sua administradora, convida a comunidade portuária a participar do evento. Para tanto, publicou um edital de chamamento para os interessados em patrocinar, expor ou receber visitas técnicas durante o evento, que é organizado pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), com sede nos Estados Unidos.

O Congresso Latino-americano de Portos (mais conhecido como AAPA Latino) conta com 29 edições realizadas, reunindo líderes portuários e referências internacionais, e visa oportunizar o conhecimento e discussão dos principais projetos portuários em nível internacional, além de incluir atividade social e de networking.

O edital publicado pela SPA traz as formas disponíveis para participação de empresas brasileiras no Congresso, os detalhes do convênio firmado com a AAPA, além dos contatos para questões como compra de espaço de expositor e patrocínio.

O edital pode ser conferido neste link, ou no banner disponível na capa do site da SPA.

A AAPA é uma entidade composta por mais de 500 membros, que congrega os principais portos, operadores portuários e terminais privados das Américas.

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

Data: 29/06/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA ECONOMIA CALCULA IMPACTO DE R\$ 114 BILHÕES EM DESONERAÇÕES ATÉ 2024 E PREVÊ IMPACTO POSITIVO NO PIB

Estudo da Secretaria de Política Econômica aponta que desonerações podem também ser positivas para a trajetória da dívida

Por Gabriel Shinohara — Brasília

O Ministério da Economia calculou que as medidas de redução de impostos colocadas em vigor desde 2018 somarão impacto de R\$ 114 bilhões na arrecadação até 2024. Segundo nota informativa da Secretaria de Política Econômica (SPE) publicada nesta quarta-feira, essas mudanças terão impacto positivo no PIB, na produtividade e no consumo das famílias nos próximos anos.

O estudo publicado pela pasta inclui desonerações como a redução das alíquotas da CIDE-Combustíveis e do PIS/COFINS em 2018, da desoneração do gás liquefeito de petróleo (GLP) em 2021, redução do IOF em operações de câmbio, além da diminuição em 10% da Tarifa Externa Comum (TEC) no ano passado.

O documento repete um argumento sempre mencionado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, de que a alta na arrecadação de impostos, que tem registrado recordes, permite a redução de alíquotas.

“A melhora da arrecadação permitiu que o governo federal implementasse algumas medidas permanentes de redução de tributos, mantendo-se o comprometimento com a responsabilidade fiscal. O objetivo dessas medidas foi corrigir alocações ineficientes de recursos, que contribuem para reduzir o crescimento de longo prazo da economia brasileira”, aponta a nota.

De acordo com o estudo, o efeito dessa redução tributária seria dividido em três, uma diminuição da dispersão das alíquotas tributárias intrasetoriais, redução de alíquota tributária sobre salários e redução da tributação sobre bens de consumo importado

Com esses impactos, o consumo das famílias, a produtividade e o PIB teriam efeitos positivos para os próximos anos.



“Observa-se que as medidas de política econômica de redução da dispersão das alíquotas, da redução dos encargos trabalhistas e de abertura econômica via redução das barreiras tarifárias têm impactos positivos no PIB, no consumo agregado e na Produtividade Total dos Fatores (PTF) ao longo do período considerado”, diz.

Fausto José Araújo Vieira, subsecretário de Política Macroeconômica, aponta que a redução de alíquotas, como Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), pode auxiliar os empresários a tomarem decisões que trarão mais produtividade ao negócio.

— Imagine um empresário que vai montar uma empresa de sapatos, o que você deveria avaliar? Você deveria avaliar se tem uma demanda por esses seus chinelos, sandálias e se isso vai te trazer mais lucratividade, mas muitas vezes se vai fazer um chinelo ou uma sandália, a alíquota é diferente. E qual é o problema? Em vez de você decidir montar a empresa por causa de uma questão de lucratividade futura, você tá decidindo por causa da questão de diferentes alíquotas — disse.

Responsabilidade fiscal

O estudo também mostrou o impacto das reduções tributárias na trajetória da dívida pública. Utilizando dados do Tesouro Nacional, a SPE aponta que apesar de um impacto negativo nos primeiros anos, ao longo da trajetória até 2030 o nível de endividamento será similar ou até menor.

O impacto dependerá do quanto as reduções podem contribuir para o aumento da atividade econômica. Quanto maior for o efeito, menor é a Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG) projetada ao longo dos próximos anos. A DBGG é o resultado do endividamento dividido pelo PIB.

Segundo a nota, sem a desoneração a dívida bruta chegaria em 69,8% em 2030. Já com desoneração e sem aumento no crescimento do PIB, ficaria em 72,3%. Com desoneração e impacto positivo de 0,3 ponto percentual (p.p) no PIB, ficaria em 70,4% e com desoneração e impacto positivo de 0,5 p.p, seria de 69,1%.

— A conclusão do estudo é que essas reduções tributárias não mudam a tendência de redução da dívida bruta e considerando alguns cenários de impacto positivo dessas desonerações sobre o crescimento do PIB, o impacto na trajetória fica ainda menor — afirmou Pedro Calhman, secretário de Política Econômica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2022

MINISTÉRIO PÚBLICO ABRE 32 INQUÉRITOS PARA INVESTIGAR CONCESSIONÁRIA DE ENERGIA. CLIENTE RECEBE CONTA DE QUASE R\$ 17 MIL

Maioria das queixas contra Enel são sobre atendimento, afirma promotoria
Por Pollyanna Brêtas e Amanda Pinheiro — Rio

A Enel atende 66 municípios da Região Metropolitana do Rio e do interior do estado Divulgação

O Ministério Público do Rio (MPRJ) instaurou 32 inquéritos para apurar reclamações sobre os serviços prestados pela concessionária de energia elétrica Enel. A maior parte das queixas recebidas pela promotoria é relacionada ao atendimento realizado por meio do call center e presencialmente nos postos da distribuidora. A concessionária atende 66 municípios da Região Metropolitana do Rio e do interior do estado.

A informação foi divulgada pelo RJTV 1, da Rede Globo, nesta terça-feira (dia 28). Em um dos casos, um cliente da empresa recebeu uma conta de R\$ 16.740,29, referente a um mês de consumo. Segundo o usuário do serviço, a média de gasto mensal é de R\$ 170. Ele contou que tentou pedir a revisão da fatura, mas foi informado pela empresa de que deveria efetuar o pagamento do boleto.



Ao receber uma conta de luz, José Bonifácio Coelho, de 54 anos, levou um susto. Ele é vendedor ambulante de panos e mora com a mulher, Josefa, em São Gonçalo.

Segundo Ozéas Melo, advogado que está cuidando do caso, o casal recebeu um boleto no valor de R\$ 260 e pediu uma revisão para a Enel, já que o valor também era alto. Dias depois, um funcionário da empresa foi até o local, mexeu no medidor e pediu que o cliente assinasse um documento confirmando a visita. A partir disso, começou a dor de cabeça.

— Logo depois, essa conta de quase R\$ 17 mil chegou. E foi no nome do seu José, como se ele fosse o titular da conta que, na verdade, é a esposa dele — explicou o advogado.

Além do valor alto, o endereço que constava da conta de luz é de um vizinho, o que foi percebido por um atendente, segundo o advogado.

— Eles moram em uma casa simples, e os eletrodomésticos não iam dar conta de um consumo tão alto. Esse é o primeiro ponto. Depois, quando tentamos resolver de forma administrativa, procurando o atendimento da concessionária de energia, um funcionário notou que havia um erro, mas mesmo assim ninguém se prontificou a resolver esse problema. É uma desorganização que quem acaba pagando é o consumidor. Agora, vamos ingressar com uma ação contra a empresa e pedir uma indenização por danos morais — afirmou Melo.

Fornecimento irregular gera ações na Justiça

De acordo com o Ministério Público, a empresa já é alvo de três ações por fornecimento irregular de energia e cláusulas contratuais abusivas. Dessas ações, duas já possuem sentença favorável ao MPRJ, mas aguardam decisões sobre os recursos da Enel.

A promotoria também apura outras insatisfações apontadas pelos consumidores, como falta de manutenção nos postes de energia, com risco de queda; negativas de protocolos de atendimento, aumento abusivo das contas de luz, falta de poda das árvores que entram em contato com as redes elétricas, instalação irregular de cabos de alta voltagem, falta de acesso à segunda via da conta, demora na instalação ou na religação da energia nos imóveis e redes instáveis com oscilação de energia, entre outras queixas.

O MPRJ diz ainda que recebeu relatos de interrupções sistemáticas de energia nas comunidades da Penha, do Bumba e nos bairros Mata Paca, Engenho do Mato e Jardim América, e que essas denúncias também são objetos de apuração desses inquéritos.

O que diz a empresa

Sobre o caso do cliente que recebeu uma conta de quase R\$ 17 mil, a Enel Distribuição Rio informou que enviará uma nova equipe ao endereço dele nesta semana para verificar o medidor. A partir dessa visita, o histórico de consumo do cliente será revisto e, se for confirmado um defeito no medidor, as contas do cliente serão corrigidas.

Sobre os inquéritos instaurados pelo Ministério Público, a distribuidora afirmou que tem respondido a todos os ofícios para contribuir com as apurações.

A Enel Rio ressaltou ainda que continuará contribuindo com todos os esclarecimentos e que tem investido na modernização, automação e ampliação da capacidade da rede elétrica nos 66 municípios atendidos pela empresa. Segundo a companhia, nos últimos três anos, foram investidos mais de R\$ 2,6 bilhões em sua área de concessão, dos quais mais de R\$ 1 bilhão foram aplicados apenas em 2021.

A distribuidora informou ainda que registrou avanços nos índices de qualidade medidos pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Segundo dados da concessionária, entre dezembro de 2019 e dezembro de 2021, a empresa reduziu em 61% a frequência média das interrupções de energia e em 35% a duração média das interrupções.



A distribuidora acrescentou que, neste ano, executa investimentos que incluem obras estruturais, ações de manutenção, automação da rede utilizando equipamentos telecomandados, aumento da rede construída e ampliações de subestações.

Em relação às ações judiciais, a Enel Rio declarou que se manifestará nos processos sempre que for necessário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2022

COM EXPECTATIVA DE QUEDA NOS PREÇOS DE DIESEL E GASOLINA, BANCOS REDUZEM PROJEÇÕES DE INFLAÇÃO DE 2022

Queda no ICMS dos combustíveis impacta estimativas. Analistas estimam, por outro lado, inflação mais alta em 2023 por conta de efeito rebote das medidas aprovadas pelo governo

Por Carolina Nalin — Rio

O esforço do governo para aprovar mudanças nos tributos a fim de atenuar as altas nos preços dos combustíveis deve proporcionar algum alívio na inflação deste ano, embora com algum efeito rebote no ano que vem. Esta é a avaliação que vem sendo feita por analistas econômicos, que já revisam para baixo as projeções de inflação deste ano para algo em torno de 7,5% - ante estimativas ao redor de 9%. Para 2023, os números subiram e agora ficam entre 5% e 5,5%.

O Credit Suisse foi uma das primeiras instituições financeiras a anunciar revisão nas projeções. No início deste mês, o banco suíço alterou a expectativa de IPCA de 9,8% para 7,6% em 2022. O corte na projeção foi motivado pelo conjunto de propostas apresentado pelo governo na primeira semana de junho para reduzir os impostos federais e estaduais sobre eletricidade, combustível, telecomunicações e transporte urbano.

"Para o próximo ano, esperamos que a reversão dos cortes de impostos federais sobre os preços da gasolina aumente a inflação. Assim, aumentamos nossa inflação do IPCA de 5,1% para 5,3% em 2023, muito superior ao centro da meta de inflação de 3,25% e da meta limite superior de 4,75% em 2023., informou o banco.

Boa parte dos analistas começou a refazer as contas após ser divulgado o resultado do IPCA-15 de junho e de ser sancionada a lei que estabelece teto para alíquota do ICMS (imposto estadual) sobre combustíveis, gás natural, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo. Também exerce influência sobre o cálculo do IPCA a desoneração do PIS/Cofins de gasolina e etanol, válida até 31 de dezembro.

Conforme mostrou Álvaro Gribel na coluna da Míriam Leitão, o Itaú reduziu de 8,7% para 7,5% a projeção de inflação deste ano por conta da queda no ICMS dos combustíveis, e manteve o número de 5,6% para 2023.

Em relatório, a XP revisou a projeção de inflação para 2022 de 9,2% para 7% em função das novas regras para a cobrança do ICMS e da desoneração dos tributos federais sobre gasolina e etanol. O anúncio veio na segunda-feira, após a divulgação do IPCA-15 na sexta anterior.

Tatiana Nogueira, economista da XP, explicou em nota que considera que haverá impactos sobre o IPCA da alteração alíquota do ICMS para energia elétrica e telecomunicações a partir do dia 1º de julho, enquanto para os combustíveis o impacto foi postergado para o dia 15, devido às incertezas e risco de judicialização.

"Para 2023, parte das medidas de desoneração perderá validade e o efeito inflacionário já será visto em janeiro do próximo ano, parcialmente compensado pela menor inércia inflacionária. Além disso, atualizamos as projeções do modelo com expectativas para o próximo ano e uma taxa de câmbio



média este ano mais elevadas. O efeito líquido para a nossa projeção de 2023 corresponde a 50 pontos-base, levando ao aumento de 4,5% para 5% [do IPCA em 2023]", explicou Tatiana.

O Modalmais também revisou as projeções para a inflação após a divulgação do IPCA-15, na última sexta-feira. Felipe Sichel, economista-chefe do banco digital, disse que as medidas tributárias aprovadas devem trazer recuos no indicador, principalmente nos preços administrados, que deverão mostrar efeito rebote no ano que vem. A projeção para o IPCA passou de 8,8% para 7,5% em 2022, enquanto a de 2023 foi de 5% para 5,5%.

O banco Original também revisou as suas estimativas. A expectativa de um IPCA de 9,2% em 2022 passou para 8%, capturando o efeito de 1,2 ponto proveniente do teto do ICMS.

— Entretanto, vale mencionar que a medida também traz um “efeito rebote” sobre 2023, o qual estimamos ser de 0,5 p.p. Sendo assim, nossa inflação sairia de 5%, já acima da banda superior das metas de inflação, para 5,5% — afirma Marco Caruso, economista-chefe do banco Original.

Laiz Carvalho, economista para Brasil do BNP Paribas, afirma que o banco está revisando as projeções para a inflação de 2022 e 2023, mas destaca que as medidas aprovadas como a desoneração PIS/Cofins e o teto do ICMS têm efeito baixista para a inflação deste ano. Ela cita ainda o retorno de impostos para os consumidores de energia elétrica, que pode ter influência sobre o indicador.

— Considerando um repasse completo para o consumidor ainda em 2022, o efeito poderia ser de quase 3 pontos — calcula.

Incertezas pairam sobre projeções de 2023

Marcio Milan, economista e analista da Tendências, também afirma que a consultoria está no processo de revisão das estimativas. Ele prevê, contudo, que a projeção para o IPCA de 2022 caia de 8,5% para algo em torno de 7,6%, com perspectiva de deflação em julho e número próximo à estabilidade em agosto. As incertezas, porém, rondam a projeção de inflação para 2023.

— Esse é o grande problema de uma medida como essa. Fica a dúvida se a medida vai valer só até 2022 ou se esse incentivo político vai ser preponderante nesse sentido. Trabalhando com o cenário de a medida encerrar esse ano, a inflação que tínhamos projetada de 4,5% para o ano que vem vai para a casa dos 5%.

Na contramão do mercado, a CM Capital não vislumbra o mesmo ritmo de desaceleração da inflação. Carla Argenta, economista-chefe da CM Capital, explica que, embora a lei que limita a cobrança do ICMS possua efeito deflacionário sobre o indicador, pesam outros fatores cujos efeitos são inflacionários.

Carla lembra que, após a aprovação do PLP 18, houve reajuste das tarifas de energia elétrica em São Paulo, Rio Grande do Sul, Curitiba e Minas Gerais, cidades de peso no IPCA e cujos aumentos devem trazer reflexos sobre o indicador já no mês de julho. Além disso, pressionam os reajustes das bandeiras tarifárias pela Aneel, com a previsão da corretora de bandeira amarela no final deste ano. Esses movimentos, segundo Carla, reduzem à metade a contribuição deflacionária esperada para a energia elétrica.

— Com a aprovação do PLP, vemos mais movimentos inflacionários do que deflacionários. O projeto prevê reajuste de 50% no valor do Auxílio Brasil, além do reajuste no valor do auxílio-gás e a inclusão de quase 3 milhões de pessoas na base do Auxílio Brasil, o que gera mais pressão sobre os itens mais básicos de consumo.

Ela continua:

— Em última instância, estamos jogando dinheiro dentro de uma economia que no curto prazo tem sua oferta rígida. Por isso temos expectativas de que uma revisão altista no IPCA na casa de 50 pontos percentuais em 2022. Antes da aprovação da PEC, tínhamos expectativa de 8,5%, depois passou para 9%. E ainda colocaria viés de alta — completa Carla, que prevê IPCA de 4,5% em 2023, mas cita incertezas no cenário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2022

ESTADOS PEDEM ADIAMENTO DO TETO DO ICMS PARA ENERGIA E TELECOMUNICAÇÕES

Proposta de acordo, apresentada ao STF, ainda será analisada pela União

Por André de Souza — Brasília

Após a audiência de conciliação com o governo federal, os estados enviaram ao Supremo Tribunal Federal (STF) a proposta de acordo para resolver a disputa em torno do percentual do ICMS cobrado sobre alguns produtos, como combustíveis e energia. Entre outros pontos, eles tentam adiar a implantação do teto de ICMS sobre energia e telecomunicações para 2024, permitindo, na prática, a cobrança de alíquotas maiores até 2023.

Em 2021, ao analisar um outro processo, o STF decidiu que os estados não podem cobrar uma alíquota de ICMS sobre energia elétrica e telecomunicações em percentual acima do praticado em outros produtos, mas também estabeleceu que essa decisão deverá ser cumprida a partir de 2024. Assim, os estados incluíram na proposta um item para que essa decisão seja observada.

A audiência de conciliação, ocorrida na terça, foi conduzida pelo ministro do STF Gilmar Mendes, relator de duas ações que tratam do tema na Corte. Ficou acertado que o governo federal se manifestaria sobre a proposta de acordo feita pelos estados até esta quarta-feira.

Conforme já havia sido divulgado na terça-feira, os estados também propuseram mudar a sistemática de cobrança do ICMS para o diesel, considerando a média de preços dos últimos 60 meses.

O presidente Jair Bolsonaro quer uma alíquota baixa sobre os combustíveis, a fim de reduzir a inflação e melhorar seu desempenho na busca da reeleição. Já os estados dizem que a redução do imposto, que é sua principal fonte de arrecadação, vai diminuir os recursos para serviços como educação e saúde.

'Impossibilidade técnica' de cumprir decisão

Há quatro ações no STF sobre o tema. Duas estão com Gilmar Mendes, uma com a ministra Rosa Weber e outra com o ministro André Mendonça. Foi Mendonça quem, neste mês, deu uma liminar que, na prática, obriga os estados a reduzirem o ICMS cobrado sobre os combustíveis a partir de 1º de julho, ou seja, na sexta-feira desta semana.

Na proposta de acordo feita agora, os estados disseram haver "dificuldade operacional" para cumprir o prazo. Em nota técnica elaborada pelo Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados de do DF (Comsefaz), também enviada ao STF, eles detalham a questão e dizem que é preciso no mínimo três meses para a adaptação.

"A Gestão Nacional do Scanc [Sistema de Captação e Auditoria dos Anexos de Combustíveis] sugere o prazo mínimo de 3 meses de desenvolvimentos internos da plataforma. Acrescido de um prazo recomendável para testes pelos contribuintes de forma que estes possam apurar as necessidades de ajustes de seus próprios sistemas", diz trecho da nota técnica que termina concluindo haver "impossibilidade técnica" de implementar a metodologia em 1º de julho de 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2022

PEC PREVÊ ZERAR FILA DO AUXÍLIO BRASIL, QUE CHEGA A 1,6 MILHÃO DE FAMÍLIAS

Mudança foi incluída em PEC dos Combustíveis, que terá custo de R\$ 38,7 bilhões

Por Manoel Ventura — Brasília

O governo cedeu e o Senado incluiu na proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos combustíveis um dispositivo para zerar a fila de espera do programa Auxílio Brasil, substituto do Bolsa Família. O projeto também aumenta o valor do benefício até o fim do ano, cria o “PIX Caminhoneiro”, e implementa outras medidas defendidas pelo governo Jair Bolsonaro a três meses da eleição. No total, a PEC custará R\$ 38,7 bilhões.

A versão final da proposta foi apresentada nesta quarta-feira pelo senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), ex-líder do governo e relator da PEC que com essas propostas. A expectativa é que a PEC seja votada nesta quarta-feira no Senado e, seguida, pela Câmara.

De acordo com o senador, há hoje 1,6 milhão de famílias na fila do Auxílio Brasil. Ou seja, são pessoas que têm direito ao benefício, mas que não foram incluídos no programa por restrições orçamentárias. Atualmente, cerca de 18 milhões de famílias recebem o benefício.

Além de zerar a fila de maneira permanente, a PEC amplia o valor mínimo do programa de R\$ 400 para R\$ 600 até o fim do ano. As duas medidas custarão R\$ 26 bilhões no total.

— Em função da visão dos líderes de que era necessário zerar a fila, a gente conseguiu essa concessão com a equipe econômica. Essa foi uma decisão tomada pelas lideranças que teve que ser aceita pelo governo federal — afirmou o senador.

Benefícios em ano eleitoral

Tema	Proposta	Custo até dezembro
Auxílio Brasil	Elevar o valor mínimo de R\$ 400 para R\$ 600 e zerar a fila	R\$ 26 bilhões
Vale-gás	Passará a ser equivalente a um botijão de 13 kg a cada dois meses	R\$ 1 bilhão
Caminhoneiros	Criar benefício de R\$ 1.000/mês	R\$ 5,4 bilhões
Transporte	Subsidiar gratuidade para maiores de 65 anos	R\$ 2,5 bilhões
Etanol	Subsídios	R\$ 3,8 bilhões
Total		R\$ 38,7 bilhões

Fonte: Senador Fernando Bezerra Coelho

A PEC também institui um estado de emergência até o fim do ano, com o intuito de driblar a lei eleitoral. A legislação veda a criação e a ampliação de benefícios no ano do pleito, com a não ser em casos de calamidade ou emergência. Dessa forma, para permitir criar benefícios neste ano, o senador instituiu na PEC o estado de emergência em decorrência do aumento do preço do petróleo.

Bezerra negou que a proposta seja uma porta aberta para os gastos, e disse que a PEC irá limitar as despesas.

— Os efeitos do reconhecimento do estado de emergência ficarão circunscritos aos valores e medidas contidas na PEC. Não vai ser uma porta aberta para realização de novas despesas, o estado de emergência limita a utilização de recursos para o enfrentamento da crise social. Não é



um cheque em branco, é um reconhecimento limitado às medidas que estão sendo sugeridas — disse.

Além do Auxílio Brasil, a PEC cria um auxílio para caminhoneiros autônomos de R\$ 1.000 mensais, a um custo de R\$ 5,4 bilhões. Para atingir esse público, o governo usará um cadastro da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), atualizado até o fim de maio

O senador disse também que haverá uma compensação pela gratuidade a idosos no transporte público, com o intuito de evitar que as tarifas subam, a um valor de R\$ 2,5 bilhões. Bezerra ainda incluiu uma compensação aos estados para reduzirem os impostos sobre o etanol, de maneira a deixar esse combustível com a mesma competitividade da gasolina. Isso custará R\$ 3,8 bilhões.

Já a ampliação do vale-gás deve custar aproximadamente R\$ 1 bilhão. Hoje, o Vale-Gás garante às famílias beneficiadas um valor de 50% do preço médio de revenda do botijão de GLP (hoje em R\$ 53). Com a nova proposta, a União iria subsidiar 100% do preço a cada dois meses.

Todas essas medidas terão caráter emergencial e duração prevista até 31 de dezembro de 2022. A exceção é a fila do Auxílio Brasil — os beneficiários serão incluídos no programa permanentemente.

O senador disse que as medidas serão pagas com receitas extraordinárias, como a decorrente da privatização da Eletrobras, de R\$ 26 bilhões, e dividendos de estatais (especialmente Petrobras e os bancos públicos), de R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões.

— É fácil prever que o governo vai ter uma receita extraordinária muito maior que o impacto da PEC.

Inicialmente, a PEC previa uma compensação aos estados em troca de eles zerarem alíquota do ICMS sobre diesel e gás até o fim do ano. Essa ideia foi abandonada pelo Congresso, que passou a discutir criar benefícios diretamente à população a três meses da eleição.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINISTRO DOS EMIRADOS ÁRABES CONFIRMA QUE PAÍS ESTÁ PERTO DE LIMITE DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

Oferta atual está acontecendo na atual linha de produção da Opep+, segundo o ministro
Por Matheus Andrade, O Estado de S.Paulo

O ministro da Energia dos Emirados Árabes Unidos, Mohamed Al-Mazrouei, confirmou nesta terça-feira, 28, que o país está em níveis próximos de sua capacidade máxima de produção de petróleo. Em um tweet, o ministro respondeu informações veiculadas ao longo do dia, especialmente após câmeras da Reuters TV divulgarem o presidente da França, Emmanuel Macron, afirmando ao homólogo americano, Joe Biden, que as nações do Golfo Pérsico estavam próximas de seus limites de oferta.

"À luz dos recentes relatos da mídia, gostaria de esclarecer que os Emirados Árabes Unidos estão produzindo perto de nossa capacidade máxima de produção", afirmou Al-Mazrouei. Segundo ele, a oferta atual vem com base na atual linha de produção da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+), com a qual os Emirados Árabes Unidos estão comprometidos até o final do acordo".



Neste contexto, a Reuters publicou que a França quer que o Irã e a Venezuela, atingidos por sanções, retornem aos mercados de petróleo para aliviar o aperto russo no fornecimento de energia que elevou os preços, segundo uma autoridade da presidência francesa. Os desdobramentos ocorreram no âmbito do G7, que vem ocorrendo na Alemanha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2022

ANTT ATUALIZA VALORES DO FRETE RODOVIÁRIO

De acordo com o órgão, o reajuste foi impulsionado após variação superior a 5% do preço do óleo diesel

Por Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário atualizados, com reajuste médio de 7,06% a 8,99%. Os efeitos variam conforme o tipo de carga, número de eixos, distância do deslocamento e tipo de operação. A atualização dos valores foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) na noite da última sexta-feira, 24.

Segundo a ANTT, o reajuste foi feito após ser constatada variação superior a 5% no preço do óleo diesel praticado na bomba dos postos de varejo no mercado nacional em relação aos valores de referência utilizados na tabela do frete anterior. A ANTT deliberou sobre a atualização após a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgar preço médio do diesel S10 na última semana, de R\$ 7,678 por litro, o que significa alta de 13,73% ante o preço médio do combustível considerado na planilha de cálculos da tabela anterior da ANTT, de R\$ 6,751 por litro. Os valores do óleo diesel S10 praticados nos postos de combustíveis do País são divulgados pela ANP em levantamentos semanais.

Pela legislação, a ANTT tem de reajustar a tabela do frete a cada seis meses ou quando a variação do preço do diesel for igual ou superior a 5% - quando é acionado o mecanismo de gatilho. O último reajuste da tabela pelo mecanismo do gatilho havia sido feito em 19 de março. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída em 2018 pelo governo Michel Temer, após greve nacional dos caminhoneiros que paralisou o abastecimento do País.

O reajuste da tabela do frete era demandado pelos caminhoneiros, após aumentos sucessivos no preço dos combustíveis pela Petrobras. A categoria alega que a cotação aplicada no cálculo do piso estava defasada. Isso ocorre porque a atualização da tabela do frete não é feita de forma imediata, porque o reajuste da Petrobras refere-se ao preço do combustível nas refinarias, enquanto o valor adotado como referência na tabela do frete é a média dos preços praticados nas bombas dos postos de combustíveis, auferido em levantamento semanal feito pela ANP, e não os anunciados pela petroleira.

Os novos valores mínimos do frete rodoviário conforme tipo de carga podem ser consultados **neste link**. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-210-de-24-de-junho-de-2022-410357009>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2022

VOLKSWAGEN VAI ABRIR VAGAS NA FÁBRICA DE TAUBATÉ PARA A PRODUÇÃO DE DOIS NOVOS MODELOS

Sindicato afirma que será investido R\$ 1 bilhão na unidade até 2025, valor já incluído em plano quinquenal da empresa; Volks confirma acordo, mas não cita vagas nem aportes

Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

A Volkswagen deve contratar, nos próximos dias, 150 funcionários para a fábrica de Taubaté, interior de São Paulo, além de efetivar 135 aprendizes do Senai até 2025.



As medidas fazem parte de um acordo feito com o Sindicato dos Metalúrgicos local que prevê o início da produção do Polo Track, a ser lançado em 2023 e passará a ser o modelo mais barato da marca. Um novo carro ainda não revelado também será feito na unidade a partir de 2025.

Fábrica da Volkswagen em Taubaté contrata enquanto unidade do ABC Paulista tem redução de salários Foto: Werther Santana/Estadão - 26/07/2018

Segundo o sindicato, que realizou assembleia nesta quarta-feira, 29, para aprovação do plano por parte dos funcionários, a Volkswagen deve investir cerca de R\$ 1 bilhão na unidade, valor inserido no plano de R\$ 7 bilhões anunciado pela marca para o período de 2022 a 2026.

Em nota, a Volkswagen limitou-se a confirmar a renovação do acordo coletivo firmado com o sindicato de Taubaté em 2020, e que teve alterações aprovadas hoje pelos funcionários, sem citar as contratações. Também confirmou a produção de um segundo produto na mesma plataforma do Polo Track.

“A renovação do acordo é um importante passo para a consolidação dos investimentos da Volkswagen para a região América Latina, na ordem de R\$ 7 bilhões”, informa a companhia.

Com as 150 novas vagas, a fábrica deverá voltar a operar em três turnos nos setores de armação e estamparia, informa o sindicato. A unidade emprega atualmente cerca de 3,2 mil trabalhadores e produz os modelos Gol e Voyage que sairão de linha no fim do ano.

No ABC, salários são reduzidos

O anúncio de contratações em Taubaté ocorre poucos dias após a empresa dar férias coletivas de dez dias aos funcionários do ABC paulista. Além disso, eles retornam em 7 de julho com jornada reduzida em 24% (um dia a menos de trabalho por semana) e corte de 12% nos salários, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Também está prevista uma parada de três semanas em julho, a partir do dia 4, na fábrica do Paraná. Em ambas as fábricas o problema é falta de semicondutores para a produção.

O acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté prevê estabilidade nos empregos até 2025.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2022

QUEM É DANIELLA MARQUES, A NOVA PRESIDENTE DA CAIXA QUE ASSUME NO LUGAR DE PEDRO GUIMARÃES

Atual secretária de Produtividade do Ministério da Economia, foi sócia de Paulo Guedes na Bozano e está com Bolsonaro desde a campanha presidencial

Da Redação, O Estado de S.Paulo

Nomeada para o comando da Caixa Econômica Federal no lugar de Pedro Guimarães, a administradora de empresas Daniella Marques é uma espécie de "braço-direito" do ministro da Economia, Paulo Guedes, desde os tempos em que ele atuava na iniciativa privada. Ela assumiu a secretária especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia no começo deste ano. Na função, vinha liderando projetos voltados para o público feminino, no qual o presidente Jair Bolsonaro amarga forte rejeição.

Formada em Administração pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio de Janeiro e com MBA em Finanças pelo Ibmec/RJ, Daniella atuou por 20 anos no mercado financeiro. Ela foi sócia de Guedes na Bozano Investimentos, no Rio de Janeiro, e deixou a gestora em 2019 para trabalhar com o ministro como assessora especial.

Presente desde a campanha de 2018, Daniella tem a confiança do presidente Jair Bolsonaro e já chegou a participar das tradicionais lives de quinta-feira do chefe do Executivo - justamente para divulgar ações do Ministério da Economia voltadas às mulheres.

Daniella foi responsável por costurar o programa "Brasil Pra Elas", uma política de crédito voltada para estimular o empreendedorismo feminino no País. A medida, que faz parte de um pacote que pretende movimentar entre R\$ 82 bilhões em R\$ 100 bilhões em crédito, foi lançada em março, no último dia internacional das mulheres.



Daniella Marques; atual secretária especial de Produtividade do Ministério da Economia é braço-direito do ministro Paulo Guedes Foto: Edu Andrade/Ministério da Economia

Pouco depois, ela passou a comandar o Comitê Nacional do programa, que tem como parceiros o Sebrae, a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Confederação Nacional do Comércio (CNC), o Banco do Brasil a Caixa Econômica, governos estaduais e municipais. No último fim de semana, Daniella tinha, por exemplo, viagem marcada a Belo Horizonte com a "Caravana Brasil Pra Elas", em que se promoveram cursos de capacitação e palestras para "alavancar a participação feminina nos negócios", de acordo com informações divulgadas no site do Ministério da Economia.

Em abril, em um encontro com empresários, ela acompanhou o tom das falas de Guedes ao minimizar as projeções do mercado para a economia em 2022. Segundo afirmou à época, os resultados de leilões e a recuperação de empregos são os pontos de otimismo para o governo. Daniella cutucou governos estaduais e locais ao dizer que "bondades" como aumentos de salário para o funcionalismo só foram possíveis graças ao governo federal. "Assim, todos os prefeitos e governadores ficaram bons gestores", destacou no evento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/06/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL AMPLIA DOMÍNIO DA AMÉRICA LATINA NOS EMBARQUES DE COMMODITIES

Até 2031, produção agrícola da região deverá crescer 14%, projetam FAO e OCDE
Por Assis Moreira, Valor — Genebra

Com peso decisivo do Brasil, a América Latina deverá reforçar sua posição de maior exportador global de commodities agrícolas nos próximos dez anos, apontam a Agência das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) e a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) em relatório sobre as perspectivas agrícolas 2022-2031 publicado nesta quarta-feira (29/6).

Até 2031, a América Latina poderá responder por 61% das exportações globais de soja, 59% de açúcar, 45% de carne de pescado, 43% de milho, 40% de carne bovina e óleos de pescado, 32% de carne de frango e 25% de etanol. Nesse período, a produção agrícola na região deverá crescer 14%.



Embarque de soja pelo porto de Paranaguá (PR) — Foto: Fabio Scremin/APPA

Na última década, o superávit comercial da América Latina quase dobrou, e a participação da região nas exportações agrícolas globais cresceu para 17%. Agora, as duas organizações calculam que o superávit comercial latino-americano crescerá 28%, elevando para 18% sua fatia do comércio agrícola internacional.

Essa desaceleração reflete o desempenho do ritmo de embarques do Brasil, que representa mais da metade das exportações da região. O aumento das vendas externas brasileiras deve ficar abaixo dos 6% ao ano da última década, mas, ainda assim, ficará bem acima dos 2% ao ano esperados para o México e outros países da região.

As exportações líquidas da América do Norte deverão crescer 10% nos próximos dez anos, abaixo do ritmo da América Latina, por causa da expansão mais lenta da produção. Os embarques de milho e soja, que tiveram forte aumento na década passada, devem se estagnar nos próximos dez anos na América do Norte.

Na próxima década, as exportações líquidas da Europa e da Ásia Central poderão quase dobrar, a depender dos desdobramentos da guerra entre Ucrânia e Rússia.

Importações

A China, que mais do que dobrou suas compras agrícolas nos últimos dez anos, continuará a ser o maior importador. Mas, até 2031, o ritmo de expansão das importações de alguns produtos pode diminuir, na esteira de crescimento da população mais lento, da quase saturação no consumo de algumas commodities e do aumento da produção doméstica. Importadores como Paquistão, Irã e da Ásia menos desenvolvidas continuarão comprando muitos alimentos do exterior.

Globalmente, a demanda por commodities agrícolas (inclusive para usos não-alimentícios) deverá crescer 1,1% ao ano na próxima década, bem abaixo do crescimento médio da última década, de 2% ao ano. Isso ocorre principalmente com a desaceleração do crescimento da demanda na China (0,6% ao ano em comparação; na última década, ele foi de 2,3% ao ano) e outros emergentes, e na demanda global por biocombustíveis.

A maior parte da demanda adicional por alimentos continuará a vir de países de renda baixa e média. Já nos países de alta renda, o lento crescimento populacional e a saturação no consumo per capita de várias commodities limitarão o avanço da demanda. FAO e OCDE projetam que a população global será de 8,6 bilhões de pessoas em 2031. No ano passado, a população chegou a 7,8 bilhões.

Para a maioria das commodities, com exceção de laticínios, o aumento da demanda per capita durante os próximos dez anos será limitado. O aumento da população puxará a expansão da demanda adicional, que virá de regiões com alto crescimento populacional - África Subsaariana, Sul da Ásia, Oriente Próximo, e Norte da África.

Cereais e peixe

Para cereais e peixe, a expansão da demanda global ocorrerá em ritmo que corresponderá a cerca de metade do ritmo da última década, enquanto, para vegetais, o aumento corresponderá a apenas



um terço do crescimento dos últimos dez anos. O óleo vegetal foi o produto de crescimento mais rápido na última década - em parte, o aumento foi impulsionado por políticas de biocombustíveis. Para a próxima década, o crescimento da demanda será limitado pela estagnação do consumo de biodiesel nos Estados Unidos e na União Europeia, os dois principais mercados.

Nesse cenário, o comércio agrícola mundial deve continuar a aumentar durante a próxima década. No entanto, em linha com a expansão mais lenta na demanda e na produção, o avanço ocorrerá em ritmo significativamente menor do que nos últimos dez anos.

Além disso, as projeções da FAO e da OCDE levam em conta o impacto decrescente da liberalização comercial que impulsionou as exportações agrícolas nos últimos dez anos. As organizações notam que, hoje, os esforços para reduzir as tarifas multilaterais e as reformas para reduzir subsídios que distorcem o comércio estão paralisados.

O volume de comércio de algumas commodities, incluindo soja, milho e carne de porco, cresceu fortemente durante o último ano.

Durante a próxima década, a maior taxa de crescimento deverá ser a do arroz, que crescerá 2,5% ao ano, segundo FAO e OCDE. Várias commodities terão avanço inferior a 1% ao ano - entre elas soja, óleo vegetal, ovinos, carne de aves e pescado - ou mesmo queda, como no caso de biocombustíveis e carne suína.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/06/2022

UNIÃO EUROPEIA OBTÉM ACORDO HISTÓRICO PARA ELIMINAR O MOTOR A COMBUSTÃO ATÉ 2035

Com os legisladores da UE já a favor de abandonar os combustíveis fósseis na indústria automobilística, é altamente provável que a maioria das empresas de automóveis tenha que mudar para a produção de modelos elétricos em pouco mais de uma década

Por Bloomberg

Os países da União Europeia (UE) endossaram um esforço para eliminar as emissões de carbono dos carros novos até 2035 e anunciaram o fim efetivo da era do motor a combustão interna.

Os ministros do Meio Ambiente chegaram a um acordo sobre a proposta depois que a Itália, sede da Ferrari NV e da Automobili Lamborghini SpA, desistiu das exigências de um atraso de cinco anos no plano da UE para que as montadoras limpem sua frota.

O ministro italiano da Transição Ecológica, Roberto Cingolani, disse a seus colegas na terça-feira (28) que estava "satisfeito" com um compromisso proposto pela Alemanha que poderia permitir o uso de combustíveis neutros em carbono após 2035.

O acordo define a posição de negociação dos Estados membros para novas negociações com o Parlamento da UE e a Comissão Europeia sobre a forma final do chamado pacote de redução de gases de efeito estufa, chamado Fit for 55, do bloco. Com os legisladores da UE já a favor de abandonar os combustíveis fósseis na indústria automobilística, é altamente provável que a maioria das empresas de automóveis tenha que mudar para a produção de modelos elétricos em pouco mais de uma década.

"Tenho plena confiança de que a indústria automobilística europeia pode administrar [a mudança]", disse Frans Timmermans, vice-presidente executivo da comissão dos ministros do Meio Ambiente, quando as negociações acaloradas estavam chegando ao fim, por volta das 2h da manhã desta quarta-feira (29), em Bruxelas, na Bélgica. "Nossos fabricantes de automóveis estão entre os líderes industriais da Europa e podem continuar sendo assim ao abraçarem essa mudança global."

Como parte do pacote, os governos também concordaram em fortalecer o Sistema de Comércio de Emissões da UE e reforçar seu mecanismo de controle de preços.

Eles também querem adiar em um ano um novo mercado de carbono para aquecimento e combustível para transporte rodoviário e criar um fundo climático para ajudar a mitigar os custos do novo programa de limite e comércio para os mais vulneráveis.

“Graças a este acordo, a Europa está se colocando em uma posição de liderança em termos de enfrentar os desafios climáticos e a tecnologia”, disse a ministra francesa de Transição de Energia, Agnes Pannier-Runacher. “Também estamos garantindo uma transição justa para cada estado membro, cada território e cada cidadão.”

Juntamente com outros quatro Estados membros, a Itália buscou uma redução de 90% nas emissões das montadoras até 2035, ano em que a Comissão Europeia tem como meta um corte total, bem como uma isenção mais longa para as pequenas montadoras. Ganhou algumas concessões de derrogação para fabricantes de nicho - como Lamborghini - que serão poupados de metas provisórias até o final de 2035, a partir de 2029 proposto pela comissão, segundo a França.

Em uma tentativa de permitir um compromisso, a Alemanha propôs uma adição não vinculativa à lei de emissões de carros que pede à comissão que proponha o registro de veículos movidos exclusivamente a combustíveis neutros em carbono após 2035.

Os ministros também concordaram em endossar os principais parâmetros de uma ampla reforma do mercado de carbono, conforme proposto pela comissão, incluindo uma redução de 61% das emissões no programa cap-and-trade até 2030 em relação aos níveis de 2005.

Eles querem fortalecer um mecanismo que evite picos excessivos de preços para conter a especulação e permitir a liberação de 75 milhões de licenças de carbono no mercado. Isso aconteceria se o preço médio do leilão das licenças em seis meses for superior a 2,5 vezes o preço médio dos dois anos anteriores.

O acordo também limita o tamanho do Fundo Social para o Clima a 59 bilhões de euros (US\$ 62 bilhões) dos 72 bilhões de euros propostos pela Comissão Europeia.

Problemas com o desmatamento

Apesar do acordo sobre a emissão de carbono e o fim dos carros com motor a combustão ter sido louvado por todos da UE, as resoluções desta quarta-feira também trouxeram questionamentos, em especial em relação a temas ligados ao desmatamento e ao rastreio da origem dos alimentos.

O novo texto permite que fazendas de gado possam ser identificadas com apenas um ponto de coordenada geográfica ao invés de um mapa da propriedade. Isso faz com que seja mais difícil de identificar os focos de desmatamentos nas áreas, e permite que produtores indiquem pontos sem desmatamento que podem não mostrar a realidade do local.

“Como na Amazônia a maior parte do desmatamento é feito para pastagem, a regulação abre brechas para parte do setor que mais desmata, já que com apenas um ponto de geolocalização não é possível saber se houve ou não desmate em uma área”, disse a ONG Observatório do Clima ao comentar sobre a decisão da UE.

A organização também criticou a eliminação do conceito de “degradação florestal” do texto da UE. Pela proposta, o Conselho Europeu considera como degradação apenas as atividades que causem “mudanças estruturais” numa floresta, como sua substituição por silvicultura. O Observatório do Clima alega que a medida facilita a vida de madeireiros e grileiros na Amazônia.

No texto da Comissão Europeia, a definição de floresta usada é a mesma Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO, na sigla em inglês). Segundo o MapBiomas, a



adoção desta definição deixaria uma área equivalente a cinco Franças desprotegida nos biomas não-florestais da América do Sul, como o Cerrado e o Pantanal.

“Organizações do terceiro setor da Europa analisaram a proposta do Conselho e agora se preparam para o próximo round da discussão sobre o regulamento, no Parlamento Europeu. A ideia das ONGs é que os eurodeputados possam reverter os retrocessos inseridos pelos Estados-membros e fechar as brechas aos desmatadores que existiam no texto original da Comissão”, disse o Observatório do Clima ao final de sua nota criticando as resoluções da UE.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2022

BRASIL TERIA QUE INVESTIR R\$ 8 TRI PARA ATINGIR TOPO DA COMPETITIVIDADE EM INFRAESTRUTURA

Os dados da instituição global ainda apontam que, na comparação com outros países dos BRICS, o Brasil é o que menos investiu em infraestrutura proporcionalmente ao PIB

Por Valor — São Paulo

Para atingir o topo do ranking de competitividade em infraestrutura, o Brasil teria que fazer investimentos da ordem de R\$ 942 bilhões em saneamento, R\$ 1,447 trilhão em telecomunicações, R\$ 2,34 trilhão em eletricidade e R\$ 4,1 trilhão em logística. Os dados são da Infra2038 e foram compilados por um relatório da Kroll.

No último relatório de competitividade global do Banco Mundial, de 2019-2020, o Brasil apareceu na 78ª posição, no ranking de infraestrutura. A premissa estabelecida pela Infra2038 para o cálculo dos aportes necessários seria levar o país ao top 20 da lista até 2038.

Especificamente no segmento de logística, o país aparece na 56ª posição, no ranking de competitividade do Banco Mundial, de um total de 160 países, atrás do México (51ª), Chile (34ª) e África do Sul (33ª). A avaliação utiliza dados de 2018.

Os dados da instituição global ainda apontam que, na comparação com outros países dos BRICS, o Brasil é o que menos investiu em infraestrutura proporcionalmente ao PIB. Entre 2000 e 2013, a taxa de aportes no país foi de 2% do PIB, enquanto a África do Sul e a Rússia investiram 4%, a Índia, 5%, e a China, 9%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2022

FLEXIBILIZAÇÃO NA CHINA DESTRAVA NEGÓCIOS

Redução de medidas contra a covid-19 agiliza a logística, mas preço do frete não cai no curto prazo

Por Cristian Favaro, Daniela Braun e Raquel Brandão — De São Paulo



O porto de Xangai despacha navios a São Paulo com frete de US\$ 9 mil para um contêiner de 40 pés - preço menor só em 2023 — Foto: Qilai Shen/Bloomberg

A decisão da China de flexibilizar as medidas de restrição sanitária para combater a covid-19 deve melhorar o fluxo de comércio com o Brasil, agilizando a logística e ajudando a repor estoques de empresas de bens de consumo. Mas os preços do frete marítimo não devem cair no curto prazo. Setores de calçados, eletroeletrônicos, tecnologia e trading companies especializadas em importações temperam o otimismo com cautela.

O preço do frete marítimo não deve cair no curto prazo pois o segundo semestre é de alta temporada, turbinada por encomendas para Black Friday e Natal. A tendência é de preços mais remuneradores para o transporte marítimo.

“O preço estava seguindo tendência de baixa antes do último lockdown [na China]. O mercado chegou a bater US\$ 6 mil [para um contêiner de 40 pés São Paulo-Xangai]. No pico da crise ele chegou a custar US\$ 15 mil. Agora voltou para US\$ 9 mil”, disse Luciano Sapata, vice-presidente e sócio da Sertrading. No curto prazo, acrescentou, a tendência é de alta. “A partir do ano que vem o preço voltará a se acomodar perto de US\$ 6 mil, nível que o mercado tem considerado hoje como saudável”.

O presidente da fabricante de eletrodomésticos Mondial, Giovanni Cardoso, disse que os preços do frete voltaram a subir este mês, após uma queda em maio, por conta de embarcações paradas no Norte da Europa, como reflexo da guerra na Ucrânia. “Reduzindo o volume de navios disponíveis no mercado, os preços aumentaram”.

Dependendo do destino da importação no Brasil, segundo Cardoso, o preço de um contêiner pode variar de US\$ 8,5 mil para o centro de distribuição da empresa, em Araquari (SC), onde um pedido chega em 30 dias, a uma faixa de US\$ 14 mil a US\$ 18 mil, para a fábrica em Manaus (AM), com prazo de entrega em 60 dias.

O preço do frete não deve cair, mas a flexibilização chinesa ajuda a repor estoques e vai ampliar os negócios da Sertrading. “Considerando a reabertura dos portos e a sazonalidade do segundo semestre, estimamos um aumento de 50% no volume de importação, quando comparado ao primeiro semestre deste ano”, disse Sapata.

Para o setor de calçados, a flexibilização das medidas do lockdown anunciadas ontem na China foi um “bom sinal”. Mas há o temor de aumento nos casos de covid-19 e da possibilidade de novas restrições na China, cenário que se soma ao preço ainda salgado do frete.

O gestor de mercado internacional da Assintecal (Associação Brasileira das Empresas de Componentes para Couro, Calçados e Artefatos), Luiz Ribas Júnior, diz que o mercado chinês é o principal destino dessa indústria, tendo movimentado US\$ 39,88 milhões de janeiro a maio. “As exportações para a China nem chegaram a cair. Mas, em comparação com outros mercados, cresceu muito menos. Cresceu 11% em cinco meses, mas mercados como Argentina cresceram cerca de 60%”, diz ele. Nas importações, que se concentram especialmente em produtos como resina para a fabricação de solados ou palmilhas, houve falta de insumos. “O impacto é positivo agora, por restabelecer rotas de alguns de produtos que só têm fornecedores chineses”, diz Ribas Júnior.



Falta de insumos não foi um problema para a fabricante de calçados Grendene, segundo seu diretor de relações investidores Alceu Albuquerque. Mas foi sentido um “atraso muito grande” para produtos chegarem ao Brasil. “Esses anúncios tendem a ajudar na melhoria do fluxo e nos atrasos”.

A maior expectativa da Grendene está na exportação ao mercado chinês. Ele diz que, no primeiro semestre, os lockdowns atrapalharam as operações da Grendene Global Brands (GGB, a joint-venture com a 3G Radar). “Um exemplo é que a GGB não conseguia nem abrir conta bancária na China porque os funcionários não saíam de casa. Tinha que movimentar calçados de um centro de distribuição para outro e não conseguia por causa das medidas de lockdown. Essas medidas nos tornam mais otimistas.”

Com vendas em ritmo lento, a Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos e Eletrodomésticos (Eletros) diz que o anúncio de flexibilização na China chega em boa hora. Seu presidente executivo Jorge Nascimento observa que a decisão traz maior segurança em relação à cadeia de suprimentos. “Nos últimos meses, entretanto, os impactos já estavam sendo sentidos de forma mais amena pelo setor diante da atual conjuntura econômica que, infelizmente, tem nos projetado quedas sucessivas nas vendas”, observa ele. Ou seja, diante da redução nas vendas no mercado interno, as fabricantes não estão com tanta necessidade de reposição de estoques.

Agora, Nascimento está confiante de que deverá haver melhora nas vendas de linha branca (geladeira e fogão, por exemplo) e marrom (TV e aparelhos de som) no segundo semestre, quando tradicionalmente há aumento na demanda por esses produtos.

O impacto na cadeia de suprimentos deve ocorrer no médio prazo, diz o presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), Humberto Barbato. “Esperamos que haja maior disponibilidade de navios e aviões o que poderá, a médio prazo, se refletir nos preços, mas não de imediato”, disse.

O relaxamento das regras de quarentena na China traz alívio a empresas que vendem computadores e smartphones no Brasil e que concentram boa parte da importação de componentes do mercado chinês, mas não se reflete em queda de preços ao consumidor, dizem especialistas da consultoria IDC Brasil.

Em celulares, qualquer impacto da flexibilização chinesa será percebido para as vendas de Natal e no início de 2023, disse Reinaldo Sakis, gerente de pesquisas da IDC Brasil. “Os pedidos para a Black Friday, auge de vendas da categoria, já estão a caminho”, completou.

“Pode haver abundância de componentes tendo em vista a desaceleração na demanda da China e dos EUA, mas não há indicação de que frete ou componentes fiquem mais baratos”, diz Sakis. “O que a gente vê é uma tentativa da indústria não subir muito mais os preços para não espantar o consumidor”.

Apesar de certo alívio para a cadeia de abastecimento “a desconexão global das cadeias de suprimentos e o aperto financeiro diante do aumento da inflação e da taxa de juros são detratores mais impactantes para o mercado de PCs” disse Daniel Voltarelli, analista de mercado da IDC. O setor deve lidar com uma projeção de queda de, ao menos, 2,7% nas vendas de computadores ao varejo, este ano. A estratégia é compensar o resultado com a alta de 9,7% projetada na demanda das empresas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/06/2022

CUSTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO SUBIRAM QUASE 60% DESDE O INÍCIO DA GUERRA NA UCRÂNIA

Interrupção de redes de logística regional e das operações portuárias na Ucrânia, destruição de infraestruturas, restrições comerciais e inflação de seguros e dos combustíveis são alguns dos motivos para a alta

Por Pedro Borg, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/Euronav

O efeito dominó da guerra iniciada pela Rússia contra a Ucrânia já está sendo sentido em diversas áreas da economia, e um dos setores mais afetados é o de transporte marítimo. Por conta do conflito, o setor perdeu acesso a grande parte do Mar Negro, além de ter envios diminuídos por conta dos embargos contra a Rússia e perdido a possibilidade de escoar a produção agrícola da Ucrânia.

O cenário fez com que os custos do transporte marítimo aumentassem em quase 60% entre fevereiro e maio deste ano, segundo relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), braço da ONU. Os motivos são diversos, como a interrupção de redes de logística regional e das operações portuárias na Ucrânia, a destruição de infraestruturas importantes, restrições comerciais, aumento dos custos de seguros e preços mais altos dos combustíveis.

Segundo a UNCTAD, muitos países tiveram que procurar fornecedores de petróleo, gás e grãos em locais mais distantes, aumentando o tempo e os custos do traslado.

A agência também disse que a guerra na Ucrânia é um fator importante para explicar a alta, mas que não é o único, e citou a pandemia de covid-19, portos congestionados e a necessidade de realizar transição energética como outros fatores que influenciaram na alta dos transportes via mar.

“No entanto, é claro que as interrupções e a maior demanda por tonelada-milha causada pela guerra na Ucrânia contribuem fortemente para o aumento dos custos de envio”, disse a UNCTAD.

Alimentos caros

Os problemas no setor de transportes marítimos vão fazer com que o custo da comida em todo mundo suba quase 4% - metade dessa alta é resultado dos altos custos de transportes.

A entidade também reforçou a importância que Rússia e a Ucrânia têm para as cadeias de alimentos globais. Juntos, os países representam 53% de toda produção mundial de semente de girassol, 27% de toda a produção global de trigo, e são responsáveis pelo fornecimento de ao menos metade do trigo usado em 36 países.

Os números dão a dimensão da importância dos países para as cadeias globais de alimentos, mas apontam para um mercado a ser explorado. Entre os países que podem se aproveitar deste vácuo é o Brasil.

Segundo a UNCTAD, o Brasil deve aumentar em 37% suas exportações de trigo e grãos em 2022. Já o Reino Unido e a União Europeia devem expandir suas exportações em 8% durante o mesmo ano.

A médio prazo, Austrália, Brasil e Estados Unidos podem assumir o fornecimento de alimentos para o norte da África e o Oriente Médio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2022



FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

INDÚSTRIA PROPÕE A PRESIDENCIÁVEIS REDUÇÃO DE NORMAS PARA LICENÇA AMBIENTAL

Por ANA CAROLINA AMARAL

Apelidado de "mãe de todas as boiadas" pela bancada ambientalista do Congresso, o projeto de lei geral do licenciamento ambiental baseia uma das propostas da CNI (Confederação Nacional da Indústria) para os candidatos à Presidência da República.

O texto em tramitação no Senado dispensa a maior parte dos empreendimentos de licença, avaliação e vistoria.

A agenda se tornou uma das prioridades da indústria, que levará 21 propostas aos presidenciais em um evento nesta quarta-feira (29) em Brasília.

"A ênfase que estamos dando ao licenciamento corre junto com a maturidade da temática, na qual a gente trabalha há 17 anos dentro do Congresso Nacional. Então, foi amplamente discutido e já começa a casar também com a urgência, a importância, o custo Brasil, com questões ambientais e outras variáveis para que você possa botar na agenda do dia", afirmou à Folha Davi Bomtempo, gerente-executivo de sustentabilidade da CNI.

A agenda ambiental —que em 2010 aparecia apenas nas páginas finais do documento entregue pelo setor aos presidenciais— atualmente é tema de 2 das 21 propostas da CNI, trazendo as recomendações de regulamentação do mercado de carbono e de revisão do licenciamento ambiental.

O nível de alteração proposto para as normas ambientais também aumentou. Nas eleições de 2010, o setor apontava a necessidade de haver mais agilidade e eficiência para encurtar o tempo de emissão de licenças, pedia clareza entre funções de órgãos federais e estaduais e ainda o reconhecimento de empresas com diferenciais em políticas ambientais.

Nas eleições de 2014, a proposta da CNI dizia que "é importante que a União compatibilize minimamente algumas regras e procedimentos para evitar a competição ambiental nefasta entre estados e municípios".

Já em 2018, a CNI passou a pedir que a obtenção da licença não seja condicionada à obtenção de pareceres de outros órgãos que não o licenciador. O setor também já pedia a aprovação da lei geral do licenciamento com urgência.

Neste ano, a indústria traz uma proposta de 50 páginas sobre o licenciamento ambiental, incluindo um quadro que compara as recomendações da CNI às soluções do projeto de lei, revelando como as propostas implicam a simplificação dos processos.

A proposta "fortalecer as equipes das agências licenciadoras e das autoridades envolvidas" é alinhada, segundo o documento da CNI, ao trecho do projeto de lei que "garante o caráter não vinculante das manifestações das autoridades envolvidas, de modo a não obstar o andamento do processo administrativo".

Já a menção do setor à "avaliação dos impactos ambientais do empreendimento ou atividade de forma concentrada" se alinha ao trecho do projeto de lei que "simplifica procedimentos de licenciamento ambiental para determinados setores, a exemplo de empreendimentos lineares, agricultura e saneamento".



"No mundo real e não das narrativas, o que a CNI tem defendido nos últimos anos no Congresso Nacional, em conjunto com a Frente Parlamentar da Agropecuária, é o esvaziamento da avaliação de impactos ambientais, bem como a automatização inconsequente da maior parte dos processos via fast track [via rápida]", afirma a ex-presidente do Ibama e especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima, Suely Araújo.

"Ignoram completamente o fato de que o Supremo Tribunal Federal já rechaçou tal possibilidade para empreendimentos com risco ambiental em julgamento recente", continua.

Questionado sobre o risco da redução das normas de licenciamento resultar em mais acidentes como os de barragens das mineradoras Vale e Samarco, em Minas Gerais, Bomtempo respondeu que outros instrumentos devem compor a solução ambiental. Ele cita como exemplo a regularização fundiária, o zoneamento ecológico-econômico, a avaliação ambiental estratégica e o pagamento por serviços ambientais.

"Mudar de modelo conceitual da política ambiental, com ênfase em processos indutivos, via estímulos e incentivos" é um dos itens da proposta da CNI para revisão do licenciamento ambiental.

"O que não dá para trabalhar hoje é com 7.000 atos normativos e federais. Muita gente fala em 25 mil nas três esferas. Já ouvi falar até de 50 mil atos normativos. Isso afugenta qualquer empresa, qualquer investidor que tenha o anseio de instalar uma planta aqui no Brasil", afirma Bomtempo.

Questionada sobre o número de normas ambientais, Araújo respondeu que os números citados pela CNI são "irreais".

"Normas contabilizadas como? Nunca demonstrarão como trabalham essa contabilidade criativa. Política ambiental tem componentes regulatórios fortes em qualquer país do mundo", diz Araújo.

A proposta da indústria também traz um capítulo sobre a economia de baixo carbono, apontando oportunidades para o setor em bioeconomia (que aproveita recursos da biodiversidade contribuindo para a conservação ambiental) e da economia circular (que reduz a demanda por matéria-prima e a geração de resíduos, a partir de reciclagem e redesenho de produtos).

A principal recomendação do capítulo é a regulamentação de um mercado de carbono. Com a definição de regras pelo governo federal, as empresas devem ter mais segurança jurídica para negociar os créditos de carbono —espécie de "licença para poluir", em que atores com altas emissões de gases-estufa podem adquirir créditos gerados por quem, em compensação, reduz a quantidade desses gases lançados na atmosfera.

"A indústria se posiciona do lado das soluções especialmente ao defender a consolidação de um mercado de carbono regulado, em contraposição à iniciativa do governo federal de avançar na regulação de mercados voluntários, de menor integridade climática", diz Gustavo Pinheiro, coordenador do portfólio de economia de baixo carbono do ICS (Instituto Clima e Sociedade).

"É sintoma de que a Indústria brasileira reconhece a agenda de sustentabilidade como fator de competitividade e se posiciona como parte da solução aos desafios impostos pela crise climática", avalia Pinheiro

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 29/06/2022

ACIDENTE EM PORTO DA JORDÂNIA SERVE DE ALERTA PARA O BRASIL

Por Marjorie Avelar *PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022*

Especialistas ouvidos pela Portos e Navios para avaliar tragédia decorrente da queda e explosão de contêiner com gás cloro destacam importância da segurança do transporte de produtos perigosos e/ou tóxicos, em terminais portuários brasileiros

O grave acidente no pátio do Porto de Aqab na Jordânia, que até o momento causou a morte de 13 profissionais e deixou mais de 250 feridos, chamou a atenção de especialistas em segurança de produtos perigosos e/ou tóxicos, que entram e saem dos terminais portuários do Brasil. A tragédia ocorreu na última segunda-feira (27), após a queda de um contêiner do tipo isotanque contendo gás cloro, que é tóxico para as pessoas.

Executivo titular da International Risk Veritas – consultoria em gestão de riscos empresariais, Alfredo Chaia lamentou o acidente e as perdas de vidas, ponderando que o episódio traz para debate a importância dos controles, preparação e resposta a acidentes relacionados ao manuseio e transporte de produtos perigosos.

“As informações oficiais são limitadas, mas as circunstâncias e os vídeos que circularam induzem a considerar que o acidente teria sido causado a partir do rompimento dos cabos de aço, durante a operação de içamento e carregamento de contêiner Isotanque, com supostamente 25 toneladas de gás cloro”, salientou Chaia à Portos e Navios.

Em sua opinião, a tragédia serviu para alertar para o fato de que, para cada tipo de carga perigosa, há uma embalagem adequada, devendo estar clara a existência de riscos, para que todo o processo possa ser feito em conformidade com as regras de segurança.

Ele explicou que o cloro é um elemento utilizado na indústria e em produtos domésticos, mas em algumas circunstâncias pode formar gás venenoso. “O gás de cloro pode ser reconhecido pelo seu odor picante, irritante, que é como o odor de alvejante; e amarelo esverdeado na cor. O cloro em si não é inflamável, mas pode reagir explosivamente ou formar compostos explosivos com outros produtos químicos, tais como terebintina e amoníaco”, relatou Chaia, que também é sócio fundador e atual presidente do Clube Internacional de Seguros de Transportes e membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Gerenciamento de Riscos.

Ele também informou que o gás cloro pode ser pressurizado e resfriado para transformá-lo em líquido, podendo ser transportado e armazenado, como foi o caso na Jordânia. “Quando o cloro líquido é liberado, ele rapidamente se transforma em um gás que fica próximo ao solo e se espalha rapidamente. O gás cloro tem cor amarelo-esverdeada. O limite de odor do cloro é varia de 0,2 a 0,4 ppm (partes por milhão), mas a toxicidade ao cloro gasoso depende da dose e duração da exposição”, detalhou.

Chaia completou que, em concentrações de até 3 ppm, o cloro gasoso atua como irritante ocular e da mucosa oral. “A 15 ppm, há o início dos sintomas pulmonares, podendo ser fatal a 430 ppm, em 30 minutos. Nesse caso [do acidente no porto da Jordânia], a concentração foi muito maior”.

Medidas de segurança

Ao avaliar o setor de transporte e logística de modo mais amplo, o executivo da International Risk Veritas disse que o segmento é repleto de desafios, tanto na hora de programar a entrega e cumprir prazos quanto no próprio transporte, além da missão de atuar na carga e descarga de produtos pesados, frágeis e de cargas perigosas.

“Nesse contexto a Organização Marítima Internacional (IMO) estabelece normas para classificação e transporte de cargas perigosas. Nesse grupo estão todas as substâncias que possam colocar em risco a saúde das pessoas, o meio ambiente e a segurança pública por meio de explosão, incêndio, toxicidade e envenenamento”, pontuou.

No caso do território brasileiro, Chaia destacou os critérios para que diversas substâncias sejam enquadradas ou não como cargas perigosas, sendo elas determinadas na portaria 204/1997 do Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura. Esses tipos de cargas são divididos em nove classes, incluindo os gases tóxicos. Em sua visão, como o Brasil está inserido na complexa cadeia internacional de produção e consumo, os portos daqui operam, largamente, com produtos perigosos. “Os portos e terminais, que operam com navios full contêiner, devem estar particularmente atentos ao manuseio de cargas perigosas”.

“Todas as pessoas envolvidas na carga, descarga e transporte de produtos perigosos precisam estar treinadas e usar equipamentos de proteção individual, seguindo as características da carga. A sinalização e rótulos devem deixar evidente o risco possível que o produto transportado gera. O número ONU-IMO com quatro dígitos deve ser colocado à vista no rótulo, abaixo do painel laranja. Esse cuidado simplifica a identificação do produto, em caso de acidente ou vazamento, por exemplo”, acrescentou.

Chaia também citou o IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code ou Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos, em português), que é voltado para o transporte marítimo em viagens internacionais, nos moldes estabelecidos pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas, na sigla em inglês). “Considerando a expectativa de ampliação das viagens de cabotagem, o tema [segurança portuária] ganha maior relevância no Brasil, além da harmonização da logística intermodal e da aplicação de outras normas”.

A diretora administrativa da Zorzin Logística, Gislaine Zorzin, salientou que, no Brasil existem muitas leis, resoluções e normas que regulamentam o transporte e a logística internacional de cargas. “Creio que um acidente desse tamanho, certamente, traz muitos aprendizados sobre como reduzir riscos, já que o cloro é um produto perigoso, mas extremamente necessário e presente em inúmeros setores essenciais para a sociedade. Logo, quanto melhor for a qualidade no serviço de distribuição e armazenamento dele, melhor será para a economia do nosso país”, comentou à Portos e Navios.

Espaços adequados e regras de transporte

Sobre a adequação de espaços nos portos para embarque e desembarques de cargas perigosas e/ou tóxicas, o executivo da Risk Veritas afirmou que existem terminais específicos para navios-tanque de cargas do gênero. Nesses casos, a especialização e atenção com a segurança das operações fazem parte de todo o processo. “Entretanto, em terminais de cargas diversas é importante ficar atento às sinalizações apresentadas no contêiner e ter planos de preparação, prontidão e resposta a emergências ambientais”.

Para essa finalidade, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) determina todas as regras de transporte das cargas perigosas via resolução 5.232/2016. “Anteriormente, eram apenas 90 produtos incluídos nessa lista. No entanto, ela foi atualizada e agora a lista de mercadorias consideradas cargas perigosas tem mais de três mil itens”, informou Chaia.

Ele também citou os documentos obrigatórios para o transporte marítimo de cargas perigosas no Brasil, que incluem: FISPQ (Ficha de Informação de Produto Químico), MDGF (Multimodal Dangerous Goods Form), Ficha de Emergência (Anexo VIII da NR 29), MSDS (Material Safety Data Sheet), Certificado de conclusão do curso de Transporte de Produtos Perigosos (TPP), Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel (CIPP), além de todas as exigências relativas ao transporte de cargas.

EPIs são vitais

Antes de qualquer ação em terminais portuários ou em quaisquer atividades que demandem o transporte e manuseio de produtos perigosos e/ou tóxicos, segundo a diretora administrativa da Zorzin Logística, Gislaine Zorzin, é crucial se certificar de que a equipe, que fará a operação, esteja devidamente treinada, habilitada e munida com os equipamentos de proteção individual (EPIs)

necessários, de forma que possa atendê-la de forma segura, em relação a qualquer tipo de emergência ligada ao produto que será movimentado.

“Os EPIs variam conforme o tipo da carga e do formato do transporte. Todas essas variáveis são instituídas e documentadas pela ANTT e transmitidas aos colaboradores por meio de treinamentos, acompanhamentos diários e inspeções. Além disso, é fundamental fazer uma vistoria prévia completa dos equipamentos de içamento, como guindastes, plataformas, cabos ou gaiolas, visando garantir que tudo esteja em perfeito estado, evitando qualquer problema mecânico que possa causar um acidente”, disse Gislaine.

O vice-presidente da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), Sergio Sukadolnick, destacou outros acessórios que protegem os operadores desse tipo de carga. “Existem máscaras portáteis que permitem o uso imediato, em caso de acidentes. No Brasil, isso é obrigatório em qualquer local que manuseie esse tipo de produto, sendo o treinamento também obrigatório”, ressaltou.

Sobre o transporte em contêiner isotanque, como foi o caso no porto da Jordânia, Sukadolnick informou que ele é comum em todos os portos do país, lembrando que o Brasil é um grande importador de produtos químicos e que, em grande parte, são classificados como perigosos. “Os terminais portuários devem seguir as regulamentações da NR-29 (Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), que traz exigências como a compatibilidade e segregação destes produtos”, salientou o executivo.

Como evitar acidentes

Conforme o vice-presidente da ABTLP, todas as operações envolvendo produtos perigosos devem ser aprimoradas, com revisões periódicas. “Tipos de acidente iguais a esse [na Jordânia] podem ser evitados. Basta seguir as recomendações dos órgãos competentes, principalmente, seguindo as boas práticas quanto ao sistema de gestão, incluindo treinamentos específicos sobre os produtos manuseados, a manutenção adequada dos equipamentos de modo geral e para aqueles que fazem as operações de carga e descarga é imprescindível”.

Na opinião de Sukadolnick, ficou evidente o despreparo tanto do pessoal envolvido na operação como o atendimento à emergência, no porto de Aqab. “Temos de fazer tudo que estiver ao nosso alcance para evitar e prevenir acidentes. É nosso dever promover ações que eliminem qualquer acidente grave com vítimas, mas também devemos nos preparar para minimizarmos seus efeitos, se acontecerem”, avaliou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

VLI ABRE VAGAS EXCLUSIVAS PARA PESSOAS TRANS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022



O período de inscrição teve início na terça-feira (28), data de comemoração do Dia do Orgulho LGBTQIA+, e segue até 5 de julho

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, está com oportunidades abertas exclusivamente para pessoas trans. Ao todo são sete vagas para operador (a) de manobra, sendo quatro delas para Santos e as outras três para Ribeirão Preto, no estado de São Paulo. Na terça-feira (28), data de comemoração do Dia Internacional do Orgulho

LGBTQIA+, foram abertas as inscrições para esses processos seletivos.



Para se candidatar às vagas é preciso ter o ensino médio completo, bem como residir na região do município onde há a vaga ou ter disponibilidade para mudança. Pessoas interessadas podem se inscrever até o próximo dia 5, na página de carreira da empresa.

Inclusão

A gerente-geral de Sustentabilidade da VLI, Francielle Pedrosa, afirma que a VLI sempre foi uma empresa que teve as portas abertas à diversidade. “Trazer essas vagas exclusivas significa que nossa liderança está madura, criando um ambiente seguro para que as pessoas possam ser quem são. Acreditamos no poder da diversidade e queremos que nosso quadro de colaboradores reflita a nossa sociedade”, diz.

Ela explica que, dentro da população LGBTQIA+, as pessoas trans são umas das mais discriminadas pelo mercado de trabalho e que mais sofrem violência. “Quando trazemos essas oportunidades de um trabalho formal, abrimos a elas as portas para uma nova realidade. Precisamos quebrar alguns paradigmas e mostrar que as pessoas trans podem estar em qualquer posição na empresa”, destaca.

Conforme a analista de Gente da VLI, Lorena Santana, hoje a companhia dá mais um passo para fortalecer seu time com as pessoas trans. “É importante que o mercado esteja aberto a todos que querem ser eles mesmos, com respeito”. A conscientização de lideranças também é um trabalho rotineiro.

O supervisor de Operações da Baixada, Uoshington Fonseca, é um exemplo de líder que abraça a causa da inclusão. “Sou natural de Salvador, na Bahia, e sempre convivi com a diversidade e diferentes culturas. Sou de um povo que enfrenta a discriminação e intolerância de todas as formas. E a VLI está em um momento de abraçar a luta de todos. O público trans ainda se esconde e sofre muito preconceito. Uma forma de quebrar isso é o incluindo. Com as novas vagas, teremos uma pessoa trans em cada turno, para termos um espaço integrado. O respeito mútuo no ambiente de trabalho traz ganhos. Vamos desconstruir para construir”, observa.

Segundo a supervisora de Vagões Pátios e Terminais Baixada Santista, Sintia Sousa, que foi a primeira mulher a trabalhar na ferrovia da Baixada, também quebrando paradigmas em um ambiente até então considerado tipicamente masculino, abrir essa porta para as pessoas trans é muito importante. “Será uma troca de conhecimentos”, frisa.

Outras ações

Com o objetivo também de garantir a inclusão e o senso de pertencimento da comunidade LGBTQIA+, a empresa conta com o grupo VLI em Cores, que trata a diversidade de gênero e sexualidade, em todos os sentidos, de forma permanente. São realizados webinars, painéis sobre diversidade, bem como benchmark com grandes empresas para adquirir expertise sobre a tratativa do tema junto às lideranças.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

CONDIÇÃO PRECÁRIA DAS RODOVIAS DIFICULTA ESCOAMENTO DA SAFRA DE GRÃOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022



No Arco Norte, trechos em estado crítico comprometem a trafegabilidade, danificam veículos, encarecem o preço do frete e colocam vidas em risco

Um levantamento elaborado pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) em parceria com as áreas de logística e transporte de suas associadas verificou as reais condições das principais rodovias do Arco Norte. Os dados mostram muitos pontos em condições precárias, tanto nas federais quanto nas estaduais.

O relatório, produzido a partir de inspeções mensais realizadas entre fevereiro e maio, contemplou eixos importantes para o escoamento de grãos: a BR-163, a BR-158 e o trecho da PA-287/TO-335 que liga o Pará até o pátio ferroviário de Palmeirante (TO).

Nas federais, foram identificados trajetos não asfaltados e inúmeros com asfalto esburacado, que degrada pneus, encarece a manutenção dos veículos e dificulta a trafegabilidade, aumentando o consumo de combustível e o tempo de viagem. Há, também, ausência de acostamento e terceira faixa em algumas partes que, somada à profundidade dos buracos, torna o trânsito perigoso, gerando riscos de acidentes que poderiam ser evitados com investimentos na pavimentação, sinalização e geometria das rodovias.

Na BR-158, por exemplo, em épocas de chuva são registrados atoleiros, como na localidade entre o entroncamento do “Luizinho” e Alto da Boa Vista. Ali, as enchentes já chegaram a mais de um metro. Trechos sem pavimentação, com muitos buracos e pedras pontiagudas, limitam as velocidades. É o que acontece entre Alô Brasil e Canabrava do Norte - o tempo médio de travessia é de sete horas para os veículos pesados e não permite velocidades acima de 20 km/h.

A BR-163 também apresenta inúmeros obstáculos. Alguns pontos com grande movimentação não possuem terceira faixa e acostamento, como entre Jangada e Posto Gil. Mesmo as pistas duplicadas já mostram sinais de necessidade de manutenção. São muitos buracos em curvas, no início dos morros e em locais de baixa visibilidade.

O economista-chefe da Abiove, Daniel Furlan Amaral, ressalta que o Arco Norte é fundamental para o escoamento da safra brasileira de forma a minimizar as distâncias até os portos e alerta: “Sem boas condições, o frete aumenta, a produtividade obtida até o embarque se perde, as empresas não conseguem se planejar e a competitividade é diluída. O resultado disso tudo é que o desenvolvimento regional fica aquém do potencial”.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 73,0% das rodovias sob administração pública mostraram irregularidades, acarretando um acréscimo estimado de 35,2% nos custos operacionais. Ainda, 71,8% dessas estradas possuem o pavimento classificado como regular, ruim ou péssimo. Essas condições refletem diretamente no frete. Em média, quando um caminhão roda em uma via de qualidade regular, o valor aumenta em 41,0%. Em condições ruins 65,6%, e em péssimas condições o valor quase dobra, chegando a 91,5%.

Estimou-se, inclusive, um consumo desnecessário de 956 milhões de litros de diesel, em 2021, devido à má qualidade do pavimento. Dados da NTC&Logística informam que os custos de manutenção, seguros e pneus apresentaram variações de 6,54%, 22,06% e 17,06%, respectivamente, em relação a 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO, ATINGINDO 108.635 TEUS EM UM ÚNICO MÊS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022



Carnes e congelados continuam encabeçando as exportações realizadas pelo terminal, que é líder nacional no segmento

Prestes a encerrar o primeiro semestre do ano, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anuncia mais um recorde de movimentação: somente em maio, o terminal movimentou 108.635 TEUs, superando a marca anterior de 104.497 TEUs, atingida em agosto de 2021. No último ano, a TCP movimentou mais de um milhão de TEUs e pretende aumentar este número até o final de

2022.

O segmento de carne de frango congelada continua sendo o principal produto de exportação do terminal, considerado líder mundial neste segmento, com aproximadamente 1.957 mil toneladas exportadas em 2021. Já no primeiro quadrimestre deste ano, a exportação do produto pela TCP teve um aumento de 8% com relação ao mesmo período do ano passado. “Para atender essa demanda, estamos ampliando a nossa área reefer em 43%. Ou seja, passará a contar com 5.178 tomadas para energização e armazenamento de contêineres”, acrescenta Thomas Lima, diretor comercial e institucional da TCP.

As cargas congeladas também foram responsáveis por um outro recorde alcançado no mês de maio no terminal: o maior número de contêineres refrigerados movimentados em uma única embarcação. O feito se deu no navio "Cap San Augustin", do armador Maersk, com 805 contêineres reefer movimentados no dia 20 de maio.

O trem é um diferencial da TCP que, atualmente, movimenta 23% de todos os contêineres de exportação pela ferrovia. No mês de maio, foram 16.972 TEUs no total, o maior volume da história já transportado por este modal. Parte desse acréscimo é resultado do sucesso obtido com o maior projeto de logística intermodal do mundo, dedicado a um único cliente na indústria do contêiner, realizado pelo terminal. “Com novos projetos implementados em parceria com grandes exportadores em 2021, a previsão é que o volume de contêineres movimentados na ferrovia dobre até 2025”, diz Lima.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

SUAPE SEDIA REUNIÃO DE OLHO EM NOVAS CARGAS PARA O TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022



O Complexo Industrial Portuário de Suape sediou, na sexta-feira (17) reunião técnica de fomento a novos negócios em operações de movimentação de grãos. O encontro foi provocado pelo consórcio SUA Granéis, formado pelas empresas Agemar, Loxus e Marlog. O grupo tornou-se, em março deste ano, o novo arrendatário do Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS) e vai explorar o equipamento por um período de 25 anos.

O TGSS está localizado na retroárea do Cais 5, em um espaço de 72 mil metros quadrados, com investimentos da ordem de R\$ 59,8 milhões. O encontro teve o objetivo de avaliar a possibilidade de atração de novas cargas, como milho e soja, que seriam escoadas pelo atracadouro pernambucano.

O diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Ferreira, também consultor da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja), apontou os caminhos para atração deste tipo de carga para Suape, em especial da região conhecida como 'Matopiba', que engloba áreas localizadas nos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e é um dos focos principais do consórcio SUA Granéis.

A reunião foi comandada pelo secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio, e pelo diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

“Essa reunião abriu um leque de oportunidades para inaugurarmos um novo tempo. Suape passa por um momento de revocacionamento. Essa é uma década em que orientaremos a estratégia de crescimento e consolidação de Suape como porto e complexo industrial. Essa reunião cumpre um papel importante para identificarmos não só a viabilidade, mas um conjunto diferente de oportunidades para a operação desse tipo de carga no porto e para a viabilização da cadeia logística que vem junto a tudo isso. Com essa explanação, Edeon conseguiu abrir os nossos olhos para possibilidades que não estávamos vislumbrando, mas que agora ajudará a nortear o nosso trabalho daqui para frente”, pontuou o secretário Geraldo Julio.

Para o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, o porto tem todas as condições estruturais e de logística para atrair essas novas cargas. “Hoje tivemos uma verdadeira aula sobre as oportunidades de negócios que podemos atrair para o nosso porto. Tenho conversado com muitos players que estão em vias de se instalar por aqui e que têm interesse no desenvolvimento de novos negócios e atração de novas cargas, como as que teremos no Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS). Acreditamos, também, que a nova Ferrovia do Sertão será fundamental para essa nova etapa de desenvolvimento do nosso porto”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/06/2022

AUTOSSUFICIÊNCIA EM PETRÓLEO: BRASIL AINDA TEM LONGO CAMINHO A PERCORRER

*Por Marjorie Avelar * OFFSHORE 29 Junho 2022*



Arquivo/Divulgação

Documento do Ipea aponta melhorias urgentes na cadeia produtiva petroleira, como as refinarias, chegando às regulamentações do pré-sal

O petróleo e seus derivados, que compõem a cesta de commodities estratégicas da balança comercial do Brasil e de tantos outros países, em um cenário de economia global, são mais que fundamentais para a produção de energia e combustíveis, além

de gerarem outros fatores geoeconômicos. Não é à toa que, volta e meia, o insumo é usado como “mola propulsora” para disputas territoriais entre diversas nações, muitas delas bem violentas.

Mesmo sendo visto como uma potência nesse setor, em quase 70 anos, o Brasil não conquistou sua autossuficiência e isso vem ocasionando limitações no crescimento econômico e, mais recentemente, problemas no bem-estar da população que vão além da pressão da inflação, dos efeitos da pandemia de Covid-19 e da guerra no leste europeu.

Seus gargalos antecedem a tudo isso. É o que destacou o documento “O setor de petróleo no Brasil e os impactos do projeto de lei 3.178/2019 no pré-sal”, divulgado recentemente pela Diretoria de Documentos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), vinculado ao Ministério da Economia.

Para ter ideia da dimensão de sua importância por aqui, a indústria nacional de petróleo e gás é responsável, sozinha, por 11% do Produto Interno Bruto (PIB) e por 33,1% da oferta interna de energia, envolvendo uma ampla cadeia produtiva formada pela exploração e produção de petróleo que, de forma predominante, extrai petróleo offshore (97%); o refino de petróleo; e a distribuição de derivados desse insumo de origem nacional ou importada.

Fortemente dominada pela empresa estatal Petrobras, a produção de petróleo cresceu 140% nas últimas duas décadas, conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Mesmo assim, isso não fez do Brasil um país autossuficiente na produção de combustíveis e outros derivados.

Setor de refino

De acordo com a análise do Ipea, uma das atividades que continua com grandes desafios é a de refino, apesar de a extração e a produção de petróleo serem bem maiores do que as necessidades do país. Isso porque, para o Ipea, esse segmento limita a produção de derivados, levando a economia à dependência da importação. “Essas questões demandam soluções de curto prazo, que mitiguem os impactos dos problemas existentes no setor e que impactam, sobremaneira, a sociedade brasileira”, apontou o documento.

A capacidade instalada de refino, atualmente no Brasil, é de 2,4 milhões de barris por dia, no entanto, o refino efetivo apresenta capacidade menor, levando em conta que as refinarias não produzem no máximo da capacidade nominal informada à ANP. A utilização efetiva, conforme o Ipea, foi de 76% em 2021 ou 1,8 milhão de barris por dia de óleo bruto processado na produção de derivados, incluindo petróleo de origem nacional e importado.

No ano passado, sua produção final girou em torno de 1,9 milhão de barris diários, considerando que o processo de refino adiciona aditivos, solventes e outros produtos, equivalentes a 0,1 milhão de barris por dia.

Dependência das importações

Ainda como decorrência das deficiências no setor de petróleo e derivados do país, a falta de capacidade nacional na produção de gasolina e diesel se reflete no aumento da dependência das importações.

“A atual falta de capacidade de refino de uma maior quantidade de petróleo nacional pela Petrobras reflete as diversas falhas incorridas pela companhia na construção de quatro grandes refinarias, na década passada: Refinaria Abreu e Lima (Rnest), cujo conjunto de refino 2 não foi ainda completado; Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), que previa duas unidades de refino, que utilizariam petróleo pesado nacional e teve a construção paralisada em 2015; e as refinarias Premium I e Premium II, que seriam construídas no Maranhão e no Ceará para a produção de óleo diesel de alta qualidade, inclusive para exportação, e tiveram as obras encerradas pela Petrobras em 2015”, enumerou o Instituto.

Segundo o Ipea, “à época do encerramento da construção das duas refinarias, a Petrobras informou que as razões para o não prosseguimento estavam relacionadas à falta de empresas parceiras, para complementar os investimentos, e a projeções de baixa demanda de derivados nos mercados interno e externo”.

“As reformas realizadas pela Petrobras nas refinarias antigas e a construção das novas refinarias absorveram valores expressivos da estatal, que foram em grande parte perdidos. O Tribunal de Contas da União (TCU) identificou falhas de planejamento e de gestão da Petrobras na construção das refinarias. Após a descoberta de grandes desvios de recursos, por meio de superfaturamento das obras, foram paralisados o término da unidade de refino 2 da Rnest e a implantação das três outras refinarias”.

Situação do pré-sal

Embora a cadeia produtiva de petróleo e derivados ainda possua diversas limitações, por outro lado, há outras demandas por soluções de médio e longo prazos, que poderiam ser aceleradas, a exemplo do Projeto de Lei 3.178/2019, que modificou a Lei de Partilha (12.351/2010), dispendo sobre a exploração e a produção de petróleo em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas. Na análise do Ipea, esse PL oferece uma oportunidade para aumentar a competição do país na exploração e produção de petróleo, especialmente no pré-sal.

As modificações propostas pelo projeto de lei visam, até então, permitir a aplicação do regime de concessão em blocos da área do pré-sal, se esse regime for o mais vantajoso para o Brasil; e revogar a atual preferência prévia concedida à Petrobras em relação à escolha dos blocos exploratórios, conforme seu interesse nas licitações de partilha da produção.

“Os objetivos das mudanças são atrair maior número de empresas nas licitações e proporcionar igualdade de condições competitivas entre todos as empresas participantes das licitações de áreas exploratórias no pré-sal”, destacou o documento.

Cronologia

Conforme a cronologia traçada pelo Ipea, o regime de concessão de contratos de explorações de petróleo foi instituído pela chamada “Lei do Petróleo” (Lei 9.478/1997), que regulamentou a abertura do setor, efetivada em 1995 pela Emenda à Constituição nº 9.

Esse regime foi aplicado no primeiro leilão de áreas exploratórias, em 1999. Desse ano até 2021 foram feitas 16 rodadas de licitações de áreas sob concessão, sendo que, na segunda e na terceira rodadas, em 2000 e 2001, foram licitados blocos localizados na área do pré-sal, quando ainda não se conhecia o potencial petrolífero da área.

Em 2010, foram ainda aprovadas outras duas leis: nº 12.304/2010, que autorizou a criação da estatal Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) para, entre outras funções, comercializar a parte da produção de petróleo que as petroleiras pagam à União (parcela do excedente em óleo); e a segunda (Lei nº

12.276/2010), que autorizou a União a ceder à Petrobras os direitos de exploração de sete áreas do pré-sal, sob o contrato de “Cessão Onerosa”.

Políticas centralizadoras

Na visão dos analistas do Ipea, as novas leis do pré-sal tornaram as políticas mais centralizadoras, pois parte das decisões sobre as explorações e a produção de petróleo do país foram transferidas para órgãos do governo federal e a Petrobras.

“As leis de 2010 deram à Petrobras, como única operadora dos campos, o papel hegemônico nas decisões sobre as explorações e a produção de petróleo na nova e extensa fronteira petrolífera. Entre os campos recebidos pela Petrobras, no contrato de Cessão Onerosa, encontra-se o campo supergigante de Búzios (RJ), o maior campo em águas profundas do mundo”, detalhou o Ipea.

Para os analistas, um aspecto negativo do processo de formulação pelo governo federal e de votação das leis do pré-sal, de 2008 a 2010, seguido das discussões na votação da lei que redistribuiu os royalties para os Estados e municípios não produtores (Lei nº 12.734/2012, cuja entrada em vigor foi suspensa pelo Supremo Tribunal Federal (STF), foi a completa paralização das licitações no regime de concessão durante quatro anos (2009-2012).

“Da mesma forma, ocorreu longo atraso na primeira licitação no regime de partilha, somente realizada em 2013, sete anos após as primeiras descobertas no pré-sal. As demoras provocaram impactos duradouros sobre a produção brasileira de petróleo e sobre as empresas fornecedoras de serviços (perfurações, apoio a plataformas e a embarcações, entre outros serviços) e equipamentos para as explorações e a produção de petróleo, que tiveram a demanda fortemente diminuída durante vários anos.”

Conforme destacou o documento, no regime de partilha de produção vence a licitação de um determinado bloco exploratório a petroleira que oferecer, à União, a maior parcela de excedente em óleo do petróleo produzido. “O excedente em óleo (ou óleo-lucro) corresponde à parte da produção de petróleo ou gás resultante da diferença entre o volume total da produção e a soma do custo em óleo (os custos e investimentos da empresa exploradora nas fases de exploração, desenvolvimento da produção, produção e a desativação futura das instalações) e dos royalties recolhidos sobre a produção. Além do pagamento de uma parcela do excedente em óleo, a empresa vencedora recolhe à União um valor fixo em bônus de assinatura, definido antes do leilão”.

Na avaliação do Ipea, a decisão mais polêmica adotada na Lei de Partilha foi a que indicou a Petrobras como operadora única e obrigatória de todos os blocos contratados sob o regime, com participação mínima de 30% no capital do consórcio que arrematar o bloco exploratório. “Em todos os países que adotam o regime de partilha, em nenhum deles há exigência de que uma empresa, sob controle do Estado, assumira a operação do campo de petróleo.”

Revogada em 2016, essa obrigatoriedade significava que a estatal ou o consórcio de empresas, que vencesse uma licitação, deveria obrigatoriamente se associar em um consórcio com a Petrobras, que ficaria responsável pelo comando das atividades de exploração e produção.

“Enquanto perdurou o dispositivo legal, o ritmo das explorações e da realização de leilões ficou na dependência das disponibilidades de recursos financeiros e humanos da Petrobras para participar dos leilões”.

Embora tenha um longo caminho a percorrer, o pré-sal ainda pode ser visto como área atrativa, devido ao sucesso exploratório da Petrobras. “Nesse sentido, medidas que aumentem o interesse das empresas petroleiras em participar de licitações, como propõe o PL 3.178/2019, ao revogar o atual mecanismo anticompetitivo que privilegia a Petrobras nas licitações de áreas, e permite a adoção do regime mais simplificado de concessão no pré-sal, podem ter papel importante em atrair empresas para participar dos próximos leilões de áreas”. [Clique aqui para ter acesso ao documento](#)

completo do Ipea – “O setor de petróleo no Brasil e os impactos do projeto de lei nº 3.178/2019 no pré-sal”.

* Com informações do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E AUTOMAÇÃO DITAM NOVOS RUMOS AOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 29 Junho 2022



App ajuda na comunicação entre órgão e TPAs (Foto: W7)

Com adoção de novos sistemas tecnológicos e estratégias de escalas funcionais e de segurança voltadas para TPAs do Ogmo Paranaguá, objetivo é aperfeiçoar mão de obra, mantendo profissionais dispostos a se adaptarem ao futuro do trabalho no porto paranaense

Os avanços tecnológicos implantados nas operações no Porto de Paranaguá (PR) já são percebidos à beira do cais, graças a sistemas

de automação e Inteligência Artificial (IA). Mesmo que o uso de contêineres, portêineres, sistemas de correias transportadoras, shiploaders e coletores de dados tenham eliminado diversas funções, reduzindo a mão de obra humana, a atuação dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) continua fundamental para que grande parte de tudo isso funcione, no entanto, suas habilidades tendem a evoluir.

Com o objetivo de prepará-los para o futuro do trabalho no terminal portuário paranaense, o Órgão de Gestão de Mão de Obra – Ogmo Paranaguá está desenvolvendo um projeto de um parque de simuladores portuários de física realística. “Com isso, será possível aperfeiçoar a mão de obra existente, mantendo aqueles dispostos a se adaptarem a esse novo ambiente de trabalho, bem como treinar novas equipes mais preparadas, tecnologicamente”, salientou a diretora executiva da instituição, Shana Carolina Bertol, à Portos e Navios.

De acordo com ela, muitos equipamentos já podem ser operados em modo remoto e esses simuladores, por sua vez, vão preparar essa mão de obra, permitindo empregar não apenas trabalhadores do sexo masculino, como também as mulheres, criando oportunidades mais diversificada.

“O transporte de sacaria, por exemplo, que antes era realizado apenas pela força braçal dos trabalhadores portuários [homens], hoje é feito, predominantemente, por meio de guindastes que içam as lingadas ou por shiploaders que, sendo totalmente mecanizados e funcionando como espirais, descarregam e distribuem os sacos nos navios de forma uniforme, no porão dessa embarcação”, destacou Bertol.

Outra situação envolve as correias transportadoras, que levam a carga direto do navio ao terminal, sem interferência humana. “As cargas containerizadas eliminaram funções dos TPAs e reduziram o quantitativo de homens nas equipes”, contou a diretora.

Ela também citou que, em algumas operações, são utilizados coletores de dados para contagem de volumes de carga, tipos de cargas e assistência à pesagem, que lançam as informações de movimentação direto para o sistema integrado de informações.



Falta mão de obra

O Ogmo Paranaguá, assim como demais do gênero em outros portos do Brasil, administra as atividades dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), que antigamente eram chamados de estivadores. Trata-se de profissionais sem vínculo empregatício convocados, diariamente, para atender às operações em navios que atracam nos terminais portuários. Eles são remunerados por tarefas.

Bertol disse que, mesmo que as novas tecnologias possam vir a substituir ou já estejam substituindo o trabalho humano, nos últimos meses, “as operações portuárias têm sofrido sérios prejuízos com a falta de mão de obra avulsa. Por essa razão, em conjunto com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (Sindop), foi estabelecido um conjunto de medidas para suprir a ausência desses profissionais no Porto de Paranaguá, tais como:

- Assiduidade: Implantada desde 18 de maio de 2022, visando ao estímulo da frequência e do comprometimento do TPAs com as ofertas de trabalho;

-Escala funcional: Implantada desde 17 de junho deste ano, funcionando somente em caso da falta de mão de obra, preservando tanto o direito de escolha do TPA quanto da funcionalidade do terminal. “Sendo assim, ao ocorrer a falta de mão de obra, o sistema fará o preenchimento das faltas, aproveitando as habilitações desses profissionais que, em suas escolhas, não foram escalados”, informou Bertol.

- Outras medidas: Em paralelo, o Ogmo Paranaguá, o Sindop e os sindicatos laborais seguem analisando outras medidas, que possam elevar a eficiência da mão de obra avulsa.

Atualmente, o quadro de TPAs do Ogmo Paranaguá, no terminal paranaense, é composto por 1948 trabalhadores avulsos, que atuam nas áreas de estiva (939 profissionais registrados no sistema), capatazia/arrumador (565), bloco (292), vigia (91), conferente (61). Na função de consertador, não nenhum cadastro.

Mais ferramentas de controle

Outras ferramentas também estão sendo utilizadas para o controle do trabalho diário dos TPAs, como um aplicativo lançado em outubro de 2019, especialmente, para os trabalhadores portuários avulsos e operadores portuários associados ao Ogmo Paranaguá (operadores). Ele visa facilitar a requisição de mão de obra por parte do operador e para a habilitação do TPA às respectivas vagas ofertadas. O uso do app não é obrigatório, permanecendo a possibilidade de requisição de mão de obra e habilitação para o trabalho pelo site do Ogmo.

“O aplicativo é mais uma opção de mobilidade para que os TPAs possam se habilitar para o trabalho, conferir ofertas, resultados de escalação, entre outros. Tudo isso via web e sem precisar se deslocar. O operador portuário também pode utilizar o app para fazer sua requisição de oferta de trabalho”, informou Bertol.

Outro sistema, implantado no último dia 17 de maio e considerado pelo Ogmo Paranaguá envolve o “Diálogo de Segurança Integrado” (DSI) do órgão gestor. “O DSI é uma ferramenta que integra o Ogmo, autoridades portuárias, operadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, como objetivo de fortalecer os relacionamentos e promover a segurança do trabalhador portuário. Ele ocorre no início dos turnos, em operações pré-determinadas, abordando temas reflexivos que possam contribuir para a conscientização desses profissionais”, destacou a diretora executiva.

Segundo Bertol, “espera-se que esses diálogos melhorem, progressivamente, as decisões dos TPAs diante dos riscos presentes na operação, auxiliando-os em uma melhor tomada de decisão e diminuindo acidentes”.

Ela ainda ressaltou que, com todos esses sistemas integrados, o objetivo do Ogmo Paranaguá é se tornar essencial para o desenvolvimento das atividades portuárias, assegurando as melhores práticas para os profissionais envolvidos.

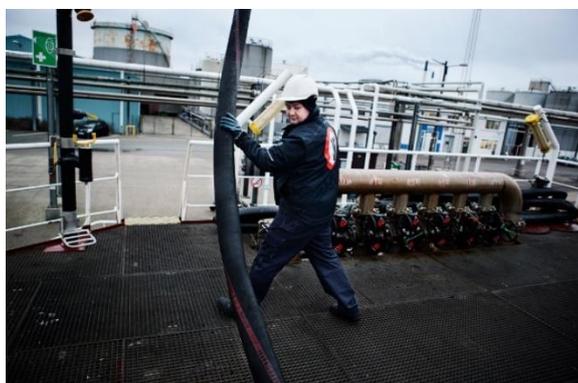
“Para tanto, o Ogmo busca a transformação do modelo de fornecimento de mão de obra portuária, agregando mais valor para o sistema, por meio dos seguintes pilares: qualidade, segurança e eficiência. Por isso, adotamos ações de profissionalização do nosso modelo de gestão, equalização do passivo trabalhista, treinamento e qualificação, escalas funcionais de trabalho, saúde e segurança dos TPAs e políticas sociais e sustentáveis”, pontuou Bertol.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2022

‘NÃO HÁ SOLUÇÃO ÚNICA PARA DESCARBONIZAÇÃO’, DIZEM PLAYERS DO SETOR MARÍTIMO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Fabricantes, empresas de navegação e de logística e consultores veem avanços e potencial para soluções flexíveis para novos combustíveis e redução de emissões de gases de efeito estufa

Players relevantes do setor marítimo afirmam que o caminho para reduzir e alcançar as metas de emissões do transporte aquaviário passa por encontrar soluções híbridas e o desenvolvimento mais acelerado de fontes alternativas que possam

performar juntas e ampliar a flexibilidade no uso de combustíveis em embarcações. Fornecedores de equipamentos, companhias de navegação, de logística integrada e especialistas apontaram que atingir as especificações globais de carbono zero nas próximas décadas também depende que empresas, academia e governo unam forças para um resultado mais sólido, com linhas de financiamento à inovação e pesquisas.

A sócia fundadora da ISKRA, Gabriela Timerman, observa que o Brasil e a indústria nacional não partiram do zero nessa transição porque, a partir da crise energética em 2001, surgiu uma demanda por projetos de fontes alternativas para garantir o abastecimento energético. Ela sugeriu, no entanto, que a indústria busque diálogo com reguladores, empresas do setor de energia, operadores logísticos e representantes de segmentos fortes como o agronegócio a fim de buscar novas soluções.

Gabriela percebe que, nos últimos anos, o gás natural liquefeito (GNL) como combustível passou a ser uma demanda que deve se desenvolver cada vez mais, porém não atenderá as especificações da Organização Marítima Internacional (IMO) a partir de 2050, por ser uma energia de transição. Ela vê uma intensificação das discussões sobre hidrogênio no Brasil e outras fontes, como amônia e metanol, ainda pouco debatidas.

“É importante olhar para agora e para um pouco mais à frente”, alertou Gabriela, nesta terça-feira (28), durante painel do evento ‘Path to NetZero’, promovido pela Wärtsilä Brasil, no Rio de Janeiro, e que reuniu players do setor para discutir soluções e melhores práticas para acelerar a jornada de descarbonização da indústria marítima brasileira. Ela acrescentou que na Europa muitos dos financiamentos são mapeados pelos governos com olhar para a transição energética.

Para o gerente sênior da Wärtsilä para a América Latina, Mário Barbosa, não basta pensar apenas no limite das regras para redução de CO2. Ele ressaltou que os fundos de investimentos cada vez mais pressionam os gestores a encontrar soluções mais sustentáveis. A fabricante avalia que o



motor a combustão ainda deve ser utilizado, mas com avanços progressivos nas conversões e com novos equipamentos mais flexíveis, que trabalhem com mais de um tipo de combustível.

“Não existe solução única. O que vai existir, tanto pela disponibilidade, quanto pela questão econômica do combustível é a flexibilidade para a escolha dentro do negócio [das empresas]”, analisou Barbosa. Ele acredita na flexibilidade do etanol, mas vê que ainda existe certa resistência do mercado quanto a aprofundar os estudos e pesquisas sobre essa fonte como alternativa. “Buscamos levar um ‘tempero brasileiro’ para as discussões, trazendo etanol como alternativa. Temos que desmistificá-lo. As pessoas estão acordando e, conhecendo a cadeia de valor, já começam a abrir os olhos”, disse Barbosa.

O gerente de novos negócios para transição energética e investimentos da Raízen, Samuel Pereira, considera que o Brasil já tem na cana de açúcar uma fonte alternativa, que é certificada e tem um potencial que pode ser convertido em biomassa e que, com uso de tecnologias, pode aumentar os volumes sem a necessidade de avançar sobre outras áreas de cultivo. Ele estima que atualmente já seja possível produzir 80 toneladas por hectare no Brasil. “Desconheço um biocombustível com pegada de carbono como esse (...) Se trocássemos o diesel marítimo pelo etanol teríamos uma redução de 60% nas emissões em nossas viagens”, estimou.

A consultora de navegação da Norsul, Denise Grundler, concorda que não há solução única e vê a indústria com motores híbridos com possibilidade de operar alternando dois a três combustíveis, podendo sofrer adaptações e melhorias ao longo do tempo. Para a consultora, é preciso trazer autoridades e demais agentes setoriais para a discussão. Ela destacou que a navegação continua sendo o modal mais eficiente em termos de emissões de CO2 e demais gases de efeito estufa.

A Norsul assinou compromisso global com outras 150 empresas do setor, de diferentes países, a fim de cooperar e estruturar parcerias para alcançar emissão zero de carbono até 2050. A empresa foca em buscar parcerias integradas para descarbonizar toda a cadeia. Uma delas permitiu alcançar a neutralização de 280.000 toneladas de CO2 em 2021, por meio do programa ‘Carbono Neutro’, iniciado pela companhia em 2020.

Para Denise, a escolha do combustível no segmento de cabotagem vai depender da rota e do tipo de cargas transportadas. “Teremos soluções customizadas, que serão avaliadas para cada embarcação com base nos combustíveis para os quais ela estiver preparada”, comentou. “Não haverá queda no segmento marítimo. O Brasil tem grande potencial de produção de energia e precisará transportar esse combustível para os consumidores finais. Não vejo queda na atividade de shipping, vejo incremento”, concluiu Denise.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/06/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 15/06/2022