

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 123/2022
Data: 29/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GOVERNO FEDERAL OUVI INVESTIDORES SOBRE A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	4
SUMMIT DO GRUPO TRIBUNA DISCUTE, EM SANTOS, OPORTUNIDADES NO PORTO E NA INDÚSTRIA	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA VISTORIA OBRAS EM DOIS TRECHOS DA BR-381/MG.....	5
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	6
LEILÃO DEFINE AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS QUE ATENDERÃO 24 MUNICÍPIOS DO CEARÁ COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO.....	6
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL RECUA PARA R\$ 5,781 TRILHÕES NO MÊS DE AGOSTO	7
MAIS DE 5,2 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL	9
PORTAL PORTO GENTE	9
SOBRECARGA NAS RODOVIAS E FROTA VELHA, BRASIL DESPERDIÇA 30% DE COMBUSTÍVEL.....	9
CANDIDATOS A VAGAS DE EMPREGO PREFEREM PROCESSOS SELETIVOS MAIS CURTOS	11
SOLUÇÕES PARA O PORTO DE SANTOS NO PRÓXIMO GOVERNO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – PPP HIDROVIÁRIA	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Exportação de frutas 1.....</i>	14
<i>Exportação de frutas 2.....</i>	14
<i>Rodovia.....</i>	14
<i>Conselho</i>	14
NACIONAL - BR DOS RIOS BUSCARÁ MODELAR HIDROVIAS EM FORMA DE PPPs.....	14
NACIONAL - ANDRÉ KUHN DEIXA PRESIDÊNCIA DA VALEC.....	16
NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASILIA - DF	17
INTERNACIONAL - NÍVEL DA ÁGUA NO RENO DIMINUI E AFETA TRANSPORTE FLUVIAL NA EUROPA	17
INTERNACIONAL - CHINA ENTREGA PRIMEIRO VLCC EQUIPADO COM QUATRO VELAS RÍGIDAS	19
ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS AO GOVERNO DE ALAGOAS DEFENDEM MULTIMODALIDADE	20
ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DO AMAZONAS QUEREM FORTALECER ZONA FRANCA E CONCLUIR BR-319/AM24	20
ESPECIAL ELEIÇÕES - INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES SÃO O FOCO DE CANDIDATOS DO ES.27	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	31
NORMA DA ANP PARA USO DE TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRA EM VIGOR EM OUTUBRO	31
LINE-UP SEMANAL DE AÇÚCAR DO BRASIL SOBE PARA 3,99 MI DE T EM 90 NAVIOS	33
NOVO SALTO DO AGRONEGÓCIO: O BRASIL TEM CAPACIDADE PARA ABASTECER O MUNDO.....	33
HALIFAX E HAMBURGO ASSINAM ACORDO PARA DESCARBONIZAR CORREDOR MARÍTIMO	34
JORNAL O GLOBO – RJ.....	35
DISPUTA PELO PIB: APÓS LULA GANHAR TERRENO ENTRE EMPRESÁRIOS, BOLSONARO LANÇA PAULO GUEDES NA CAMPANHA.....	35
MAIOR EMISSORA DE GASES TÓXICOS DA AUSTRÁLIA ANTECIPA FIM DO USO DE CARVÃO PARA 2035.....	37
CAGED: BRASIL CRIA 278.639 EMPREGOS COM CARTEIRA EM AGOSTO.....	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	39
‘TEMOS UMA PROPOSTA FISCAL JÁ EM DISCUSSÃO’, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO	39
RESULTADO DE ELEIÇÃO NÃO IMPACTA NO PLANO DE INVESTIMENTO, DIZ PETROBRAS	40
PETROLEIRAS MENORES ESCALAM RÁPIDO, MAS CRESCIMENTO REQUER SIMPLIFICAÇÃO E ROYALTIES CONDIZENTES	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
CADE E OCDE ESTIMAM REDUÇÃO MILIONÁRIA EM PREÇOS DE PASSAGENS AÉREAS	44
NEOENERGIA E PRUMO ASSINAM ACORDO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE E EÓLICA MARÍTIMA NO PORTO DO AÇU.....	45
MINÉRIO DE FERRO SOBE 3,5% NO MERCADO À VISTA, PARA US\$ 98,85 POR TONELADA	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
PORTO DO RIO DE JANEIRO APRESENTA MELHORIAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2022/2023	46
KEPPEL OBTÉM US\$ 2,8 BILHÕES EM ENCOMENDA DA PETROBRAS	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 123/2022
Página 3 de 53
Data: 29/09/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

CBO & WÄRTSILÄ ASSINAM ACORDO PIONEIRO EM DESCARBONIZAÇÃO NO SEGMENTO DE OIL & GAS NAS AMÉRICAS	48
PORTO DE SANTOS BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO ACUMULADO DO ANO.....	49
EMPRESAS DEFENDEM PREVISIBILIDADE PARA ATRAIR INVESTIMENTOS EM EÓLICAS OFFSHORE	50
MARINHA CRIA CENTRO DE PROJETOS DE SISTEMAS NAVAIS	51
CORREÇÃO ADUANEIRA SOBRE IMPORTAÇÃO POR PESSOA FÍSICA É AVANÇO, DIZEM ESPECIALISTAS.....	52
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL OUVI INVESTIDORES SOBRE A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Janela de dois dias é para os interessados no leilão da Santos Port Authority (SPA)

Por: *ATribuna.com.br*



Projeto de desestatização prevê R\$ 20,3 bilhões de investimentos novos e de operação no empreendimento Foto: Alexander Ferraz/AT

O Governo Federal abre nesta quarta (27) uma janela de dois dias para que investidores interessados no leilão da Santos Port Authority (SPA), a estatal que administra o Porto de Santos, discutam a estruturação do projeto e a modelagem da privatização.

O market sounding será realizado das 9 às 19 horas, com reuniões presenciais, em Brasília, ou virtuais, com duração de 30 minutos. As reuniões serão conduzidas pelo Ministério da Infraestrutura, em parceria com Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (Seppi).

O projeto de desestatização da Autoridade Portuária prevê R\$ 20,3 bilhões de investimentos novos e de operação no empreendimento, segundo a pasta que comanda os portos brasileiros. Pelo menos R\$ 2 bilhões com novos investimentos em berços e viadutos e R\$ 4,2 bilhões serão reservados para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. O tempo de contrato definido pela Antaq é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/09/2022

SUMMIT DO GRUPO TRIBUNA DISCUTE, EM SANTOS, OPORTUNIDADES NO PORTO E NA INDÚSTRIA

Encontro será realizado nesta quinta-feira (29) na sede do Grupo Tribuna

Por: *Anderson Firmino*



O Polo Industrial estará no centro dos debates no evento Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Debater a eliminação de gargalos e a criação de novas oportunidades de negócios entre dois dos setores mais relevantes para a Baixada Santista. Estes são os objetivos do Summit Porto-Indústria, que acontecerá nesta quinta-feira (29), a partir das 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna, em Santos. As inscrições para participação nos painéis podem ser feitas clicando aqui.

“A ideia é colocar na mesa dois setores que são muito importantes, verdadeiros pilares da economia da Baixada Santista, para encontrar sinergias e novas oportunidades, num debate que nunca existiu. O Grupo Tribuna inova ao colocar no mesmo ambiente empresários e representantes dos dois setores e tentar encontrar novos produtos que atendam a ambos. Não pretendemos sair com todas as soluções, mas é uma primeira conversa”, afirma a gerente de Projetos e Relações Institucionais, Arminda Augusto, que mediará o summit.

“O Porto de Santos não pode se transformar, única e exclusivamente, num corredor de exportação. Precisamos ter carga de valor agregado, para que, assim, a gente possa gerar emprego movimentar a economia local. Para isso, precisamos fomentar a relação do Porto com a indústria”, lembra o apresentador Maxwell Rodrigues, que também comandará os debates.

Programação

Abrindo a jornada, haverá uma palestra do coordenador de Planejamento e Urbanismo do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), Roberto Salomão.

Às 15 horas, terão início os debates do tema O Novo Impulso Intersetorial da Baixada Santista. Sobre Porto, participarão o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa; o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Adalberto Ferreira da Silva; o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo; e o assessor técnico de Assuntos Portuários da Prefeitura de Santos, Adilson Luiz Gonçalves.

Para falar sobre indústria, estarão o prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB); o vice-presidente do Investe SP, Gustavo Ley; a superintendente institucional de Logística da Suzano, Patrícia Dutra Lascosque; o secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia, Alexandre Messa.

Além deles, participam o membro da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) e diretor executivo institucional e de Novos Negócios da Ultracargo, Helano Gomes; além do diretor de Comércio Exterior e secretário geral do Ciesp/Fiesp, Marcos Andrade. Uma sessão perguntas e respostas fechará o Summit, a partir das 16 horas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/09/2022

Empreendimento é fundamental para integração rodoviária e ferroviária da região e o escoamento da produção do Vale do Aço

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou nesta quarta-feira (28) o andamento das obras de dois trechos da BR-381/MG, rodovia fundamental para o escoamento de minério de ferro da região do Vale do Aço. Com a recuperação e duplicação de pistas, será possível aumentar a integração rodoviária e ferroviária da região, bem como melhorar o fluxo de veículos nas pontes Severo e viaduto sobre a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Responsável pelas obras em quatro de um total de 11 lotes, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) atua nos lotes 3.1, que tem 28,6 quilômetros de extensão e chegou a 90% dos serviços concluídos, 3.2 e 3.3. Já o trecho 7, entre Rio Una e Caeté, foi concluído em 2020 após a duplicação de 37,5 quilômetros.



“Os projetos e melhorias buscam uma conexão operacional entre os setores para a distribuição os produtos brasileiros, assim como a segurança viária da população. A BR-381/MG traz esses projetos integrados que vai trazer muitos benefícios para a economia do país”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

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

Data: 29/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

LEILÃO DEFINE AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS QUE ATENDERÃO 24 MUNICÍPIOS DO CEARÁ COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO

A empresa Aegea, que venceu a licitação, realizará investimentos de R\$ 6,2 bilhões, dos quais R\$ 2,8 bilhões nos primeiros cinco anos

A oferta de serviços de esgotamento sanitário no Ceará aumentará consideravelmente nos próximos anos, a partir da realização, na terça-feira, 27/9, do leilão de duas Parcerias Público-Privadas (PPPs). A empresa vencedora das duas PPPs foi a Aegea Saneamento. Os serviços serão prestados nas regiões metropolitanas de Fortaleza e do Cariri. No total serão beneficiados 24 municípios, atualmente atendidos pela Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece). O leilão ocorreu na sede da B3, em São Paulo, e contou com a participação de quatro consórcios. O critério utilizado para definição do vencedor da licitação foi o menor valor das contraprestações ao longo dos 30 anos previstos para a concessão dos serviços.

O projeto foi estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e recebeu apoio dos Ministérios do Desenvolvimento Regional e da Economia, por intermédio da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEMPI). Segundo os estudos do BNDES, o projeto irá gerar cerca de 10 mil novos empregos no Ceará.

O certame contou com quatro grupos participantes, sendo dois consórcios; um representado pelas empresas Marquise/GS Inima e PB Construções; outro formado pelas empresas Encalso/Terracom/Hydrosystem e CDG; e outras duas empresas individuais: a AEGEA e a Igua Saneamento.

Foram licitados dois blocos, sendo o bloco 1 abrangendo os municípios pertencentes a Região Metropolitana Fortaleza Sul e Região Metropolitana do Cariri e o Bloco 2 englobando os municípios pertencentes à Região Metropolitana Fortaleza Norte, dos quais consta a capital do Estado.

Ambos os blocos foram vencidos pela mesma empresa, a Aegea. O Bloco 1 foi arrematado por R\$ 7,652 bilhões, representando um deságio de 27,92 % em relação ao valor de referência da licitação. A empresa já atua na região, tendo vencido o projeto de esgotamento sanitário para o município do Crato no começo deste ano, sendo este realizado com recursos do FEP – Fundo de Apoio à Estruturação de Projetos. Já no bloco 2, o grupo venceu com uma proposta de R\$ 11,376 bilhões, representando um deságio de 37,86%.

O licitante vencedor terá de realizar investimento da ordem de R\$ 6,2 bilhões, sendo R\$ 2,8 bilhões já nos cinco primeiros anos. Atualmente, cerca de 60% da dos atuais 4,3 milhões de habitantes da região atendida são atendidos com os serviços de esgotamento sanitário. O projeto prevê ampliar a cobertura dos serviços para 90% da população até 2033 e 95% até 2040. Segundo o edital, estes benefícios serão conseguidos sem reajuste real na tarifa ao consumidor final.

Além da universalização dos serviços de esgotamento sanitário, atendendo ao preconizado pelo novo marco regulatório de saneamento, a empresa Aegea ficará responsável pela gestão do



comercial dos serviços de abastecimento de água que impactam o esgotamento sanitário, tais como a substituição de hidrômetros e verificação de fraudes, atualização cadastral e telemetria.

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

Data: 29/09/2022

DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL RECUA PARA R\$ 5,781 TRILHÕES NO MÊS DE AGOSTO

O custo médio do estoque caiu, enquanto o prazo médio aumentou; parcela de títulos com vencimento acima de cinco anos é a maior desde agosto de 2019

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) atingiu R\$ 5,781 trilhões em agosto, registrando uma queda, em termos nominais, de 0,40% (R\$ 23 bilhões) em relação a julho, quando totalizou R\$ 5,804 trilhões. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) teve seu estoque reduzido em 0,42%, passando de R\$ 5,558 trilhões, em julho, para R\$ 5,535 trilhões, em agosto. A Dívida Pública Federal externa (DPFe) registrou alta de 0,02% sobre o estoque apurado em julho e encerrou agosto em R\$ 245,85 bilhões (US\$ 47,47 bilhões).

As informações constam do Relatório Mensal da Dívida referente ao mês de agosto, material produzido pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e divulgado nesta quarta-feira (28/9), em transmissão on-line.

Confira a íntegra dos dados do [Relatório Mensal da Dívida](https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/relatorio-mensal-da-divida-rmd/2022/8) (<https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/relatorio-mensal-da-divida-rmd/2022/8>) referentes ao mês de agosto de 2022

Emissões e resgates

Em agosto, as emissões da DPF somaram R\$ 143,93 bilhões e os resgates totalizaram R\$ 200,55 bilhões. A variação do estoque da DPF no mês é explicada, principalmente, pelo resgate líquido de R\$ 56,6 bilhões, neutralizado, em parte, pela apropriação positiva de juros de R\$ 33,6 bilhões.

A composição do estoque da DPF teve redução da participação de títulos atrelados a índice de preços (de 32,0% para 29,3%) devido principalmente ao seu resgate líquido (R\$ 162,1 bilhões) e à variação negativa dos índices de preços no período. Os títulos prefixados e atrelados a taxa flutuante aumentaram sua participação no estoque da DPF para, respectivamente, 27,1% e 39,2% em agosto, devido principalmente às suas emissões líquidas.

As emissões da DPMFi em agosto totalizaram R\$ 143,45 bilhões, enquanto os resgates foram de R\$ 199,98 bilhões, resultando em resgate líquido de R\$ 56,53 bilhões. Destaque para as emissões dos títulos prefixados (41,24% do total) e dos títulos remunerados por taxa flutuante (34,12% do total). A emissão de R\$ 59 bilhões em títulos prefixados, em agosto, foi a maior emissão de prefixados apurada desde janeiro de 2021, informou a equipe do Tesouro Nacional.

NA DPMFi, o grupo Fundos de Investimento apresentou aumento no estoque de R\$ 6,93 bilhões (participação relativa de 24,59%); Previdência apresentou redução de R\$ 26,18 bilhões (participação de 22,21%) e o grupo Não-Residentes apresentou queda de R\$ 11,27 bilhões (participação de 8,84%). O grupo Instituições Financeiras, por sua vez, apresentou elevação de estoque de R\$ 28,82 bilhões e mantém-se como o grupo com a maior participação na DPMFi, com 30,22%.

O custo médio da DPF acumulado em 12 meses caiu de 10,76% em julho, para 10,63% ao ano em agosto. Também houve redução do custo médio do estoque da DPMFi acumulado em 12 meses, de 12,09% ao ano, em julho, para 11,88% ao ano, em agosto. O custo médio do estoque da DPFe também acompanhou o movimento de queda, passando de 5,31% anual, em julho, para 4,53% ao ano, em agosto. O custo médio das emissões em oferta pública da DPMFi acumulado em 12 meses ficou em 11,88% ao ano.

Em relação ao perfil de vencimentos da DPF, houve redução da participação dos vencimentos até 12 meses, para 21,9%, e aumento do prazo médio da DPF para 3,96 anos, em agosto. A parcela de vencimentos acima de cinco anos aumentou de 24,4%, em julho, para 25,4%, em agosto. É a maior participação para vencimentos acima de cinco anos registrada desde agosto de 2019, em movimento impulsionado pela emissão de LFTs no mês passado. Em geral, as LFTs têm prazo de seis anos.

Reserva de liquidez

A Reserva de Liquidez da Dívida Pública apresentou redução de 2,69% em termos nominais, passando de R\$ 1,177 trilhão, em julho, para R\$ 1,146 trilhão, em agosto. O resgate líquido de R\$ 56,62 bilhões foi o principal fator de variação, destacando-se também o recebimento de dividendos de R\$ 13,70 bilhões. A equipe do Tesouro Nacional explicou que foi um movimento natural a retração da reserva de liquidez, dada a concentração de vencimentos em agosto, e que as futuras “torres de vencimentos” são menores.

O valor atual garante pagamento dos próximos 10,24 meses à frente de vencimentos (o nível prudencial é de três meses), ou seja, alta em relação a julho (9,49 meses). Está previsto para os próximos doze meses, o vencimento de R\$ 1,243 trilhão da DPMFi.

A reserva de liquidez (ou colchão) da dívida pública compreende as disponibilidades de caixa destinadas exclusivamente ao pagamento da dívida e o saldo em caixa dos recursos oriundos da emissão de títulos.

Tesouro Direto

As vendas do Tesouro Direto em agosto atingiram R\$ 3,83 bilhões e os resgates chegaram a R\$ 2,43 bilhões, resultando na emissão líquida de R\$ 1,4 bilhão no mês. O título mais demandado foi o Tesouro Selic (63,17% do montante vendido). O estoque atingiu R\$ 98,23 bilhões, equivalente a 1,85% do estoque da DPMFi e representando alta de 1,85% sobre julho. Os títulos indexados à inflação representam 52,91% do estoque do Tesouro Direto.

Operações até R\$ 5 mil responderam por 82,53% das compras. Agosto registrou 637.554 novos investidores cadastrados, o que elevou o número total de participantes para 20,67 milhões, apresentando crescimento de 65,78% nos últimos 12 meses. No mês, houve aumento de 29.683 investidores ativos no Tesouro Direto, que já totalizam 2,07 milhões (variação de 26,56% nos últimos 12 meses).

Acesse a apresentação [do Relatório Mensal da Dívida Pública Federal \(RMD\)](https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9:::::9:P9_ID_PUBLICACAO_ANEXO:17526) (https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9:::::9:P9_ID_PUBLICACAO_ANEXO:17526) de agosto de 2022

O RMD apresenta informações sobre emissões, resgates, estoque, perfil de vencimentos e custo médio, dentre outras, para a Dívida Pública Federal, nela incluídas as dívidas interna e externa de responsabilidade do Tesouro Nacional em mercado. Além disso, o documento contém informações sobre o programa Tesouro Direto e realiza acompanhamento do Plano Anual de Financiamento.

Transparência

A equipe do Tesouro Nacional comentou também o lançamento do portal Dinâmica da Dívida, em setembro. O portal demonstra, de forma visual, os principais fatores que explicam a evolução da Dívida Pública ao longo do ano, com base em uma série de perguntas (Qual é o tamanho da dívida? Quanto custa? Como se paga? Quem são os credores?).



O objetivo da ferramenta é ampliar o acesso da sociedade aos conceitos e informações da Dívida Pública e melhorar a visibilidade da dinâmica do endividamento público e sua relevância para o país.

Participaram da entrevista o coordenador-geral de Operações da Dívida Pública, Luis Felipe Vital; o coordenador-geral de Planejamento Estratégico da Dívida Pública, Luiz Fernando Alves; e o coordenador-geral de Controle e Pagamento da Dívida Pública, Leonardo Canuto.

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

Data: 29/09/2022

MAIS DE 5,2 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL

Prazo de entrega encerra-se nesta sexta-feira (30/9)

Até às 11h desta quarta-feira (28/9), 5.250.357 contribuintes enviaram a Declaração do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (DITR) à Receita Federal. A expectativa é de receber entre 5.840.000 e 5.900.000 declarações, até o fim do prazo, nesta sexta-feira (30/9).

Pessoas e empresas que são proprietárias, titulares do domínio útil ou possuidoras de qualquer título de imóvel rural estão obrigadas a apresentar a DITR. O contribuinte deve elaborar a declaração por meio do Programa Gerador da Declaração do ITR, disponibilizado na página da Receita Federal e transmiti-la pela internet.

Quem não apresentar a declaração no prazo está sujeito à multa de 1% ao mês ou fração de atraso, lançada de ofício e calculada sobre o total do imposto devido.

O valor do imposto pode ser pago em até quatro quotas iguais, mensais e sucessivas, sendo que nenhuma quota pode ter valor inferior a R\$ 50,00. Imposto de valor inferior a R\$ 100,00 deve ser pago em quota única e a quota única ou a primeira quota deve ser paga até o último dia do prazo para a apresentação da DITR.

Diversas instituições de Ensino Superior possuem o Núcleo de Apoio Contábil e Fiscal (NAF) em parceria com a Receita Federal e estão prestando orientações sobre o preenchimento e a entrega da DITR, de forma virtual e gratuita para a sociedade.

Para saber mais, acesse o [‘Perguntas e Respostas do ITR 2022’](https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/itr) (<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/itr>).

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

Data: 29/09/2022



PORTAL PORTO GENTE

SOBRECARGA NAS RODOVIAS E FROTA VELHA, BRASIL DESPERDIÇA 30% DE COMBUSTÍVEL

Redação Portogente

País precisa de investimentos nos próximos 15 anos para logística não entrar em colapso; perdas são imensuráveis, diz especialista



A logística no Brasil precisa de intervenções urgentes nos próximos 15 anos para não entrar em colapso. Mesmo com um território continental, 62% de toda carga é transportada por rodovias brasileiras, o que causa fortes impactos na economia e no meio ambiente. O País desperdiça hoje 30% de combustível com sobrecarga nas rodovias e uma frota velha de caminhões. O custo logístico nacional é de 12,5% do PIB (Produto Interno Bruto), enquanto nos Estados Unidos não chega a 8%.

"Temos uma situação crucial para o setor de logística. As perdas hoje já são imensuráveis em todos os sentidos, para a natureza, para o valor do produto. Se não houver planejamento e investimentos nos próximos 15 anos, o segmento vai enfrentar sérias dificuldades", afirma o especialista em logística e sócio da Pathfind, Antônio Wroblewski. Ele diz que a falta de investimentos em infraestrutura é um dos principais gargalos na logística brasileira e defende a intermodalidade como alternativa para mudar esse cenário.

O especialista lembra que quase nenhum investimento foi feito no setor ferroviário no Brasil, que é praticamente o mesmo de 100 anos atrás. O Brasil tem três vezes o tamanho da Argentina, mas o País vizinho ostenta mais quilômetros de ferrovias. As linhas férreas brasileiras somam cerca de 31 mil quilômetros, enquanto as argentinas têm 34 mil quilômetros. "Veja o absurdo dessa comparação", comenta Wroblewski.

Neste ano, 62% da carga brasileira será transportada por caminhões, 20% por ferrovias, 14% por cabotagem (aquavias), 0,3% por aerovias e 3,6% por outros sistemas. Para ser mais competitivo em logística, segundo o especialista, o ideal seria que, em 15 anos, o País pudesse reduzir a carga rodoviária a 40%, aumentar a ferroviária para 30% e a de cabotagem para 25%. "Isso depende de um plano longo de investimentos, que precisa começar agora", diz.

Frota velha

Wroblewski afirma que o Brasil deixaria de jogar fora "minimamente, numa avaliação bem contida" 30% de combustível se tivesse uma melhor intermodalidade. De acordo com ele, contribui bastante para a piora no segmento de transporte rodoviário que a frota brasileira de caminhões é muito velha, tem em média 20 anos. "Conseguimos baixar essa média no passado, com financiamentos dedicados a caminhões, mas hoje esse número voltou a envelhecer. Já chegou a 12, 13 anos, está em 20 anos. A idade ideal para a frota de caminhões é 8 anos a no máximo 10 anos", alega.

De acordo com o especialista, o investimento em infraestrutura no Brasil deveria girar em torno de 3% a 4% do PIB, mas não ultrapassa 1%. "A China, nos áureos tempos, fazia dois dígitos de investimento em infraestrutura. A falta de investimento em infraestrutura é um fator seríssimo, uma grande barreira a ser superada para que o Brasil possa alcançar a média dos países desenvolvidos no mundo", garante.

Avanço e retrocesso

A logística brasileira precisa acompanhar o desenvolvimento dos setores da economia. O País é líder mundial de produção agropecuária, que registrou crescimento de 400% entre os 1975 e 2020, com aumento de produtividade, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). De acordo com a Embrapa, a produção agrícola brasileira alimenta 10% da população mundial, cerca de 800 milhões de pessoas.

"Ao mesmo tempo em que o Brasil avança no setor agropecuário, consolidando sua liderança, não há contrapartida no setor logístico nem planejamento quanto ao limite do crescimento. Melhorias dos modais, infraestrutura, acesso ao dinheiro e automação são pontos cruciais da logística nos próximos 15 anos. Entra e sai governo e nada muda. Falta planejamento para o Brasil", diz Wroblewski.

O mapa "Logística dos Transportes no Brasil", do IBGE, mostra que o Estado de São Paulo se destaca pela distribuição espacial da logística de transportes no território brasileiro, com predominância do modal de rodovias. É o único Estado com uma infraestrutura de transportes na qual o interior está conectado à capital por uma vasta rede, incluindo rodovias duplicadas, ferrovias e a hidrovía do Tietê. Também estão em São Paulo o maior aeroporto do país, em Guarulhos, e o porto com maior movimentação de carga, em Santos.

Armazéns logísticos e automação

Mas o transporte não é o único ponto que merece atenção no setor logístico. A armazenagem e a automação precisam acompanhar a demanda. O comércio eletrônico cresceu na pandemia em torno de 26% no Brasil, segundo estudos, e continua em alta mesmo após a retomada das compras presenciais. Esse incremento, que ocorreu no mundo todo, exigiu o aperfeiçoamento dos sistemas de armazenagem.

A automação no armazenamento reduz custos gerais do negócio e erros nas entregas de produtos. De acordo com levantamento da empresa DHL, no entanto, apenas 5% dos armazéns são automáticos no Brasil, 80% ainda operam manualmente sem automação de suporte e os outros 15% utilizam transportadores, classificadores e soluções pick and place, entre outros equipamentos não necessariamente automatizados.

A estimativa é de que o mercado global de automação de armazém registre taxa de crescimento anual composto (CAGR) de 12,5% entre 2021-2026. Wroblewski aponta que cada vez mais a automação deverá fazer parte dos armazéns logísticos. "Internet das coisas, machine learning e inteligência artificial terminam ou começam dentro de armazém. A tendência de armazém logístico automatizado é muito forte para buscar a previsibilidade e a assertividade. A automação é a grande ligação entre o interno e o externo, entre o mercado e aquilo que está saindo do armazém", afirma.

O especialista lembra que o investimento em robotização é grande, o nível de retorno é longo, portanto, quanto mais bem treinadas as pessoas estiverem, mais rápido é o retorno. "Há os sorters, como os sorters falam com o TMS, como o TMS joga para o SAP, como vai para as ruas. Quanto melhor isso for compreendido, melhores os resultados", alega. Segundo ele, com as eleições, é hora de repensar o País. "Hora de menos política e mais economia, ou mais política com foco, direcionamento, pensando num Brasil melhor para as próximas décadas", aponta.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/09/2022

CANDIDATOS A VAGAS DE EMPREGO PREFEREM PROCESSOS SELETIVOS MAIS CURTOS

Redação Portogente

Pesquisa inédita realizada pela Luandre, uma das maiores consultorias de RH do Brasil, mostrou que 94% dos candidatos entrevistados preferem saber de antemão quantas são as etapas do processo seletivo e identificou que 59% deles afirmam sentir uma pressão maior quando a seleção tem mais etapas. Outro dado verificado é que 66% acreditam que os processos com muitas etapas são injustos e mais de 70% não acreditam que mais etapas signifiquem mais credibilidade.

O levantamento pondera que mesmo que cerca de 76% dos consultados considerem que até três etapas seja o ideal para um processo seletivo, 42% deles compreendem que essa simplicidade depende da vaga em questão.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/09/2022

SOLUÇÕES PARA O PORTO DE SANTOS NO PRÓXIMO GOVERNO

Editor Portogente



O homem deve criar as oportunidades e não somente encontrá-las (Francis Bacon)

A disputa da eleição presidencial entre Lula e Bolsonaro segue intensa, com números surpreendentes e até possibilidade de ser resolvida no primeiro turno da eleição do dia 2 de outubro. No caso de ocorrer a vitória do PT, o novo governo vai encontrar o Porto de Santos com um cenário inacabado. Como consequência da ruptura, é uma oportunidade

para uma modelagem alinhada aos padrões mais avançados do mundo. Do que já foi proposto, há muito acerto; Lula tem a simpatia do mercado financeiro e confiança de investidores estrangeiros.

Leia ainda * Porto de Santos: descaso com práticas ESG e navio com gás

<https://portogente.com.br/noticias/comercio/115022-porto-de-santos-descaso-com-praticas-esg-e-navio-com-gas>

Depois que uma diretoria do Porto de Santos, o principal porto do hemisfério sul, em outubro de 2018, saiu algemada pela Polícia Federal, é inequívoca a urgência da sua reforma. Por tantas razões, estrutural e operacional, a proposta apresentada até agora como solução é insatisfatória e mal articulada. Haja vista os questionamentos sobre a relevante poligonal. Decerto, essa reforma precisa ter continuidade e não se trata de um projeto trivial. Hoje é a decisão prioritária, definindo metas a serem alcançadas no processo de solução, para o porto continuar expandindo.

Leia também * Presidente e diretor da Codesp são presos pela PF; assista ao vídeo que deu início às investigações

<https://portogente.com.br/radar-global/104466-presidente-e-diretor-da-codesp-sao-presos-pela-pf-assista-ao-video-que-deu-inicio-as-investigacoes>

A aproximação e apoio à campanha do Lula, do engenheiro e economista Henrique Meirelles, um liberal convicto, sinaliza que a desestatização inadiável do porto é uma solução factível. No entanto, correções de rotas são necessárias, de modo a reformular soluções definidas e inadequadas. Como é o caso da ruidosa contratação da dragagem com a Van Oord por três anos e R\$100 milhões mais cara, desatrelada do contrato de desestatização e com menor produtividade.

Leia mais * Resposta de SPA sobre dragagem do Porto de Santos gera dúvida

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114791-resposta-de-spa-sobre-dragagem-do-porto-de-santos-gera-duvida>

Gestão portuária é uma atividade influenciada pela política, em toda parte do planeta, desde a época dos primeiros comércios oceânicos. Portanto, o êxito advém da boa conciliação do técnico e do político. Assim foram construídos e ampliados os principais portos mundiais. Ao se buscar equilíbrio e alinhamento da gestão com o negócio do porto e a região do Porto de Santos, é hora de debater soluções. Entre as quais, os limites à competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), transferindo a fiscalização, controle de qualidade e adequação tarifária dos serviços prestados, para a área das decisões regionalizadas.

Leia mais * A reforma do Porto de Santos a ser concretizada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115018-a-reforma-do-porto-de-santos-a-ser-concretizada>

Esta pauta está focada no próximo governo Bolsonaro ou Lula, que será definido, no máximo, nos próximos 33 dias. Este debate é necessário à inteligência da situação e das ações. É hora de ressuscitar as coisas mortas, que nortearam a construção do Porto de Santos, para alcançar o futuro. A exitosa Companhia Docas de Santos também foi uma decisão sob intensas pressões

políticas. Entretanto, com mediação competente, gerou o desenvolvimento econômico e social da mais pujante região do Brasil. A comunidade do Porto de Santos tem propostas e competência para fomentá-las.

Leia também * Túnel submerso é infraestrutura do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114395-tunel-submerso-e-infraestrutura-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PPP HIDROVIÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O programa de incentivo ao transporte hidroviário do Ministério da Infraestrutura (Minfra), denominado BR dos Rios, será estruturado no modelo de parcerias público-privadas (PPP). A informação é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Mário Povia, e foi anunciada por ele na noite dessa quarta-feira, em live promovida pelo próprio ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, como destaca reportagem publicada na edição desta quinta-feira do BE News.

Ao adotar essa estrutura, Povia indica que o Minfra mantém a decisão de passar a gestão das hidrovias para a iniciativa privada. Mas para evitar uma cobrança de altas tarifas, aumento do custo logístico das cargas que utilizam esse modal, o poder público se comprometerá com alguma contrapartida. De acordo com o secretário, o modelo está sendo estruturado, mas a escolha do modelo de PPP para servir de base já está definida.

Na live, Mário Povia afirmou que é necessário “converter nossos rios navegáveis em hidrovias. Isso significa navegar durante o dia, à noite, na seca, ou seja, no ano inteiro. Precisamos sinalizá-los, colocar comunicação e trabalhar os conceitos de safety e security. Essa é uma política pública que estamos devendo. Desenharemos isso até o fim do ano, como uma pavimentação de estrutura para termos um modelo. Modelo esse de PPPs, o que me parece mais ideal”.

A manifestação do secretário mostra avanços importantes em relação à política do Governo Federal para incentivar o modal hidroviário. É estratégico ter medidas para impulsionar esse transporte, permitir que a iniciativa privada possa administrar essas vias e adotar essas ações sem a geração de maiores custos logísticos - algo essencial, quando se considera que uma hidrovia é utilizada para o transporte de cargas com baixo valor agregado e uma alta dos custos logísticos afeta diretamente sua competitividade no mercado internacional.

Mas deve-se destacar que o programa BR dos Rios ainda está sendo formatado, algo que só deve ser concluído no final do ano. Ou seja, sua implantação não irá ocorrer nesta gestão, o que só aumenta os riscos do projeto ser descontinuado.

O incentivo ao transporte hidroviário é estratégico para o agronegócio e ao comércio exterior brasileiro e, consequentemente, à própria economia do País. Tais ações são necessárias e não podem demorar a ser implantadas. O presente e o futuro da logística nacional estão na intermodalidade, com o modal hidroviário tendo um papel de destaque. Ignorar esse potencial é colocar em risco o próprio desenvolvimento da economia nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EXPORTAÇÃO DE FRUTAS 1

O Porto de Pecém (CE) retomou, na manhã de ontem, as exportações de frutas para os complexos marítimos do Mar Mediterrâneo, com destaque para as instalações da Espanha e da Itália. Esse carregamento tem 1.300 toneladas de melão, melancia, manga e uva, cultivados no próprio Ceará e nos estados vizinhos da Bahia, de Pernambuco e do Rio Grande do Norte. As cargas são transportadas em 51 contêineres de 40 pés em um navio da armadora MSC.

EXPORTAÇÃO DE FRUTAS 2

A operação e, principalmente, a retomada das exportações de frutas pelo porto nordestino foram comemoradas pelo gerente de Negócios Portuários do Complexo de Pecém, Raul Viana. “Estamos muito satisfeitos com a manutenção, pelo quarto ano seguido, desse serviço que conecta o Pecém diretamente com portos da Espanha e Itália. É um esforço em conjunto da autoridade portuária, da companhia de navegação e dos clientes que nos permite seguir com esse serviço, mesmo em meio às adversidades e gargalos logísticos enfrentados globalmente”, afirmou o executivo, referindo-se à falta de contêineres no mercado.

RODOVIA

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou as obras de dois trechos da BR381 em Minas Gerais, ontem. A rodovia, estratégica para o escoamento do minério de ferro da região do Vale do Aço, está sendo recuperada e tendo as pistas duplicadas. Com essas melhorias, será possível ampliar a integração rodoviária e ferroviária e melhorar o fluxo de veículos na região. “Os projetos e melhorias buscam uma conexão operacional entre os setores para a distribuição os produtos brasileiros, assim como a segurança viária da população. A BR-381/MG traz esses projetos integrados que vai trazer muitos benefícios para a economia do País”, destacou Sampaio.

CONSELHO

Foi definida a empresa que irá administrar o Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável (FDIRS). A gestão estará a cargo da BRL Trust, em parceria com Vinci Partners e a Ernest Young. “Os vencedores do certame conhecem bem o mercado privado e acumulam operações e experiências que poderão agregar bastante valor aos nossos esforços de viabilizar a política pública”, afirmou o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Furtado, que é conselheiro do fundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

NACIONAL - BR DOS RIOS BUSCARÁ MODELAR HIDROVIAS EM FORMA DE PPPS

Ainda segundo Mario Povia, decreto que regulamentará o programa de incentivo à cabotagem deverá ficar para outubro

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Os rios navegáveis precisam ser convertidos em hidrovias, defendeu o secretário de Portos durante a live com o ministro

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o programa BR dos Rios terá como base a estruturação de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para construção e hidrovias no País.

A fala aconteceu durante a live promovida ontem pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. O encontro

teve como objetivo fazer um levantamento sobre as principais políticas e ações do ministério nos últimos quase quatro anos de governo. Também serviu para falar sobre as principais expectativas da pasta até o fim deste ano.

“Precisamos converter nossos rios navegáveis em hidrovias. Isso significa navegar durante o dia, à noite, na seca, ou seja, no ano inteiro. Precisamos sinalizá-los, colocar comunicação e trabalhar os conceitos de safety e security. Essa é uma política pública que estamos devendo. Desenharemos isso até o fim do ano, como uma pavimentação de estrutura para termos um modelo. Modelo esse de PPPs, o que me parece mais ideal”, disse.

Segundo Povia, os números apresentados pelo ministério ao longo dessa gestão são surpreendentes. Além disso, o secretário lembrou da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e voltou a afirmar que conta com a privatização dos portos de Itajaí (SC), de São Sebastião e de Santos (ambos em SP) ainda este ano.

“Os estudos já foram entregues ao TCU e aguardamos a decisão do ministro Walton [Alencar, do TCU]. Lembrando que já entregamos e concluímos Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho. Não é fácil conseguir em uma gestão curta fechar um ciclo de privatizações. Não é pouco. Talvez nem o mais otimista dos espectadores apostasse nessa ficha. Os números são surpreendentes”, falou.

Decreto do BR do Mar

O secretário de Portos mencionou ainda que o decreto que regulamenta o BR do Mar deverá sair somente nos próximos 30 dias. Afala vai de encontro à afirmação feita por Povia no início do mês, quando afirmou que o decreto regulamentador da Cabotagem sairia ainda em setembro.

“O BR do Mar trouxe mudanças importantes. Ficaremos mais competitivos neste mercado. Chegamos ao ponto de desvincular a indústria naval à cabotagem. Entendemos que o primeiro tem que ser discutido em outro momento. O segundo tem que buscar aumento de frota. Estamos devendo ainda o decreto regulamentador. Acredito que ele estará pronto nos próximos 30 dias”, comentou.

CDRJ e CDP

Durante a live, o ministro da Infraestrutura falou sobre as próximas privatizações portuárias no País. Ele lembrou que na última reunião do conselho do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), realizado no último dia 20, foram qualificadas as Companhias Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Pará (CDP), informação que foi adiantada pelo BE News na primeira quinzena deste mês.

“Qualificamos na última reunião do PPI, a CDRJ e Docas do Pará. Eles se juntam a Companhia Docas da Bahia, que já está mais avançada dentro dessa esteira da privatização. Seguiremos, nos próximos anos, com a privatização de todos os nossos portos públicos”, afirmou.

Sobre o assunto, o secretário de Portos completou dizendo que o governo vem privatizando as companhias com o objetivo de desburocratizar os mecanismos de governança. Contudo, enfatizou que a gestão estratégica do porto continua pertencendo à União.

“Não estamos vendendo nenhum porto. Eles continuam sendo da União e sob o planejamento do governo federal. Colocamos um privado como longa manus do governo para que ele tenha os mecanismos de burocracia e governança mais ágeis e simples. Sempre dentro de uma política pública regulada pelo governo”, argumentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/09/2022

NACIONAL - ANDRÉ KUHN DEIXA PRESIDÊNCIA DA VALEC

Saída é mais um passo para a criação da Infra SA, resultante da junção da empresa com a EPL
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



A destituição de André Kuhn da presidência da Valec aconteceu durante a reunião extraordinária da empresa, na última terça-feira

André Kuhn não é mais o diretor-presidente da Valec. A destituição aconteceu durante a reunião extraordinária da empresa, na última terça-feira. Para seu lugar foi nomeado o diretor de negócios da estatal, Alex Trevisan, que deve assumir interinamente o cargo.

A saída de Kuhn é mais um passo para a criação da Infra SA, resultante da junção da própria Valec e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Vale lembrar que, no mês passado, os conselhos fiscal e de administração das duas empresas aprovaram a junção das duas autarquias.

Na ocasião, ambas foram de acordo com os diagnósticos e estudos elaborados de forma conjunta pelos técnicos de ambas as organizações. Essa será a primeira incorporação de uma empresa pública por outra na esfera federal. A Infra SA será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

A criação da Infra SA objetiva ainda fazer com que o Ministério da Infraestrutura deixe de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional, o que reduzirá custos de funcionamento, além de aumentar a autossuficiência e competitividade dessa única empresa. A companhia será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

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

A favor da fusão das duas empresas, pesou a constatação, reforçada pela consultoria Falconi, contratada em 2020 para o trabalho de unir as duas empresas, de que EPL e Valec sempre atuaram de forma complementar e com certa sobreposição de atribuições.

Cronograma

A criação da Infra AS segue sem atrasos. O anúncio oficial para a fusão da Valec e da EPL foi feito no fim de maio deste ano. O decreto que autoriza junção entre as duas autarquias previa que a companhia fosse efetivada em 180 dias.

O formato decidido pelo governo será de incorporação da EPL pela Valec. Há um entendimento de que a segunda empresa tem estrutura mais robusta e é mais antiga. Nesse formato também será mais fácil dispensar funcionários, uma vez que a estatal de planejamento, desde a sua criação, em 2012, não tem servidores concursados.

Com a manutenção do cronograma, a fusão efetiva entre as duas empresas deverá acontecer nesta sexta-feira. A tendência é que o diretor-presidente da EPL, Mateus Szwarcwing, seja o novo presidente da Infra SA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASÍLIA - DF

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

19 e 20 de outubro
Brasília - DF

Em 2020 e em 2021, a edição do Fórum Nacional realizada em Brasília reuniu os principais agentes públicos e privados do setor de logística e de infraestrutura:

+ de 2.500 minutos de transmissão	+ de 5.500 pessoas assistindo online
+ de 60 marcas envolvidas	+ de 750 profissionais presentes nos eventos

PATROCINADORES

REALIZADA POR

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

INTERNACIONAL - NÍVEL DA ÁGUA NO RENO DIMINUI E AFETA TRANSPORTE FLUVIAL NA EUROPA

No Porto de Koblenz, às margens do rio, não há previsão de quando os navios de contêineres poderão retomar suas escalas

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



TERMINAIS QUE OPERAM PELO RIO TÊM CRIADO PONTES TERRESTRES PARA QUE AS MERCADORIAS SEJAM TRANSPORTADAS ATÉ A VIA FÉRREA E TAMBÉM PELAS ESTRADAS

A profundidade do Reno chega a dois metros, mas com a seca atual há locais com apenas 40 centímetros, o que inviabiliza a navegação comercial

A redução do nível da água do Rio Reno, na Alemanha, tem causado grande impacto negativo ao setor do transporte fluvial na

Europa e em todas as cadeias de abastecimento. No Porto de Koblenz, às margens do rio, não há previsão ainda de quando os navios de contêineres poderão retomar suas escalas.

O nível de água do Rio Reno começou a diminuir no início deste ano, após uma primavera bastante quente e seca. Há previsões indicando que em Kaub, uma das partes mais rasas do Reno, o nível das águas pode continuar baixo durante todo o outono, até novembro.

Para tentar diminuir o tamanho do problema, os terminais que operam pelo rio têm criado pontes terrestres para que as mercadorias sejam transportadas até a via férrea e também pelas estradas. Além disso, estão sendo utilizadas novas embarcações elétricas com capacidade para navegar em águas mais rasas. Tudo isso tem gerado despesas e menor lucro para as companhias.

Enno Nilson, investigador do Instituto Federal de Hidrologia, ressaltou que “estamos no início da época da maré baixa. Estamos no início de setembro, e a época de maré baixa aqui dura normalmente até outubro, por vezes até novembro”.

Porém, ele garante que em condições futuras de alterações climáticas, a falta de água vai se agravar se nada for feito para proteger o clima.

“Por um lado, há a questão da intensidade do fenômeno. Ou seja, até que ponto o nível da água pode baixar, até que ponto a possibilidade de transportar mercadoria por via fluvial pode ficar limitada? E há também a questão da duração do fenômeno. Podemos atravessar longos períodos de águas baixas, semanas ou meses, e temos de nos adaptar. Como é que vamos reagir nessas situações?”, questiona Enno.

Atualmente, as empresas de transporte fluvial possuem instrumentos de previsão mais sofisticados para gerir a logística.

Já o governo se comprometeu a aumentar a profundidade dos canais mais rasos.

De qualquer modo, a situação é vista pelo segmento como preocupante, ainda mais porque a seca pode se agravar a cada ano, influenciada também pelo aumento da temperatura – vale destacar que agosto deste ano foi o mais quente na região nos últimos 20 anos.

Os dados do Serviço de Alterações Climáticas do Copernicus mostram ainda que existe uma tendência de aquecimento desde 1979. No que diz respeito às anomalias combinadas da temperatura de junho, julho e agosto à escala global, os dados mostram que o verão de 2022 foi mais quente do que a média em muitas áreas do hemisfério norte.

RIO RENO

O Rio Reno nasce nos Alpes Suíços e atravessa a Áustria, a Alemanha, França e Holanda, desaguardo no Mar do Norte. Por ele são transportados carvão, petróleo cru, produtos químicos e manufaturados das indústrias do Sul e Sudoeste da Alemanha para outras regiões.

A profundidade do rio chega a dois metros, mas com a seca atual há locais com apenas 40 centímetros, o que inviabiliza a navegação comercial mesmo com embarcações de calado mínimo.

Os órgãos que monitoram o Reno não excluem a possibilidade de um fechamento temporário do rio, o que aumentaria o risco de recessão na Europa e um prejuízo esmado em US\$ 80 bilhões em perdas no comércio mundial.

Empresas do setor químico, como a Basf SE e a siderúrgica Thyssenkrupp AG, são algumas gigantes do setor que operam no Rio Reno.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

INTERNACIONAL - CHINA ENTREGA PRIMEIRO VLCC EQUIPADO COM QUATRO VELAS RÍGIDAS

Tecnologia permite redução do gasto de combustível e de emissão de Co2

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



As velas permitem uma economia anual de combustível de 9,8% e uma redução de mais de 2.900 toneladas de emissão de CO2

AS VELAS SÃO LEVANTADAS E GIRADAS POR UM SISTEMA TOTALMENTE AUTOMÁTICO PARA MAXIMIZAR SUA EFICIÊNCIA, DIMINUINDO O GASTO DE COMBUSTÍVEL AO EXERCER TAMBÉM A FORÇA DE PROPULSÃO

A empresa de navegação China Merchants recebeu na última terça-feira o seu primeiro VLCC ecológico. O Very Large Crude Carrier – ou super navio de petróleo é o primeiro a ser equipado com quatro velas rígidas, além de

outras melhorias relacionadas à redução do consumo de energia.

O novo VLCC tem 332 metros de comprimento, 300 mil DWT (soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança), e suas quatro velas de vento rígidas são uma tecnologia desenvolvida pelo estaleiro, utilizando um material compósito desenvolvido pela Guangwei Composite Materials.

Cada uma tem aproximadamente 39 metros de altura e quase 3.962 metros quadrados feitos de material composto de fibra de carbono.

As velas são levantadas e giradas por um sistema totalmente automático para maximizar sua eficiência, diminuindo o gasto de combustível ao exercer também a força de propulsão. Desta forma, esma-se que o petroleiro, quando em operação, alcançará 9,8% de economia anual de combustível e reduzirá a emissão em mais de 2.900 toneladas de carbono (CO2).

Construído pela chinesa Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC), o navio, que se chama "New Aden", é também o 100º petroleiro construído pelo estaleiro. O nome da embarcação também celebra o primeiro navio da frota que foi lançado há 150 anos.

De acordo com a DSIC e sua controladora CSSC, o pro jeto da embarcação foi projetado para operações entre o Oriente Médio e o Extremo Oriente.

“O "New Aden" otimiza seu desempenho operacional, reduz o consumo de combustível operacional e melhora o desempenho de navegação no vento e nas ondas”, afirmou a CSSC em nota.

A instalação expande a experiência da China Merchants com o uso de velas rígidas. Em 2018, a DSIC instalou duas velas rígidas em um VLCC também sendo construído para a China Merchants.

A DSIC construiu mais de 30 navios de grande porte para a China Merchants.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS AO GOVERNO DE ALAGOAS DEFENDEM MULTIMODALIDADE

Porto seco em Arapiraca e exploração do Porto de Maceió como complexo turístico também estão em pauta

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

ELEIÇÕES
2022



O complexo portuário de Maceió é gerido pela Administração do Porto de Maceió, vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte

Na série especial de matérias das Eleições 2022, o BE News traz hoje as propostas dos candidatos ao Governo do Estado de Alagoas relacionadas aos segmentos de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior, registradas no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O estado tem sete candidatos na disputa eleitoral: Bombeiro Luciano Fontes (PMB), Fernando Collor (PTB), Luciano Almeida (PRTB), Paulo Dantas (15), Professor Cícero Albuquerque (50), Rodrigo Cunha (União Brasil), Rui Palmeira (PSD).

De acordo com dados mais recentes esmados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de 2021, Alagoas tem cerca de 3,365 milhões de habitantes.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), a esmava feita pelo IBGE em 2019 mostrou que Alagoas ocupa o 8º lugar na lista dos estados dos mais pobres, contabilizando um PIB de R\$ 59 bilhões.

Alagoas conta um porto, em Maceió, gerido pela Administração do Porto de Maceió (APMC), que é vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern).

As principais rodovias que conectam o Porto de Maceió são a AL-101, BR-316, BR-104 e BR-101. Até junho deste ano, segundo dados da Antaq, mais de 603 mil toneladas de cargas foram movimentadas, um aumento de 43,3% em relação ao mesmo período do ano passado. Os principais produtos são açúcares, sal, enxofre, terras, pedras e gesso.

Divulgação/TSE



BOMBEIRO LUCIANO FONTES

Número: 35

Partido: PMB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de transportes: Envidar esforços para aumentar a malha viária com vistas especialmente para o escoamento da produção industrial e agrícola.

Comércio exterior: Não especificado.



Divulgação/TSE

PROFº CÍCERO ALBUQUERQUE

Número: 50

Partido: PSOL

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de transportes: Priorizar os transportes ferroviário.

Comércio exterior: Não especificado.



Divulgação/TSE

FERNANDO COLLOR

Número: 14

Partido: PTB

PROPOSTAS

Logística: Para fomentar o crescimento da economia do Estado, entre outras providências que serão tomadas por este governo, estão: a construção e regularização de um Porto Seco ou Estação Aduaneira do Interior (EADI) na cidade de Arapiraca, propiciando o desenvolvimento das exportações/importações do Agreste e Sertão do Estado.

Infraestrutura de transportes: Buscar junto ao Governo Federal a implementação de um projeto de construção de malha ferroviária no Estado com destino ao novo Porto de Cargas, objetivando o escoamento da produção industrial e agrícola, além de uma opção de transporte intermunicipal de passageiros;

Estudo para construção de um Porto de Cargas no litoral sul do Estado, propiciando o uso exclusivo do Porto de Maceió para o turismo;

Aceleração das obras e conclusão da duplicação da AL-101 Norte, de Graça Torta a Barra de Santo Antônio;

Retomada das obras da Rota do Mar, promovendo a melhoria da interligação com a Rodovia Cachoeira do Mirim e executando ligação com a Via Expressa (Maceió); Implementação de um plano de manutenção permanente das estradas do Estado;

Promoção de estudo para viabilização de concessões de estradas estaduais.

Comércio exterior: Não especificado



Divulgação/TSE

PAULO DANTAS

Número: 15

Partido: MDB

PROPOSTAS

Logística: Não Especificado

Infraestrutura de transportes: Concluir a AL 101 Norte Expressa, entre Garça Torta e Barra de Santo Antônio;

Concluir o aeroporto de Maragogi;

Iniciar a obra de duplicação do eixo norte, da Barra de Santo Antônio até Pernambuco;
Concluir a implantação e restauração da Rodovia AL-101 Norte – Rota Ecológica (Trecho Barra de Camaragibe – São Miguel dos Milagres – Porto de Pedras);
Concluir as obras de duplicação da AL-115 (Palmeira dos Índios – Igaci – Arapiraca – Rota Cultural Velho Graça); Concluir a duplicação da AL-110 (Arapiraca / São Sebastião);
Concluir as obras de duplicação (Arapiraca / Major Isidoro / Olho D'Água das Flores / Piau / Delmiro Gouveia);
Desenvolver projeto e iniciar obra de duplicação da AL-101 – Sul (Barra de São Miguel (Praia do Gunga) / Piaçabuçu);
Concluir a obra de duplicação da AL-101 Sul (Piaçabuçu / Penedo);
Desenvolver projeto para a construção do anel viário de Arapiraca;
Concluir a requalificação da rodoviária de União dos Palmares;
Dar continuidade ao programa Pró-Estrada;
Implantar o anel viário da Região Metropolitana de Maceió (Ceasa-Mercado da Produção).
Comércio exterior: Criar o programa Exporta Alagoas, de apoio às micro e pequenas empresas com potencial de exportação para inserção do mercado internacional (incluindo articulação da logística aeroportuária).

Divulgação/TSE



RODRIGO CUNHA

Número: 44

Partido: UNIÃO BRASIL

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de transportes: Direcionar recursos estaduais para a conclusão de obras no sistema rodoviário estadual;

Efetivar estudos para viabilizar a duplicação da AL-101-Norte e da AL-105; Investir em infraestrutura de modo a favorecer o desenvolvimento regional e competitividade dos bens produzidos, facilitando o acesso das empresas a insumos básicos, como energia, comunicação, tecnologia digital e transporte;

Incentivar estudo acerca da viabilidade de um Programa de Investimento no Transporte Hidroviário, utilizando todo potencial aquático navegável existente no Estado, particularmente rios e lagoas, para transporte de cargas e passageiros;

Implantar um Porto Seco em Arapiraca, como um terminal intermodal terrestre, ativando o fluxo em áreas de entrada e saída de mercadorias, armazenando cargas em trânsito;

Realizar estudos acerca da prospecção de parcerias público-privadas para manutenção, construção e monitoramento de rodovias estaduais.

Comércio exterior: Criar o Programa Importa Alagoas como estratégia de base para fomentar, consolidar e expandir medidas e iniciativas voltadas à internacionalização dos negócios de Alagoas com abertura para o comércio exterior, incluindo a criação de área de livre comércio, com acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos.

Divulgação/TSE

RUI PALMEIRA

Número: 55

Partido: PSD

PROPOSTAS



Logística: Promover um conjunto de medidas para melhorar a performance do Sistema de Logística e Transporte nos diversos corredores de produção do estado;

Aumentar os investimentos em infraestrutura e logística, com gestão mais eficiente dos recursos, como fatores essenciais para que se desenvolvam novos vetores de desenvolvimento no território do estado de Alagoas;

Desenvolver diagnóstico e plano de incentivos para os distritos industriais e para outras modalidades de desenvolvimento, como o porto seco.

Infraestrutura de transportes: Ampliar o número de rodovias estaduais pavimentadas, assim como melhorar a qualidade de rodovias já pavimentadas estratégicas para o escoamento da produção;

Atrair investimentos privados em parcerias (PPPs) para a ampliação e a manutenção da malha rodoviária em trechos que demonstrem viabilidade econômica;

Elaborar plano de integração multimodal de transporte a fim de aumentar o potencial de utilização dos modais ferroviário, aquaviário e aeroportuário;

Lutar para a conclusão das obras de responsabilidade federal que constituem os corredores principais de transporte para fora do estado;

Promover um conjunto de medidas para melhorar a performance do Sistema de Logística e Transporte nos diversos corredores de produção do estado;

Promover ações para a melhoria e adequação da rede de armazenagem existente para ampliar o prazo de escoamento dos grãos, evitando os picos críticos que levam os sistemas de transportes à exaustão.

Comércio exterior: Oportunidades derivadas do crescimento do papel da china como investidor;

Criação de unidade organizacional pública específica para o desenvolvimento de projetos de divulgação, exportação e facilitação comercial entre o estado de alagoas e os demais estados, a União e o comércio exterior, atuando na facilitação dos projetos e organizando uma “vitrine” de Alagoas para o mundo.

Divulgação/TSE

LUCIANO ALMEIDA

Número: 28

Partido: PRTB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de transportes: Acelerar a Duplicação da AL 101 Norte;

Requalificação do Porto de Maceió, tornando-o um complexo turístico imobiliário, com terminal de passageiros integrado, piers e marinas para atracação de barcos, colocando Alagoas no circuito mundial de turismo náutico;

Construção de um novo Porto no Litoral Sul voltado ao transporte de cargas.



Comércio exterior: Não especificado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS DO AMAZONAS QUEREM FORTALECER ZONA FRANCA E CONCLUIR BR-319/AM

Mais da metade dos planos de governo mencionam melhorias no polo industrial. Conclusão da rodovia aparece em quatro propostas

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



A Zona Franca de Manaus é um dos pólos industriais mais modernos da América Latina, reunindo indústrias de ponta de vários setores

O fortalecimento da Zona Franca de Manaus e a conclusão da BR-319/AM são as principais ações que os candidatos ao governo do Amazonas. É o que constatou o levantamento feito pelo BE News nos planos de todos os postulantes a governador do estado publicados no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Ao todo, cinco dos oito candidatos mencionaram ações a serem feitas no parque industrial localizado na capital do estado – a candidata Nair Blair (Agir) está com a sua candidatura indeferida com recurso e, até o momento, não teve o seu plano de governo publicado.

Além disso, metade dos que disputam ao governo do Amazonas mencionou a conclusão da BR-319/AM.

A Amazônia é reconhecida por sua importância global na regulação do clima e por sua extraordinária diversidade biológica e cultural, incluindo distinções como o status de Patrimônio Mundial da Unesco da Área de Conservação da Amazônia Central.

A Zona Franca de Manaus é um parque industrial localizado na cidade de Manaus, no Estado do Amazonas, criado pelo decreto lei 288, de 1967, com o objetivo de promover e impulsionar o crescimento econômico da Amazônia Ocidental (Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima e as cidades de Macapá e Santana, no Amapá).

É um dos pólos industriais mais modernos da América Latina, reunindo indústrias de ponta das áreas de eletroeletrônica, veículos de duas rodas, produtos ópticos, produtos de informática, indústria química, e muitas outras.

Já a rodovia BR-319 foi construída no início da década de 1970 e foi abandonada em 1988. Desde 2015, foi instaurado um programa permanente de manutenção que a tornou marginalmente transitável durante a estação seca.

O destaque fica para os candidatos Amazonino Mendes (Cidadania) e Carol Braz (PDT) que foram os únicos que mencionaram os dois objetivos em seus planos de governo. Confira os planos de governo com os detalhes relativos ao setor de infraestrutura citados por todos os candidatos do Amazonas no quadro a seguir.

Divulgação/TSE



AMAZONINO MENDES

Número: 23

Partido: CIDADANIA

PROPOSTAS

Recuperação e manutenção de portos, aeroportos, estradas e vicinais, asfaltadas e construindo aquelas indispensáveis para o desenvolvimento e progresso do Estado, bem como construindo e reformando estruturas administrativas;

Solicitar junto ao Governo Federal a delegação de competência para conclusão da BR-319;

Sem prejuízo da inarredável defesa da Zona Franca de Manaus, investir no fomento das potencialidades regionais e de novas atividades industriais com ênfase no petróleo e gás, além do estímulo aos setores de comércio, serviços e construção civil;

Desenvolver ações para gerar riquezas a partir da manutenção da floresta em pé, ingressando no bilionário mercado de carbono;

Implantar o Polo Petroquímico em Itacoatiara.

Divulgação/TSE



WILSON LIMA

Número: 44

Partido: UNIÃO BRASIL

PROPOSTAS

Conclusão do Plano Estadual de Logística e Transporte (Pelt);

Recuperação da pavimentação da Rodovia do Boi e demais rodovias estaduais com alto fluxo de escoamento econômico; Construção de pontes de concreto para acesso intermunicipal e escoamento de produção;

Pavimentação das rodovias com alto fluxo de turistas;

Articulação com a União para viabilizar a construção da Ponte Binacional Brasil Bolívia;

Articulação com a União para viabilizar a consolidação da Rota do Pacífico.

Divulgação/TSE



EDUARDO BRAGA

Número: 15

Partido: MDB

PROPOSTAS

Atuaremos na captação de recursos públicos e privados e na cooperação internacional, para investir em obras estruturantes no sistema rodoviário, hidroviário e de portos e aeroportos regionais, reduzindo custos de logística e elevando a competitividade do Amazonas por meio desses modais;

A Zona Franca de Manaus precisa voltar a ser um centro de excelência em produção, de olho nas novas tendências de mercado e novas tecnologias. O estado irá estimular a eficiência produtiva, reduzir custos de produção com sistemas tributários mais justos e modernização da infraestrutura.



Divulgação/TSE

CAROL BRAZ

Número: 12

Partido: PDT

PROPOSTAS

Trabalhar com o governo Federal uma política de subsídio para o preço das passagens aéreas para o Amazonas como forma de desenvolver nossa economia e incentivar o turismo nacional em nosso estado;

Criar o programa Zona Franca Forte - Fortalecer a Zona Franca de Manaus;

Garantir a conclusão da BR-319 por meio de articulação com a Bancada Federal, Governo Federal, órgãos ambientais, justiça e comunidade local;

Promover obras de recuperação das rodovias e vicinais;

Implantar novas vicinais com o escopo de facilitar o escoamento de produtos regionais;

Promover a recuperação e a melhoria dos portos no interior;

Garantir rede de internet e rádio para todo o Estado do Amazonas;

Realizar as ações necessárias para alfandegar o Porto de Tabanga, criando um hub logístico para saída pelo Pacífico.



Divulgação/TSE

RICARDO NICOLAU

Número: 77

Partido: SOLIDARIEDADE

PROPOSTAS

O fortalecimento da Zona Franca de Manaus passa pela autoridade do governador, independente de quem seja o presidente do país;

Nosso programa prevê pesados investimentos em logística de transporte e internet, segurança rodoviária e fluvial, para acelerar a produção e o escoamento dos bens produzidos no Polo Industrial de Manaus e os novos pólos de desenvolvimento que implantaremos na capital e no interior. Vamos fomentar o crescimento de iniciavas de pequenas empresas na produção de guloseimas orientais de frutas regionais, geleias, molhos de pimenta, pirarucu defumado, castanhas, biocosmético, fármacos, óleos líndimos, entre outros, via a criação de um fundo de aval para acelerar os financiamentos da Afeam e FNO, do banco da Amazônia. Um complexo multiuso com marinas seca e molhada, Aquário da Amazônia, roda gigante, hotéis, shoppings, centro de convenção, galerias de lojas, escritórios de serviços, terminais para atração de navios de cruzeiros e da navegação regional;

Áreas para embarque e desembarque de passageiros, alamedas e praças verdes, restaurantes, consultórios médicos e demais serviços de saúde, será a largada para a transformação de Manaus na porta de entrada do turismo de natureza, pesca esportiva, observação de pássaros e turismo de eventos;

Nosso governo vai agir para trazer de volta ao estado a gestão e controle do porto e desenvolver novas funções para esse espaço vital dos amazonenses. Um novo porto, nos moldes do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, e Puerto Madero, na Argentina, para dar dois exemplos mais próximos de nós, nascerá no Porto de Manaus, em parceria Público Privada (PPP).

Divulgação/TSE

NAIR BLAIR

Número: 36

Partido: AGIR

PROPOSTAS

Sem plano de governo divulgado no TSE.



Divulgação/TSE

ISRAEL TUYUKA

Número: 50

Partido: PSOL

PROPOSTAS

Manter o compromisso com a Zona Franca de Manaus para garantir os postos de Trabalho;
Incentivo à construção de novos portos nas cidades do interior;
Serão construídos terminais hidroviários para receber embarcações de passageiros de porte médio nas cidades do Interior.



Divulgação/TSE

HENRIQUE OLIVEIRA

Número: 19

Partido: PODEMOS

PROPOSTAS

Concluiremos as obras de requalificação das rodovias AM-010 e AM-352, da duplicação da BR-174 bem como o Trecho do Meio da BR-319. Abertura, criação, pavimentação e requalificação de vicinais por todo o cinturão verde da região metropolitana bem como o de todas regiões produtivas do setor agro para escoamento dos produtores e garantir o direito constitucional do ir e vir.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES SÃO O FOCO DE CANDIDATOS DO ES

Candidatos propõem concessões à iniciativa privada de rodovias e ferrovias e reestruturação logística para escoar produção agrícola e industrial do estado

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



O Porto de Vitória é a principal porta de saída das exportações e de entrada dos produtos importados pelo Estado

O agronegócio é um dos principais indutores de desenvolvimento da economia do Espírito Santo, na Região Sudeste, e, por essa razão, é o foco de candidatos que têm propostas de governo voltadas à logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior.

Ao todo, sete nomes concorrem ao cargo de governador do Estado, incluindo o atual mandatário, Renato Casagrande, do PSB. Cinco deles têm projetos para reestruturação e integração de modais de transporte relacionados ao desenvolvimento econômico local e internacional.

Vale destacar que o Porto de Vitória é a principal porta de saída das exportações e de entrada dos produtos importados pelo Estado. Muitas iniciativas que constam nos planos de governo visam facilitar os acessos rodoviário e ferroviário para escoamento das produções agrícolas e industriais capixabas.

Nesta série especial Eleições 2022, o BE News publica reportagens sobre as propostas dos candidatos ao cargo majoritário dos 26 estados brasileiros e Distrito Federal para os três setores já mencionados: logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior.

Divulgação/TSE



ARIDELMO

Número: 30

Partido: NOVO

PROPOSTAS

Logística: Não especificado. Infraestrutura de Transportes: Melhorar a operação, manutenção e conservação da malha rodoviária;

Adequar trechos rodoviários existentes e construção de novos trechos (duplicação, terceira faixa, eliminação de pontos críticos, viadutos, vias laterais etc.);

Melhorar a operação, manutenção e conservação da malha rodoviária; implantar contornos rodoviários prioritários;

Adequar o aeroporto de Linhares para voos regionais; adequar e ampliar os acessos aos portos em parceria com o Governo Federal (ex: Porto de Vitória, TVV, Barra do Riacho/Portocel, Porto Central);

Articular para implantar as ferrovias EF-118 e EF-354 e duplicar a BR 262.

Comércio Exterior: Não especificado.

Divulgação/TSE

AUDIFAX CHARLES BARCELOS

Número: 18

Sigla: REDE

PROPOSTAS



Logística: Não especificado. Infraestrutura de transportes: Promover esforços junto ao Governo Federal para incremento da execução de obras de melhoria na BR-101 e para maior celeridade no processo de concessão da BR-262 à iniciativa privada;

Apoiar a estruturação de polos empresariais nas cidades do interior; modernizar e ampliar a capacidade dos portos capixabas, inclusive com suporte dos fundos Soberano e de Infraestrutura, com especial enfoque no incremento da capacidade de embarque;

Incentivar o transporte marítimo através da cabotagem, a “BR do Mar”, com aproveitamento do novo marco regulatório;

Construção de um aeroporto regional de médio porte no sul do Estado; fomentar a expansão da Ferrovia Litorânea Sul até o Porto Central e a duplicação e ampliação do ramal ferroviário de Portocel;

Dar continuidade ao Programa Caminhos do Campo; realizar estudo e avaliar a construção de uma nova ponte em Colatina. Comércio Exterior: Não especificado.

Divulgação/TSE

MANNATO

Número: 22

Partido: PL

PROPOSTAS



Logística: Melhoria na logística internacional, mapa e órgãos competentes para escoar a exportação do agronegócio via Porto de Vitória.

Infraestrutura de transportes: Criação da quarta ponte, bastante necessária à melhoria da mobilidade na Grande Vitória; reestruturação e recuperação

das principais rodovias estaduais, ligando as zonas turísticas, industriais e econômicas do Estado. Comércio Exterior: Projeto de reestruturação de incentivos fiscais e operações de importação e exportação do Estado. Para isso, serão tomadas tais medidas:

Equipar benefícios de outros estados, buscando os importadores para voltarem a operar no ES; Desburocratização para abertura de empresas e concessão de benefícios para importação. Alinhamento junto aos sindicatos do setor (Sindiex e Sindaees) para entender as necessidades e quais medidas poderiam ajudar; negociar com armadores (Cosco e MSC) para que o Estado volte a contar com rotas diretas vindas da China, para o caso de importação e rotas de exportação diretas para EUA e Europa, a fim de atender o agronegócio; negociar com companhias aéreas para fazer um hub no aeroporto de Vitória, para que possamos contar com voos internacionais para Europa e EUA, podendo assim viabilizar a exportação de frutas e atrair turismo e turismo de negócios pela agilidade do voo direto; realizar feiras internacionais em segmentos diversos (agronegócios, petróleo e gás, alimentos etc.);

Abertura de linhas de crédito via Banestes/Bandes para fomentar e aumentar o fluxo de importação.

Divulgação/TSE

RENATO CASAGRANDE

Número: 40

Partido: PSB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.



Infraestrutura de transportes: Continuidade das 190 obras contratadas, entre elas, implantação e restauração de rodovias, construção de pontes e viadutos; concessão administrava à gestão privada para manutenção e prestação de serviços nas rodovias estaduais, sem cobrança de taxas aos usuários; obras de reabilitação e duplicação de trechos rodoviários em todas as regiões;

Implantar trechos rodoviários com asfaltamento, garantindo melhor tráfego das pessoas, o escoamento das mercadorias e o turismo da região, como a ES-440, que ligará a BR-101 ao distrito de Regência; inaugurar o Terminal de Passageiros do Aeroporto de Linhares e executar as obras do Aeroporto de Cachoeiro (pista e terminal de passageiros).

Comércio exterior: Com vocação para comércio exterior, o Espírito Santo possui credenciais para se tornar uma das principais portas do Brasil para o mundo. Para isso, vamos atuar junto ao Governo Federal para destravar os investimentos em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias; estimular a atração de startups com projetos pilotos, as chamadas blue techs; dinamizar a estratégia de “economia do mar”; estimular o potencial das energias renováveis, como a eólica offshore.

Divulgação/TSE

GUERINO ZANON

Número: 55

Partido: PSD

PROPOSTAS

Logística: Não especificado.

Infraestrutura de transportes: Não especificado

Comércio exterior: Não especificado.



Divulgação/TSE

VINICIUS SOUSA

Número: 216

Partido: PSTU

PROPOSTAS

Logística: Não especificado

Infraestrutura de transportes: Não especificado

Comércio exterior: Não especificado.



Divulgação/TSE



CLÁUDIO PAIVA

Número: 28

Partido: PRTB

PROPOSTAS

Logística: Não especificado. Infraestrutura de transportes: Inclusão de pessoal técnico, engenheiros, na Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana para solucionar gargalos nas rodovias; manter as ações de melhoria e conservação das estradas pavimentadas e não pavimentadas; remover o pedágio da Terceira Ponte e do Village do Sol em Guarapari. Comércio Exterior: Não especificado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NORMA DA ANP PARA USO DE TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRA EM VIGOR EM OUTUBRO

Informações: SINDOP (29 de setembro de 2022)

A resolução 881/2022 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) entrará em vigor a partir do dia 1º de outubro, trazendo novos critérios para utilização de terminais aquaviários existentes ou a serem construídos no Brasil, dentro ou fora dos portos organizados do país, para a movimentação de petróleo e seus derivados, derivados de gás natural e biocombustíveis, mediante remuneração aos operadores dessas instalações. A norma contou com a realização de um painel dinâmico promovido pela autarquia, que reuniu as dúvidas dos operadores de terminais aquaviários, de carregadores — usuários dos serviços prestados pelos operadores — e terceiros interessados em movimentar produtos nesses locais.

Estão sujeitos às novas regras as instalações portuárias usadas exclusivamente para apoio o?shore; operações ship-to-ship não atracadas, ou seja, operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e combustíveis, diretamente entre embarcações não atracadas e posicionadas lado a lado, devendo estar localizadas em águas jurisdicionais brasileiras. As normas também valem para as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenagem de metanol, que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; além dos terminais de gás natural liquefeito (GNL).

O painel dinâmico também inclui links para outros materiais desenvolvidos especialmente para a aplicação da resolução, como um manual e fluxogramas dos principais processos. Para Carlos Kopittke, presidente executivo da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), a ferramenta é muito útil ao fornecer informações básicas ao mercado, na procura por eventuais fornecedores de serviço de tancagem, bem como de outros interessados junto às autoridades portuárias e demais fontes. “Embora a nova resolução tenha resolvido alguns pontos considerados polêmicos na antiga RANP-251, com relação à operação de líquidos em terminais aquaviários multipropósito, outros trazem à tona, novamente, o fantasma da insegurança jurídica”, disse ele à Portos Navios.

De acordo com Kopittke, tendo como base que os terminais associados à ABTL operam outros tipos de cargas, e não apenas petróleo e seus derivados, contribuindo de forma decisiva para o desenvolvimento de várias cadeias produtivas do país – tais como alimentícia, petroquímica, agronegócio, farmacêutica, papel e celulose, entre outros –, é possível citar que a programação antecipada de espaço para volumes de terceiros vai de encontro ao serviço prestado por um terminal multipropósito, que é o de atender às demandas do mercado, sem qualquer tipo de distinção.

“A exigência de previsibilidade, para a movimentação de cargas no mês seguinte, não é aderente à forma que os terminais multipropósitos operam tampouco o mercado das demais cargas não reguladas pela ANP, mas igualmente atendidas pelos terminais. Sobre a tabela de preços e suas condições, há uma dificuldade de explicitar, em uma tabela, todos os elementos que influenciam na precificação e que evidenciem a não discriminação. Isso mais uma vez destoa da dinâmica da operação de um terminal multipropósito e do mercado”, criticou o presidente da ABTL.

Ao analisar a parte que trata da publicação de oferta pública por 30 dias, para contratação com cliente majoritário, ele ressaltou que essa dinâmica impossibilita a tomada de decisões comerciais e operacionais que, na maioria das vezes, são vitais para a otimização da operação de um terminal multipropósito. “Isso porque o mercado exige dinamismo e acompanhamento diário das oportunidades de negociação e contratação de espaços de tancagem”, acrescentou. Na opinião de Kopittke, um operador de terminal multipropósito precisa dispor de condições de segurança para investir em soluções para seus clientes, considerando seus portfólios de movimentar mais de 30 produtos com segurança e respeito ao meio ambiente.

“Tudo isso em meio a um mercado em crescimento, ao emergir de uma crise pandêmica mundial em que novas demandas surgem com frequência e para o bem da nossa indústria e, conseqüentemente, para o nosso desenvolvimento econômico, essas demandas precisam ser atendidas com presteza e confiabilidade. Para tanto, é necessário haver disposição para investir em uma indústria altamente capital e intensiva, o que por sua parte é feito mundialmente por meio de contratos de longo prazo, para dar a necessária garantia ao investidor”, salientou o presidente da ABTL.

Conforme o executivo, o terminal multipropósito tem de estar preparado para conquistar novas licenças e certificações específicas, muitas delas internacionais, para esses novos produtos, em um ambiente mundial competitivo, de transformação e inovação que, por si só, envolve mais investimentos. “Isso deve estar aliado ao constante aprimoramento de suas práticas operacionais, com treinamento de pessoal especializado, para as operações transcorrerem em absoluta segurança, com produtos de alta sofisticação para o consumo humano e farmacêutico. Levando em conta o cenário, o setor necessita de regras regulatórias voltadas ao desenvolvimento, com respeito ao mercado para o qual se destina, o que só pode ser alcançado com um alto grau de confiança mútua entre o operador e seu regulador”, sugeriu.

Em sua visão, não é possível afirmar, definitivamente, que regras que aumentem a burocracia – ou seja, o controle pelo controle –, sem observar as reais necessidades do setor, para que ele cresça em segurança, possam incentivar novos investimentos. Ao contrário, a tendência seria afugentá-los. “O potencial de crescimento do setor é enorme. Basta observar os resultados obtidos pelo poder concedente, nos últimos leilões realizados em vários portos brasileiros. Mas para garantir a realização de todos eles, bem como de novos investimentos, são necessários haver respeito ao tripé composto por segurança jurídica, segurança regulatória e respeito aos contratos. Somente dessa forma é que o Brasil poderá sonhar, um dia, em ser inserido em um mundo em constante evolução e realizar essa inserção com uma posição destacada no grupo dos principais países desenvolvidos”, analisou Kopittke.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/09/2022

LINE-UP SEMANAL DE AÇÚCAR DO BRASIL SOBE PARA 3,99 MI DE T EM 90 NAVIOS

Informações: Notícias agrícolas (29 de setembro de 2022)

O line-up de açúcar do Brasil, programação de embarques pelos portos, registrava 3,28 milhões de toneladas na semana até 21 de setembro, sobre 3,28 milhões de t na semana anterior, sendo 3,78 milhões de t de VHP, segundo a agência marítima Williams.

O total de navios no período era de 90, sobre 84 na semana anterior. A maior parte da programação estava relacionada ao Porto de Santos, com 3,08 milhões de t, seguida por Paranaguá com 731,16 mil t, segundo dados divulgados pela empresa.

Os dados da Williams Brasil consideram as embarcações ancoradas, as que esperam a atracação e as que devem chegar aos portos até o dia 1º de novembro.

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

Data: 29/09/2022

NOVO SALTO DO AGRONEGÓCIO: O BRASIL TEM CAPACIDADE PARA ABASTECER O MUNDO

Informações: A Gazeta (29 de setembro de 2022)

Em um mundo pós-pandemia e ainda em guerra, em que está em curso uma reorganização da ordem mundial, o Brasil vive um momento de extrema importância como um dos maiores produtores de alimentos do planeta. Contudo, as projeções mundiais de aumento da população e da demanda por comida mostram que o país precisa mais do que duplicar a sua safra atual. Trata-se, sem dúvida, de um novo e ambicioso salto, que podemos alcançar com investimentos em pesquisas e inovação – tanto para produzir quanto para escoar alimentos para abastecimento dos mercados interno e externo.

Um diferencial brasileiro é o espaço para produzir. Com as novas tecnologias, é possível plantar, mantendo a biodiversidade e preservando os ecossistemas existentes. As pesquisas biotecnológicas estão em pleno vapor em diversos países, mas poucas nações possuem espaços para plantar.

Mas, para um salto quantitativo tão grande, mais do que área cultivável, é necessário ter apoio. Diferentemente do que ocorreu décadas atrás, quando o impulso foi dado pelo Estado, agora as parcerias com as empresas privadas farão a diferença.

CERRADO BRASILEIRO

A revolução em curso no cerrado brasileiro é um exemplo. O Brasil tem nada menos que 2 milhões de quilômetros quadrados deste bioma, sendo 54% dele ainda intacto. Não é preciso retirar a vegetação original e plantar em toda a região. Só o que já foi antropizado dá para abastecer o mundo hoje com as tecnologias disponíveis. Especialmente utilizando a Integração Lavoura-Pecuária-Floresta, que considero a tecnologia mais inovadora que o mundo já fez: integrar em um mesmo ano, na mesma terra, três a quatro culturas, e tirar o maior proveito possível.

Há vários projetos em curso capazes de promover uma transformação ainda maior na agricultura do bioma. Destaco, por exemplo, o LabCerrado, uma iniciativa da Embrapa Cerrados para promover o desenvolvimento sustentável territorial em regiões do Tocantins e Minas Gerais, também com impactos no sudoeste da Bahia e oeste de Goiás.

O projeto estabelece a utilização do pó de rocha – ou pó de basalto – como fertilizante natural para o solo, promovendo a recuperação de solos degradados e em regiões com índice pluviométrico desfavorável.

O LabCerrado tem como foco uma área cultivável potencial de 7 a 10 milhões de hectares. A iniciativa privada tem apoiado este projeto. No caso, o parceiro mais importante é a Ferrovia Centro-

Atlântica, operada pela concessionária VLI. Trata-se de um ganha-ganha, uma vez que a potencial carga cultivada poderia, de uma vez só, gerar receita para produtores, para Estados da área coberta pelo programa, para a companhia parceira, com o transporte da carga, e até também ao Espírito Santo, que veria aumento do movimento de seus portos. É claro que, para colhermos todos os resultados deste imenso potencial, é preciso que outros processos caminhem – uma grande pendência neste sentido é a renovação da concessão da FCA, ainda em curso.

A atividade agrícola para exportação tem sido um importante propulsor para o crescimento do produto interno brasileiro. O agronegócio hoje é responsável por 52,2% de tudo o que é exportado, e este resultado está ligado à alta produtividade motivada por incrementos tecnológicos usados no campo. É um dos setores econômicos mais dinâmicos do país.

Com investimento em tecnologia e nos meios de transporte para o escoamento da produção, o Brasil tem a capacidade para abastecer o mundo e suportar a segurança alimentar tanto dentro como fora do país.

Além de suprir a demanda por alimentos, o agronegócio tem a capacidade de revolucionar as regiões, por meio do aumento da produção, geração de empregos, melhoria na qualidade de vida das pessoas e o estímulo a toda uma cadeia de fornecedores. O agro é uma grande riqueza do país.

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

Data: 29/09/2022

HALIFAX E HAMBURGO ASSINAM ACORDO PARA DESCARBONIZAR CORREDOR MARÍTIMO

Informações: Port Technology (29 de setembro de 2022)



A Autoridade Portuária de Halifax e a Autoridade Portuária de Hamburgo assinaram um novo acordo para trabalhar na descarbonização do corredor marítimo entre os dois portos. Imagem: Port Technology

Um Memorando de Entendimento (MoU) entre a Autoridade Portuária de Halifax e a Autoridade Portuária de Hamburgo está em vigor, assinado em Hamburgo em 29 de setembro de 2022.

Jens Meier, CEO da Autoridade Portuária de Hamburgo, e o Capitão Allan Gray, Presidente e CEO da Autoridade Portuária de Halifax, assinaram o MoU.

O foco da colaboração é:

1. Infraestrutura portuária para abastecimento e exportação de hidrogênio verde e derivados no Porto de Halifax;
2. Infraestrutura portuária para bunkering e importação de hidrogênio verde e derivados no Porto de Hamburgo;
3. Fomentar a colaboração entre parceiros da cadeia de valor, companhias marítimas e outros interesses para promover o uso de energia verde no corredor;
4. Trabalhar para condições favoráveis ??à descarbonização, entre outras coisas, fazendo lobby por medidas regulatórias alinhadas, incentivos financeiros e regulamentos de segurança, além de trabalhar com as comunidades locais;
5. Partilhar conhecimento e tecnologia e estabelecer contactos com a indústria para permitir a aceleração da descarbonização nesta via.

O objetivo da colaboração, observaram os signatários, é:

1. Tecnologias avançadas de hidrogênio renovável;
2. Acelerar a transição energética global;
3. Apoiar a cooperação entre os dois países na expansão da economia global do hidrogênio;
4. Permitir que as empresas canadenses implantem suas tecnologias mais facilmente no mercado alemão;
5. Oferecer às empresas alemãs oportunidades de investir no crescimento das capacidades de fabricação no Canadá.

“Temos um longo relacionamento de cooperação e compartilhamos um impulso mútuo e compromisso com a sustentabilidade e a digitalização”, disse o Capitão Gray. “Parece natural que continuemos colaborando para descarbonizar uma rota comercial significativa entre nossos dois portos.”

“A Autoridade Portuária de Halifax e a Autoridade Portuária de Hamburgo estão demonstrando liderança neste setor”, disse Tim Houston, primeiro-ministro da Nova Escócia.

“Eles não estão esperando a chegada do hidrogênio para iniciar suas mudanças operacionais. Eles estão fazendo o trabalho hoje.”

No início deste ano, a PSA International Pte Ltd (PSA) e a Halifax Port Authority anunciaram a aquisição pela PSA da Ceres Halifax Inc. da Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

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

Data: 29/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

DISPUTA PELO PIB: APÓS LULA GANHAR TERRENO ENTRE EMPRESÁRIOS, BOLSONARO LANÇA PAULO GUEDES NA CAMPANHA

Ministro da Economia, apelidado de "Posto Ipiranga" durante a campanha de 2018, começa a figurar em propagandas do presidente às vésperas da eleição

Por Manoel Ventura, Luciana Rodrigues, Bela Megale, João Sorima Neto, Sérgio Roxo e Ivan Martínez-Vargas — Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília



Paulo Guedes, ministro da Economia, durante propaganda de Bolsonaro **Reprodução**

A disputa pela confiança do empresariado nacional e a defesa do legado de seus respectivos governos transformaram a economia no novo front das campanhas do ex-presidente Lula (PT) e do presidente Jair Bolsonaro (PL) nessa reta final. Após o petista ganhar terreno ao reunir grandes nomes do PIB na noite de terça-feira, em

São Paulo, o atual titular do Palácio do Planalto escalou o ministro da Economia, Paulo Guedes, para a linha de frente do processo eleitoral. O “Posto Ipiranga” gravou para a propaganda eleitoral do presidente na TV, intensificou encontros com empresários e entrevistas sobre a atuação do governo. Integrantes do governo viram a presença de nomes alinhados ao presidente no jantar com Lula como um sinal de “desembarque”.

Nas declarações gravadas nos últimos dias para a propaganda eleitoral, Guedes defende a atuação do governo na economia, ressalta o socorro aos mais vulneráveis durante a pandemia com o auxílio emergencial e diz que o Brasil se saiu melhor da crise que outros países.

Em outra frente, na terça-feira o ministro participou por mais de quatro horas do podcast Flow.

— Vai ser a primeira vez em 42 anos que o Brasil vai crescer mais do que a China — afirmou — Estamos crescendo mais do que eles, estamos com a inflação mais baixa do que eles — disse.

Essa deflação citada pelo ministro é decorrente da redução de impostos promovida pelo governo sobre combustíveis e energia elétrica e está concentrada nesses segmentos, não atingindo ainda produtos como alimentação.

Guedes também criticou quem, segundo ele, “subiu em cadáveres para fazer política” na pandemia:

— Muita gente falava: “Sai daí, Paulo. Não fica ajudando não”. E eu falava: “200 milhões de pessoas dependem de nós lá fora e vocês vão fazer política numa hora dessas? O que vai acontecer se o Brasil afundar numa crise dessa tremenda? O Brasil vira a Venezuela. Você acha que vai ser presidente de que? O que você acha que vai sobrar do lado de lá?”. “Ah, mas salve sua biografia”. Eu não estou preocupado com a minha biografia. Eu quero ajudar 200 milhões de pessoas.

O ministro ainda deu entrevista ao programa Pânico, da Jovem Pan. Ele usou um dos famosos aforismos do escritor Millôr Fernandes para explicar por que o Brasil não avança no crescimento econômico. Guedes disse que o país “tem à frente seu passado” e sempre que começa a sair do buraco, aparece um “fantasma e sequestra tudo de novo”. Para ele, esse ditado se aplica à atual eleição.

Quebra de resistências

Em seu perfil no Twitter, Bolsonaro tem feito postagens com Guedes. Ele replicou, por exemplo, a participação do ministro no Flow. Para integrantes da campanha à reeleição, o atual “tour” de Guedes por diversos programas pode ter bons resultados especialmente sobre eleitores que já votaram no presidente, mas dele se afastaram ao longo do governo. A avaliação é que o ministro é a melhor pessoa para vocalizar as medidas econômicas da atual gestão e projetar as realizações de um eventual segundo mandato.

Já o encontro na terça-feira de Lula com empresários, promovido pelo Grupo Esfera, foi uma das principais iniciativas de diálogo entre o candidato do PT e o setor. Integrantes do partido avaliam que Lula ainda sofre resistência de parte do empresariado. Petistas também ressaltaram que o encontro foi importante para o ex-presidente ressaltar que tem compromisso mais ao centro em um eventual novo governo. E que irá dialogar e ouvir o setor produtivo. O próprio Lula pediu, no evento, que os empresários apresentem propostas para o país.

Um dos movimentos ao centro feito por assessores de Lula foi uma tentativa de conversa com o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. Indicado por Bolsonaro, ele ficará no cargo até 2024, quando termina o seu mandato, já que o BC agora é autônomo. Campos Neto, porém, achou melhor esperar o resultado das urnas. Em entrevista ao SBT na terça, Lula classificou o atual presidente do BC como uma pessoa “razoável” e “economista competente”.

O partido tenta ainda consolidar o que considera uma “onda” de apoio a Lula no primeiro turno e busca o apoio explícito de grandes empresários.

—Não foi um jantar de vira voto, foi um jantar para reduzir a desconfiança— resumiu um empresário que esteve no encontro com Lula em São Paulo.

Cerca de cem executivos foram à casa do fundador do Esfera, João Camargo, para um encontro antes previsto para ocorrer só no segundo turno e que foi antecipado diante da perspectiva concreta de que Lula vença no primeiro turno.

Segundo relato de um dos presentes, o ex-presidente não demonstrou mágoa de aliados de outra hora de Bolsonaro e “falou tudo o que a plateia queria ouvir”. A menção a uma substituição do teto de gastos causou desconforto, mas na sequência Lula repetiu que seu governo prezou pela responsabilidade fiscal e fez uma analogia com o ambiente corporativo para se aproximar da plateia.

—Ele usou a lógica do empresário e disse: “assim como uma empresa, um governo às vezes precisa se endividar para crescer” — contou um executivo.

Muitos após o jantar lembravam, nas conversas entre si, que em 2003 o governo de Lula fez acertos na economia. Outros repetiam que o ex-tucano Geraldo Alckmin, vice na chapa do ex-presidente, teria um papel de destaque num eventual novo mandato de Lula.

—A desconfiança maior não é com Lula, era com a entourage, foi isso que ele tentou reduzir — contou um dos presentes.

Segundo outro relato, o ex-presidente tentou “refazer o laço com uns ou criar com os que nunca teve”.

Durante a reunião, importantes nomes no PIB abordaram preocupações com a situação fiscal e tributária e manifestaram a necessidade de o país ter crédito para se reindustrializar, de o agronegócio focar na preservação do meio ambiente e de o Estado dar ênfase para as questões sociais. Ouviram de Lula e de Aloizio Mercadante, coordenador do programa de governo, que eventual nova gestão petista promoveria a reforma tributária e que as políticas para estimular o crescimento da indústria e garantir a proteção ambiental serão prioridade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2022

MAIOR EMISSORA DE GASES TÓXICOS DA AUSTRÁLIA ANTECIPA FIM DO USO DE CARVÃO PARA 2035

Após pressão de ambientalistas, a empresa de energia AGL decidiu realizar o corte 10 anos antes do previsto

Por AFP — Sydney



Planta de usina da AGL: funcionamento a carvão com os dias contados -Foto : produção de vídeo

A maior emissora de gases tóxicos da Austrália, a empresa de energia AGL, anunciou nesta quinta-feira que eliminará completamente o uso de carvão até meados de 2035, uma década antes do previsto.

Até essa data, a AGL vai encerrar a central a carvão Loy Yang A Power Station, no estado de Victoria, que era uma das mais poluentes do país, completando, assim, o abandono dessa fonte de energia.

— Isso representa uma das iniciativas de descarbonização mais significativas na Austrália — disse a presidente do grupo, Patricia McKenzie.

Assim que todas as usinas de carvão da empresa estiverem fechadas, a AGL calculará o saldo líquido de emissões diretas e indiretas de dióxido de carbono, disse McKenzie.

A maior empresa de energia da Austrália sofreu intensa pressão, no ano passado, de grupos ambientalistas e acionistas, pedindo uma transição mais rápida para eliminar o carvão (no vídeo abaixo, a luta contra os estragos do carvão no meio ambiente, décadas atrás na China).

A presidente da AGL argumentou que a decisão de acelerar a descarbonização era sensata para o negócio, porque permitiria ao grupo "acessar reservas de capital mais amplas e atrair novos investidores".

– Ouvimos as partes, em particular nossos acionistas, bem como o governo e as autoridades reguladoras do setor de energia – afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2022

CAGED: BRASIL CRIA 278.639 EMPREGOS COM CARTEIRA EM AGOSTO

Apesar do crescimento em relação a julho, saldo representa queda de 25% na comparação com igual mês de 2021, quando houve forte abertura de vagas com a abertura da economia

Por Geralda Doca — Brasília

O mercado formal de trabalho apresentou em agosto a geração líquida (admissões menos demissões) de 278.639 empregos. Embora positivo, o saldo representa queda de 25% na comparação com o registrado em igual período do ano passado, que foi de 372.265, reforçando a tendência de desaceleração na geração de vagas com carteira assinada em 2022.

Entre janeiro e agosto, foram abertos 1,853 milhão de postos, considerando dados ajustados (declarações dos empregadores fora do prazo). No mesmo período de 2021, o saldo estava em 2,173 milhões de empregos.

No ano passado, a criação de vagas foi forte, pois a economia estava reabrindo, após ter ficado meses fechada no período mais intenso da pandemia.

Os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) foram divulgados pelo Ministério do Trabalho e Previdência nesta quinta-feira.

Mercado de trabalho

Saldo do emprego formal (admissões menos demissões)



COMPARAÇÃO COM O MESMO PERÍODO DE 2021



Fonte: Caged/Ministério do Trabalho e Previdência

Infográfico sobre mercado de trabalho/Caged — Foto: Arte

Na comparação com julho, o resultado de agosto ficou acima. Em julho, foram abertas 221.345 vagas, segundo dados revisados.

Recorde de trabalho com carteira em agosto

Considerando o estoque de empregos formais no país - ou seja, o total de pessoas empregadas com carteira - são 42,5 milhões de trabalhadores em agosto, o maior resultado para o mês de toda a série do Caged, segundo o Ministério do Trabalho.

O resultado do emprego formal em agosto superou a expectativa do mercado, que previa saldo de 265 mil postos. Relatório da XP Investimentos destaca que o total de contratações permaneceu praticamente estável entre julho e agosto, mas está 9,3% acima do nível registrado em dezembro de 2021, “o que reflete o sólido crescimento da atividade econômica brasileira durante 2022”.

As demissões também permaneceram estáveis entre julho e agosto, em 1,777 milhão. Segundo o relatório, é o maior nível desde meados de 2014. Em relação a dezembro, os cortes subiram 7,5%.

No mês passado, a criação de empregos foi puxada pelo setor de serviços, com saldo de 141.113 empregos. Em seguida, ficou a indústria, com 52.760 contratações, na quarta alta consecutiva. No comércio foram abertas 41.886 vagas e na construção civil, 35.156. A agricultura respondeu por 7.724 postos.

Segundo o Caged, o nível do emprego formal subiu em todos os estados, com destaque para São Paulo, que apresentou saldo positivo de 74.973 postos de trabalho. No Rio, foram 30.838 e em Minas Gerais, 27.381.

O salário médio nas contratações atingiu R\$ 1.949,84, em agosto, aumento de R\$ 29,27 na comparação com julho. No entanto, a remuneração média mensal ainda está abaixo do valor registrado em agosto do ano passado, que era de R\$ 1.951,30.

Segundo o economista José Márcio Camargo, a desaceleração no ritmo das contratações já é esperada. Ele disse que o resultado do emprego é indicativo de crescimento da economia, que movimenta também o mercado informal de trabalho, com efeito positivo na taxa de desemprego.

– A economia está crescendo bem e, portanto, está gerando emprego formal e informal. A taxa de desemprego deverá continuar caindo. Mas, em algum momento, tem de parar de cair para não gerar inflação – destacou Camargo.

Ele observou, contudo, que o risco de pleno emprego e aumento de inflação ainda está longe e que antes disso, o Banco Central voltará a elevar os juros.

O ministro do Trabalho, Jose Carlos Oliveira, destacou o desempenho positivo da indústria:

– Isso é importante porque a indústria agrega valor aos nossos produtos e exige melhor qualificação, o que tende a elevar o salário médio no país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘TEMOS UMA PROPOSTA FISCAL JÁ EM DISCUSSÃO’, DIZ SECRETÁRIO DO TESOUREIRO

Ministério da Economia estuda nova regra fiscal para substituir o teto de gastos. Nova proposta deve ser divulgada em novembro

Por Antonio Temoteo e Lorena Rodrigues

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, afirmou nesta quinta-feira, 29, que o Ministério da Economia tem uma proposta para mudar a âncora fiscal do País, que hoje é a regra do teto de gastos, e pretende levar o debate para toda a sociedade. A proposta deve ser divulgada em novembro.

Como mostrou o Estadão, a proposta preliminar do Tesouro Nacional para mudanças na regra fiscal prevê uma autorização para se gastar mais nos anos em que a dívida pública estiver controlada.

“Temos proposta fiscal já em discussão e queremos levar para a sociedade. Queremos discutir o aperfeiçoamento da regra do teto. Independentemente de quem for vencedor da eleição, queremos contribuir para debate”, disse.

A ideia é manter o teto de gastos limitado à inflação do ano anterior, mas possibilitar algum crescimento real (acima da inflação) das despesas sempre que as contas estiverem controladas. Enquanto o teto pela inflação é uma regra constante, a flexibilização para se gastar mais seria apurada a cada dois anos.

Pela proposta do Tesouro, a liberação de despesas acima do crescimento da inflação dependeria essencialmente da posição da Dívida Líquida do Governo Geral (DLGG), um conceito menos utilizado para o endividamento que considera a Dívida Líquida do Setor Público (DLSP) menos o Banco Central e as estatais não dependentes. O desenho proposto prevê um espaço adicional de gastos sempre que a DLGG recuar em relação à média dos três anos anteriores.

Efeito eleições

Paulo Valle afirmou também que o Brasil está “muito bem posicionado” e que acredita que as eleições não terão “nenhum efeito inesperado” no mercado.

O secretário do Tesouro afirmou que a preocupação atual é muito mais com o cenário externo e a política monetária em países como os Estados Unidos. “A participação do investidor estrangeiro na dívida doméstica brasileira depende da definição do cenário externo. Esperamos que a definição da política monetária americana, passada as eleições, vá criar um bom cenário para investimento no Brasil”, completou.

Valle disse ainda que a dívida pública brasileira é uma “não preocupação” e que, em conversas com investidores estrangeiros, tem visto percepções bastante positivas. “Há muita pergunta de eleição [no exterior], mas nada muito diferente. cremos que não haverá nenhum efeito inesperado [de eleições]”, acredita.

Para Valle, há uma preocupação maior do investidor doméstico do que do estrangeiro em relação ao cenário fiscal brasileiro. “O Brasil fez bem o dever de casa e está preparado para enfrentar o cenário externo. Entramos 2023 com contas externas tranquilas e inflação com desafios, mas sob controle”, completou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2022

RESULTADO DE ELEIÇÃO NÃO IMPACTA NO PLANO DE INVESTIMENTO, DIZ PETROBRAS

Atividades nas áreas do pré-sal devem ter prioridade no plano de investimento da Petrobras

Por Denise Luna

A Petrobras está finalizando o seu plano de investimento para o período de 2023 a 2027 e prevê divulgá-lo ao mercado no fim de novembro, informou ontem o diretor de Governança e Conformidade da estatal, Salvador Dahan, após participar de um painel na Rio, Oil & Gas 2022. Ele descartou qualquer impacto do resultado das eleições presidenciais deste ano na elaboração do planos.

"As nossas decisões são pautadas pelas equipes técnicas, que submetem as suas propostas em um processo que vem acontecendo há muitos meses. Então, não tem nenhuma decisão do plano que possa ser afetada pelo resultado da eleição", afirmou o executivo.



Foco da estatal continua no pré-sal, mas olhar também será apurado para o refino. Foto: Pilar Olivares/Reuters

De acordo com Dahan, a última palavra sobre o plano ainda terá de ser dada pelo conselho de administração da companhia, que foi renovado em agosto, inclusive com a eleição de dois nomes indicados pelo governo Bolsonaro que chegaram a ser rejeitados pelos órgãos de controle interno da Petrobras (os comitês de elegibilidade e de pessoas).

"Acho que é assunto superado, já foi debatido exaustivamente. O mais importante é que a governança da Petrobras tem suas definições, tanto o regimento interno como no estatuto e na Lei das Estatais, e esses processos foram seguidos", argumentou.

Foco continua no pré-sal

Segundo ele, o foco da estatal continua no pré-sal, mas também estão previstos investimentos no segmento de refino. "Ele (o plano) vem com a mesma consistência que nós apresentamos nos últimos anos, é um plano que tem foco no Brasil, com o desenvolvimento nas áreas do pré-sal, e com bastante investimento, não apenas em exploração e produção, mas também no downstream", disse Dahan.

O diretor afirma que o plano ainda está sendo desenhado e não é possível divulgar o valor que será investido, ou se já incluirá novos projetos para a diversificação dos negócios da estatal diante da transição energética, como usinas eólicas offshore.

"Do ponto de vista de transição energética, a gente pretende prosseguir consistentemente com aquilo que a gente já fez, olhar projetos de descarbonização focados no desenvolvimento de produtos renováveis e, obviamente, buscando a transição através da diversificação rentável, ou seja, quais novos negócios ou atividades a Petrobras pretende focar imaginando um universo de longo prazo", explicou o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2022

PETROLEIRAS MENORES ESCALAM RÁPIDO, MAS CRESCIMENTO REQUER SIMPLIFICAÇÃO E ROYALTIES CONDIZENTES

Executivos reunidos na Rio, Oil & Gas afirmam que o avanço da produção independente no Brasil será mais agressivo e sustentado quanto menor for a burocracia estatal

Por Gabriel Vasconcelos

RIO - Impulsionadas pela compra de campos maduros da Petrobras, a produção de pequenas e médias petroleiras passou de 3 mil para 150 mil barris por dia em cinco anos. Essa expansão vai acelerar no curto prazo, quando campos já negociados mudarem de mãos e suas operações forem

recauchutadas, aponta a Associação Brasileira de Produtores Independentes de Petróleo e Gás (Abpip), que reúne 39 empresas.

Em que pese a justa euforia do setor, executivos reunidos pela entidade no Rio de Janeiro, por ocasião da Rio, Oil & Gas, afirmam que o avanço da produção independente no Brasil será mais agressivo e sustentado quanto menor for a burocracia estatal e mais ajustado forem os royalties à sua realidade financeira.

De acordo com o secretário executivo da Abpip, Anabal Santos, a produção das empresas associadas deve alcançar a casa dos 220 mil barris diários nos próximos meses. O salto estará ligado à transição da operação em três polos, negócios que avançaram entre o fim de 2021 e início desse ano.

Um deles é o polo Carmópolis, no Sergipe, que tem 11 concessões compradas por US\$ 1,1 bilhão pela Carmo Energy (Cobra). Outro é o polo Potiguar, com 22 campos em terra e no mar do Rio Grande do Norte que foram adquiridos pela 3R Petroleum ao preço de US\$ 1,38 bilhão.

Completa o trio o polo Bahia-Terra, com 28 campos onshore nas bacias do Recôncavo e Tucano. O contrato de compra deve ser assinado pelas compradoras consorciadas PetroRecôncavo e Eneva a qualquer momento, tão logo seja superado imbróglio na Justiça. O negócio está paralisado por uma liminar obtida pela Aguila Energia, antiga ofertante desclassificada do processo pela Petrobras sob a alegação de falta de lastro financeiro à operação.

Para Santos, além dessa engorda relacionada à absorção de operações ativas da Petrobras, a produção das empresas independentes vai ser cada vez mais incrementada por meio de ganhos de eficiência e campanhas de revitalização desses campos, em produção há décadas. No polo Bahia-Terra, por exemplo, o primeiro óleo é de 1958.

Simplificação

Os executivos defendem agenda de simplificação regulatória e ajuste das cobranças dos royalties. Eles pedem pela revisão dos processos hoje exigidos pela Agência Nacional de Petróleo, Biocombustíveis e Gás Natural (ANP) e pleiteiam, inclusive, a criação de uma superintendência focada em campos maduros para reforçar a atenção da agência a essa fatia do mercado.

O presidente da PetroRecôncavo, Marcelo Magalhães, observa que um processo de transferência de concessão no Brasil demora hoje entre dez e 12 meses na média, tempo em que se deixa de desenvolver projetos e realizar receita.

“Isso tem implicações de caráter financeiro, fiscal e societário. Precisamos de processos céleres porque estamos em uma indústria que precisa fazer investimentos logo porque pode deixar de ser relevante em 10 ou 15 anos”, diz Magalhães, que também acumula a vice-presidência da Abpip.

A mesma lógica, diz o diretor de Relações Institucionais da Perenco no Brasil, Leonardo Caldas, se aplica ao tempo de obtenção da aprovação das transações no Cade ou das licenças ambientais pelas novas operadoras. Mais do que tempo, observa o executivo, a burocracia consome hora-homem de forma desproporcional ao porte das empresas.

Anabal Santos cita a resolução de pendências regulatórias que a ANP busca sanar em meio à passagem de bastão da concessão e operação. “Um caminho é criar uma lista de pendências e assinar um termo de ajuste de conduta (TAC) com a nova empresa se comprometendo a regularizar toda situação mesmo depois de concluída a transferência da concessão”, afirma.

Royalties condizentes

Os executivos reconhecem avanços nos últimos anos como as resoluções que cortaram à metade, para 5%, a incidência dos royalties às empresas de pequeno porte que produzem até 1 mil barris por dia e de médio porte que produzem até 10 mil barris diários. Para Magalhães, no entanto, esse corte penaliza empresas que ultrapassam esses tetos. O ideal, defende, é a aplicação da redução para todos os campos enquadrados como marginais, que contam 313 no País.

“Reduzir carga tributária é o que permite a ampliação de investimentos que, no nosso caso, muda muito o perfil de retorno dos projetos”, diz Magalhães. Por trás, a tese de que taxar menos as empresas que atuam em campos maduros vai abrir espaço para mais investimentos na recuperação desses ativos, maximizando receitas e, com elas, o próprio bolo dos royalties e todas as externalidades à cadeia.

Outra reclamação diz sobre o preço de referência do barril para os royalties. Eles apontam fato de a taxa ser aplicada sobre o preço cheio, quando vendem o óleo à Petrobras a preço descontado pelo processo de tratamento e utilização de instalações da estatal, como os dutos. Segundo Santos, o desajuste leva a cobranças efetivas de até 17% sobre a receita dessas produtoras.

Uma das alternativas propostas é a cobrança de royalties direto sobre o valor de nota fiscal da venda. Recentemente, também, o governo federal indicou disposição de antecipar a revisão dos preços de referência do barril para o cálculo de royalties a fim de poupar pequenas e médias empresas do setor.

“Muitas das regras que valem ainda hoje só tinham sentido em um mercado totalmente dominado pela Petrobras. É preciso fazer ajustes para acompanhar a abertura do mercado”, diz Magalhães.

Desinvestimentos da Petrobras

Os executivos também defendem a continuidade do processo de desinvestimentos da Petrobras, acordado com o Cade, e maior diligência por parte da ANP na cobrança pela devolução de blocos da estatal que nunca foram desenvolvidos, ainda que possuam declaração de comercialidade.

Considerando somente campos em terra, a Abpip conta 194 concessões ainda passíveis de venda pela Petrobras, com produção agregada pouco menor que as 47 concessões ainda em processo de venda. Soma-se a esses campos, uma série de ativos offshore. Segundo a Abpip, pelo menos 24 poços teriam sido declarados comerciais há mais de dez anos e nunca produziram sob a Petrobras.

“É preciso exigir uma posição da Petrobras. Ou vai (produzir) ou então devolve. Esses campos não são mais atrativos para eles (Petrobras), mas podem ser bem aproveitados por empresas de porte menor”, diz Santos.

Sobre o impacto de eventual troca de governo sobre o programa de desinvestimentos de campos maduros da Petrobras, os executivos disseram acreditar que o processo está pacificado dentro da estatal, hoje focada em ativos maiores no pré-sal e futuras províncias, como a Margem Equatorial.

Caldas, da Perenco, lembra que parte da iniciativa começou ainda sob governos do PT e Magalhães, da PetroRecôcavo, sugere que o interesse público na venda de campos maduros para sua recuperação é notório e suprapartidário. “Veja o que acontece na Bahia. O governador da Bahia é do PT e eu garanto que está muito satisfeito com a atividade econômica que despertamos”, diz Magalhães.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CADE E OCDE ESTIMAM REDUÇÃO MILIONÁRIA EM PREÇOS DE PASSAGENS AÉREAS

Mudança depende das regras do mercado de distribuição de combustível de aviação, conforme relatório

Por Beatriz Olivon Formada em jornalismo pela UnB e em Direito pelo IDP. Está no Valor desde 2014 e atua em Brasília, com foco nos tribunais superiores e Carf.

Brasília - Os consumidores brasileiros podem ter uma queda de custo anual total que variará entre R\$ 58,40 milhões e R\$ 88,03 milhões referente ao preço de passagem aérea. Isso vai depender do formato de entrada no mercado de distribuição de combustível de aviação. Os dados constam no Relatório de Avaliação Concorrencial da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE): Brasil, projeto desenvolvido pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e pela OCDE.

As recomendações do relatório foram apresentadas no "National Competition Day", evento promovido pelo Cade e OCDE, na terça-feira, para debater leis e regulações setoriais que podem alterar o funcionamento competitivo e eficiente dos mercados nos setores de aviação civil e portos no Brasil.

A OCDE projeta que menores custos de combustível de aviação levariam a prováveis reduções nos preços das passagens aéreas. O benefício total estimado para o consumidor nos próximos 10 anos (de 2022 a 2032) varia de R\$ 896 milhões a R\$ 1,351 bilhão.

Os benefícios dos passageiros de uma mudança nos regulamentos foram calculados considerando três aeroportos internacionais: Guarulhos, no Estado de São Paulo, Galeão, no Estado do Rio de Janeiro; e Brasília, no Distrito Federal.

A seleção se baseou nos aeroportos que já são ou em breve serão conectados diretamente a dutos de combustível de aviação. E, juntos, os três aeroportos são responsáveis por cerca de um terço das viagens regulares com um aeroporto brasileiro como origem.

No documento, a OCDE recomenda mudanças na regulamentação de distribuição de combustível de aviação no Brasil, para reverter as restrições à entrada. Uma recomendação é que os operadores aeroportuários devem garantir o livre acesso para novos fornecedores de combustível. A expectativa é que, se implementadas, as mudanças regulatórias afetariam os mercados de combustível de aviação, promovendo a entrada e reduzindo os preços por meio de mais concorrência.

O relatório ainda teve a colaboração da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Ministério da Infraestrutura. No total, ele tem 368 recomendações que, segundo a OCDE, podem levar a um benefício econômico entre R\$ 700 milhões e R\$ 1 bilhão por ano, em favor dos consumidores brasileiros.

Está em julgamento no Cade um processo em que a Gran Petro pede a entrada no pool do abastecimento do aeroporto de Guarulhos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2022

NEOENERGIA E PRUMO ASSINAM ACORDO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE E EÓLICA MARÍTIMA NO PORTO DO AÇU

Acordo, que começará pelos estudos ambientais foi anunciado durante a Rio Oil & Gas
Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



Vista geral do Porto de Açu, no norte do Rio de Janeiro — Foto: André Coelho/Agência O Globo

A Neoenergia assinou um memorando de entendimento com a Prumo Logística para estudar projetos de geração de energia eólica marítima (offshore) e hidrogênio verde no Porto do Açu, no norte do Rio de Janeiro.

O acordo foi anunciado durante a Rio Oil & Gas na manhã de hoje. A diretora executiva de renováveis da Neoenergia, Laura Porto, defendeu a importância da aprovação de um marco legal para que a companhia tenha segurança jurídica para avaliar esses investimentos. Para ela, as regulações para esse setor precisam levar em consideração a possibilidade dessas fontes de impulsionar o desenvolvimento industrial brasileiro.

“O ponto de partida é um marco regulatório robusto. É preciso ter uma política energética que envolva financiamentos adequados e valorização dos atributos da fonte”, disse.

Segunda Porto, no caso da eólica offshore, a demanda deve vir principalmente do mercado livre de energia, no qual os consumidores podem escolher os fornecedores. “Acho que o futuro da eólica offshore vai ser o mercado livre, muitos projetos estão perto do centro de carga e isso traz uma vantagem competitiva, porque evita grandes transmissões”, apontou.

Ela lembrou que isso vai levar a tarifas de transmissão menores para as eólicas offshore no Sudeste, principalmente com a adoção do sinal locacional, que precifica a distância das usinas de geração da demanda.

O acordo com a Prumo vai começar pelos estudos ambientais, disse a diretora. A Neoenergia tem um processo de licenciamento ambiental em curso no Ibama para desenvolver 3 gigawatts (GW) de eólicas offshore na costa do Sudeste.

O presidente da Prumo Logística, Rogério Zamprónha, disse que atualmente há parques eólicos offshore sendo desenvolvidos na Europa a um preço equivalente a R\$ 300 por megawatt-hora (MWh), o que deve cair com o avanço tecnológico nos próximos anos. Ele apontou, no entanto, que os preços tendem a ser maiores para projetos flutuantes do que para aqueles com fundações fixas no fundo do mar.

“Já vejo hoje capacidade de a eólica offshore gerar energia tão competitiva quanto a terrestre, considerando o tempo que ainda vai levar para esses projetos se desenvolverem”, disse.

A Neoenergia também tem memorandos de entendimento com os governos de Pernambuco, do Ceará e do Rio Grande do Norte para o desenvolvimento de hidrogênio verde; e com o governo do Rio Grande do Sul para o desenvolvimento de plantas de hidrogênio verde e estudos para a geração eólica em alto-mar no litoral gaúcho, no parque offshore Águas Claras.

A Prumo também tem acordos para estudar eólicas offshore e hidrogênio verde com a EDF Renewables. “Um projeto offshore requer muita logística associada. Um dos principais fatores para o desenvolvimento dos projetos é uma base logística forte, uma base portuária, porque sem isso

não há condições de estabelecer uma cadeia de serviços que perdure pela vida dos projetos”, disse o presidente da EDF Renewables Brasil, André Salgado.

Zampronha lembrou que o Porto do Açu já tem uma cadeia instalada que pode auxiliar no desenvolvimento desses projetos, incluindo fornecedores para a indústria de petróleo e gás, que tem equipamentos em comum com as explorações offshore, além de uma infraestrutura que pode permitir levar a amônia, derivado do hidrogênio verde, a clientes do agronegócio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2022

MINÉRIO DE FERRO SOBE 3,5% NO MERCADO À VISTA, PARA US\$ 98,85 POR TONELADA

Com esse desempenho, o minério reduziu a 2,1% a desvalorização acumulada em setembro

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Bishnu Sarangi/Pixabay

Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado transoceânico, com o aquecimento da atividade comercial nos portos chineses às vésperas do feriado prolongado pelo Dia Nacional da China, celebrado em 1º de outubro.

Segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, o minério com teor de 62% avançou 3,5% no norte do país asiático, para US\$ 98,85 por tonelada.

Com esse desempenho, o minério reduziu a 2,1% a desvalorização acumulada em setembro. No ano, as perdas giram em torno de 17%.

Os contratos futuros mais negociados na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), com vencimento em janeiro, tiveram alta mais modesta, de 0,8%, para 722,50 yuans por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DO RIO DE JANEIRO APRESENTA MELHORIAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2022/2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/09/2022 - 18:12



Trabalho realizado pela Docas do Rio em conjunto com o Pier Mauá visa aperfeiçoar a operação do Terminal Internacional de Passageiros

Diversas ações vêm sendo implementadas para melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, no Porto do Rio. Os projetos estão sendo executados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), responsável pela administração do porto carioca, em parceria com a empresa Pier Mauá, para atender à

próxima temporada que começa no próximo dia 28 de outubro e promete ser a maior dos últimos 10 anos.

Entre as medidas já realizadas pela autoridade portuária estão a manutenção das defensas, bem como a avaliação e substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação.

A CDRJ tem em desenvolvimento projeto de dragagem com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

Para este projeto de dragagem, a Pier Mauá promoveu um levantamento batimétrico da área e diversos levantamentos hidrográficos. Tais estudos serviram de base para a autoridade portuária realizar a licitação e a contratação dos serviços de dragagem, que serão iniciados de imediato. A Docas do Rio também destacou a participação do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), que desenvolveu a Composição de Preços Unitária (CPU), necessária para a realização do projeto.

“Cabe ressaltar que Docas do Rio está em processo de execução do projeto de pavimentação do cais da Gamboa, uma intervenção que trará mais segurança e conforto aos cruzeiristas. Isso porque, quando o número de navios simultâneos supera a capacidade de atracação do nosso cais, é necessário utilizarmos também o cais público”, comenta Marcello Chagas, responsável pela operação marítima do Pier Mauá.

Segundo o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, “com as medidas adotadas a autoridade portuária espera que a Temporada de Cruzeiros 2022/2023 seja um sucesso e atinja níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

De 28 de outubro deste ano a 17 de abril de 2023 o Pier Mauá aguarda a chegada de 500 mil cruzeiristas durante a temporada de cruzeiros 2022/2023. Para Marco Ferraz, presidente da CLIA Brasil, o setor estava em franco crescimento antes da pandemia e deve retomar agora com força total.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

KEPPEL OBTÉM US\$ 2,8 BILHÕES EM ENCOMENDA DA PETROBRAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/09/2022 - 18:12



Foto ilustrativa

A Petrobras assinou um contrato com o Estaleiro Keppel para a construção do FPSO P-83, como resultado do avanço do projeto de desenvolvimento do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, no Brasil.

Conforme detalhado pela Petrobras, a P-83 terá capacidade para produzir até 225 mil barris de petróleo por dia (bpd), processar até 12 milhões de m3 de gás por dia e armazenar mais de 1,6 milhão de barris. Estará

entre as maiores unidades de produção flutuantes do mundo.

Em um comunicado separado, a Keppel informa que a encomenda representa um investimento de cerca de US\$ 2,8 bilhões. Esta é uma encomenda repetida para a Keppel, seguindo a do FPSO P-80 feito pela Petrobras em agosto deste ano. O P-83 será idêntico ao P-80 em especificações e metodologia de execução, revela a Keppel.

O projeto envolvendo este último pedido prevê a interligação de 15 poços, sendo 8 produtores de petróleo e 7 injetores. A plataforma será a décima primeira unidade a ser instalada em Búzios. A Petrobras é a operadora deste campo com 92,6% de participação, tendo como sócios CNOOC e CNOOC, com 3,7% cada.

A fabricação dos módulos topside será replicada nas instalações da Keppel O&M em Cingapura, China e Brasil, enquanto a construção do módulo de casco e acomodação será feita pela CIMC Raffles na China. A integração dos componentes separados será realizada em Cingapura, com a fase final dos trabalhos de comissionamento offshore realizados pela Keppel O&M quando o FPSO chegar ao campo de Búzios.

A embarcação iniciará a produção em 2027 e contribuirá para aumentar a capacidade instalada do campo dos atuais 600 mil bpd para 2 milhões de bpd.

A P-83 faz parte da nova geração de plataformas da empresa, com alta capacidade de produção e tecnologias para redução de emissões de carbono. A plataforma usará a tecnologia de flare fechado, que aumenta o uso do gás e evita que ele seja queimado na atmosfera.

Outra inovação será o sistema de detecção de gás metano, capaz de atuar para prevenir ou mitigar o risco de vazamentos desse composto, segundo a Petrobras.

A plataforma também será equipada com tecnologia CCUS – Captura, Uso e Armazenamento Geológico de CO₂.

A P-83 também será equipada com tecnologia de gêmeos digitais, que consiste na reprodução virtual da plataforma, permitindo diversas simulações remotas e testes operacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

CBO & WÄRTSILÄ ASSINAM ACORDO PIONEIRO EM DESCARBONIZAÇÃO NO SEGMENTO DE OIL & GAS NAS AMÉRICAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/09/2022 - 18:12



A Wärtsilä e o Grupo CBO assinaram um acordo (Agreement for Decarbonization Modelling) com o objetivo de apoiar e acelerar a descarbonização da frota da empresa.

A plataforma Wärtsilä vai acelerar a jornada do Grupo CBO em direção a operações com menos emissões em sua frota de embarcações de apoio marítimo. O acordo foi assinado em agosto.

O escopo completo do acordo inclui uma análise detalhada dos potenciais benefícios para a CBO e de soluções de curto e longo prazo. Estes incluem digitalização, eficiência energética e dispositivos de economia de energia, hibridização e futuros combustíveis marítimos alternativos, com foco particular na viabilidade do combustível Etanol. A intenção é ter um relatório completo finalizado antes do final deste ano.

Este é o primeiro contrato da Wärtsilä na área de descarbonização para o segmento de oil & gas na América Latina e o segundo nas Américas.

“Estamos muito orgulhosos em poder estender nossa parceria de sucesso com a CBO por meio deste acordo de descarbonização. Trabalharemos em conjunto na avaliação de todos os tipos de medidas potenciais de descarbonização, levando em consideração seus prós e contras, e

encontraremos as alternativas mais ecológicas e comercialmente viáveis para a frota”, ressaltou Hanno Schoonman, sales director da Wärtsilä para as Américas.

“O Relatório de Sustentabilidade recentemente divulgado pela CBO indica que a empresa está fortemente comprometida em estabelecer uma posição de liderança em práticas para minimizar os impactos ambientais causados pela atividade de navegação. Descarboxiar a operação com segurança é uma prioridade e, por isso, aproveitar a expertise e competência da Wärtsilä para definir as soluções mais rápidas e com melhor custo-benefício será um diferencial para atingir as metas estabelecidas”, destacou Marcelo Martins, diretor técnico e comercial da CBO.

O relacionamento entre a Wärtsilä e a CBO já soma alguns anos. O mais recente foi a contratação de uma solução híbrida de baterias, a primeira desse tipo para uma empresa na América Latina. A instalação será realizada no PSV CBO "Wiser" (embarcação com projeto Wärtsilä), que está em operação para a Equinor Brasil como resultado de uma negociação ganha-ganha em um contrato de longo prazo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

PORTO DE SANTOS BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO ACUMULADO DO ANO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/09/2022 - 18:12



De janeiro a agosto, cais santista escoou 110 milhões de toneladas, alta de 9%

A movimentação de contêineres no Porto de Santos em agosto atingiu 456,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e superou em 12% o resultado do mesmo mês do ano passado. Também no acumulado do ano os números foram expressivos, atingindo 3,3 milhões de TEU, 2,9% acima dos oito primeiros meses de 2021 e a melhor marca para o período.

O desempenho do contêiner e das cargas do agronegócio puxaram para cima os números globais do Porto, levando-o a registrar novo recorde para o acumulado do ano, com 110,1 milhões de toneladas, alta de 9,0% sobre igual período do ano anterior.

O crescimento verificado em agosto foi surpreendente, ao somar 14,6 milhões de toneladas, um acréscimo de 21,4% sobre agosto de 2021, resultando no melhor desempenho para o mês.

No ano, os embarques somaram 80,3 milhões de toneladas, alta de 11,1% em relação ao mesmo período de 2021. Já as descargas atingiram 29,8 milhões de toneladas, crescimento de 3,6%.

Em agosto, os embarques totalizaram 10,6 milhões de toneladas, crescimento de 31,0% sobre esse mês em 2021. As descargas chegaram a 4,0 milhões de toneladas, 1,6% a mais do que o apurado em agosto do exercício passado.

Os destaques entre as cargas do agronegócio, no mês de agosto, foram para a soja em grão, com 782,7 mil toneladas (+328,75%); milho, com 2,3 milhões de toneladas (+25,2%); açúcar, com 2,5 milhões de toneladas (+24,1%); farelo a granel, com 831,2 mil toneladas (+63,5%); e celulose, com 810,3 mil toneladas (+68,7%).

No acumulado do ano destacaram-se os embarques de celulose, com um expressivo movimento de 5,4 milhões de toneladas, aumento de 61,2%; de milho, com 6,4 milhões de toneladas (+78,0%); soja em grão, com 23,8 milhões de toneladas (+9,9%); farelo de soja a granel, com 6,2 milhões de

toneladas (+32,0%); e carnes, com 1,5 milhão de toneladas (+31,8%). Entre as descargas sobressaiu-se o fertilizante, com 5,5 milhões de toneladas (+13,1%).

O fluxo de navios nos oito primeiros meses do ano atingiu 3.454 embarcações, 6,2% acima do apurado nesse período do ano passado.

Granéis líquidos - Apresentaram crescimento, no mês, de 5,1%, atingindo 1,6 milhão de toneladas, refletindo os aumentos nos embarques de álcool (39,2%); óleo combustível (24,1%); e soda cáustica (24,3%). No acumulado do ano a categoria atingiu 12,6 milhões de toneladas, alta de 3,7%, a melhor marca para o período.

Granéis sólidos – Somaram 7,4 milhões de toneladas em agosto, crescimento de 34,6%. O milho, açúcar, soja em grãos, farelo de soja, celulose e fertilizantes foram os destaques. No acumulado do ano até agosto o segmento soma 56,8 milhões de toneladas, alta de 12,6%, a melhor marca para o período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

EMPRESAS DEFENDEM PREVISIBILIDADE PARA ATRAIR INVESTIMENTOS EM EÓLICAS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 29/09/2022 - 14:11



Arquivo/Divulgação

Executivos esperam marco regulatório claro e sugerem criação de incentivos para desenvolvimento de toda a cadeia produtiva, como forma de reduzir custos dos projetos nos próximos anos

Empresas de energia acreditam que a competitividade da geração eólica offshore no mercado brasileiro dependerá da previsibilidade da capacidade a ser instalada ao longo da costa, da regulamentação e de

incentivos para o desenvolvimento de toda a cadeia produtiva. A avaliação, segundo executivos em debate promovido pela Rio Oil & Gas, é que esses fatores vão contribuir com redução de custos e com a atração de investimentos que, no caso das multinacionais, competem com projetos de outros mercados pelo mundo.

Para a diretora executiva de renováveis do grupo Neoenergia, Laura Porto, a preocupação maior é construir um marco que nos dê segurança, que tenha atributos socioambientais, de desenvolvimento industrial e agregue valor ao país. Ela identifica a necessidade de incentivos por meio de políticas que promovam boas condições de financiamento, incentivos tributários e valorização dos produtos. “Tudo pode vir através de uma política energética que precisa ser discutida”, disse Laura, nesta quinta-feira (29), durante o painel “O desenvolvimento do mercado de geração de energia eólica offshore no Brasil”, na Rio Oil & Gas.

O gerente de desenvolvimento de negócios na Equinor, André Leite, observa vocações regionais na costa brasileira. Leite citou a vocação industrial da região Sul e a maior proximidade do Nordeste com a Europa, podendo fazer da região um polo exportador de energia. Ele acredita que ainda seja difícil para o governo federal imaginar um leilão específico, considerando o alto custo da tecnologia antes de seu desenvolvimento no país. Leite comparou que o Reino Unido, dentro de alguns anos, conseguiu atingir custos mais baixos na eólica offshore do que nos parques onshore. Um caminho para as primeiras unidades, sugeriu, é criar condições para reduzir custos — revendo a carga tributária, por exemplo.

O CEO da EDF Renewables do Brasil, André Salgado, também defendeu uma regulamentação clara e a criação das condições de competitividade, como incentivos para empresas se instalarem para fabricar equipamentos, construir parques e desenvolver a cadeia logística. Ele acredita que o segmento eólico offshore siga caminho semelhante ao dos parques geradores em terra, que hoje são uma realidade na matriz energética brasileira. “Para o offshore, tem muita gente que não acredita, mas chegaremos a muitos gigawatts construídos em pouco tempo”, projetou.

Salgado vê necessidade de definição de qual será o programa energético para a eólica offshore e de quantos gigawatts de capacidade serão construídos ao longo do tempo. Ele chamou a atenção para o desenvolvimento dessa indústria no país como forma de garantir a competitividade nacional. “Não adianta trazer turbina e equipamentos [de fora]. Precisamos incentivar a cadeia de fabricação e construção no Brasil. Vai demandar competitividade da eólica offshore para geração de energia”, afirmou.

Para Leite, da Equinor, o exercício de chegar ao custo baixo não é tão simples. A Equinor tem meta global de atingir 50% de sua matriz com renováveis. Ele identifica a geração eólica offshore já sendo parte majoritária do mercado mundial de fontes renováveis. No Brasil, a empresa espera ter uma meta equilibrada como nos demais países em que atua.

Leite também ressaltou a importância da previsibilidade para atração de investimentos, já que existe uma competição para a seleção dos projetos das multinacionais entre diferentes países. Segundo o executivo, a Equinor tem entre quatro e cinco clusters de energia renovável no mundo. Ele considera que para o Brasil ser um deles será fundamental, além da previsibilidade, é preciso construir um marco regulatório forte e reunir condições para a cadeia se estabelecer no Brasil.

Acordo

Durante o painel, a Neoenergia e a Prumo, que administra o Porto do Açu (RJ), assinaram um memorando de entendimento (MoU, na sigla em inglês) para o desenvolvimento de estudos para a produção de hidrogênio verde no porto localizado no norte fluminense. O acordo inclui ainda a realização de estudos para geração eólica offshore na região e abrange aspectos socioeconômicos, ambientais, cadeia de suprimentos e logística do complexo industrial e portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

MARINHA CRIA CENTRO DE PROJETOS DE SISTEMAS NAVAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/09/2022 - 21:22



Divulgação

CPSN deverá contribuir com objetivos estratégicos da força naval. Nova estrutura terá apoio da base de submarinos em Itaguaí (RJ), sendo subordinada à Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico

O Comando da Marinha do Brasil criou o Centro de Projetos de Sistemas Navais (CPSN), voltado para tarefas técnicas e gerenciais relacionadas aos projetos

de concepção, básico e detalhado para o desenvolvimento ou modernização de sistemas navais complexos, especialmente meios navais. A nova estrutura organizacional deverá contribuir com os objetivos estratégicos da força naval, sob a direção de um oficial-general do corpo da Armada ou do corpo de Engenheiros da Marinha.

A portaria que cria o CPSN, publicada esta semana, estabelece que o centro será uma organização militar com semi autonomia administrativa, com apoio da Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM), com sede em Itaguaí (RJ), subordinado à Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e

Tecnológico da Marinha (DGDNTM). A implantação do CPSN será efetivada de modo progressivo, conforme atos baixados pela diretoria.

Durante a fase de implantação, fica criado o Núcleo de Implantação do Centro de Projetos de Sistemas Navais (NI-CPSN) o qual deverá, gradativamente, assumir a responsabilidade pela estrutura física, organizacional e orçamentária do novo centro. O comandante da Marinha, Almir Garnier Santos, determinou que o núcleo terá suas atividades e organização estruturadas por um regulamento provisório, aprovado pelo diretor-geral de desenvolvimento nuclear e tecnológico, e será considerado automaticamente extinto após a cerimônia de mostra de ativação do CPSN.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2022

CORREÇÃO ADUANEIRA SOBRE IMPORTAÇÃO POR PESSOA FÍSICA É AVANÇO, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 28/09/2022 - 20:58



Arquivo/Divulgação

Receita Federal editou instrução normativa 2.101/2022, que disciplina modalidade da importação indireta, por conta e ordem de terceiro ou por encomenda da PF

A Receita Federal editou a instrução normativa 2.101/2022, que disciplina a modalidade da importação indireta, por conta e ordem de terceiro ou por encomenda, quando o comprador no mercado interno é a pessoa física. Para o advogado Fernando

Moromizato Junior, especialista em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro e membro da Advocacia Ruy de Mello Miller, ao reconhecer o que antes já era assegurado, foi corrigida somente uma imprecisão legislativa que levava a crer que o enquadramento poderia ser realizado apenas em caso de importador e encomendante como pessoa jurídica.

Mesmo assim, ele ressaltou que a mudança trouxe mais clareza nas operações de importação, considerando que, tecnicamente, nunca houve vedação pela legislação aduaneira à pessoa física. Na prática, conforme o jurista, a Receita Federal dispõe de 10 superintendências regionais e algumas regiões fiscais que adotavam a interpretação equivocada dada pela Consulta Disit SRRF07 18/2013.

“Agora, isso mudou, ou seja, as regras de enquadramento da operação na DI, relativas às importações indiretas, ficaram claras por serem aplicadas tanto às pessoas jurídicas quanto físicas, desde que, no caso das pessoas físicas, a operação seja realizada para suas atividades profissionais, inclusive na condição de produtor rural, artesão, artista ou assemelhado; seu uso e consumo próprio; e suas coleções pessoais. Isso significa maior segurança jurídica, afastando dúvida quanto à interpretação da legislação aduaneira”, elencou o advogado.

Em sua opinião, se por um lado houve uma pacificação nessa discussão, por outro, ela deixa de disciplinar sobre a permissão de revenda futura do bem descaracterizado de uso próprio e prazos para tanto. “É uma legislação a conta gotas e repleta de retalhos que não interessa a ninguém”, criticou Moromizato Junior.

De acordo com a advogada Isabela Rossitto Jatti, do escritório Brandão Canella Advogados Associados, a nova instrução normativa estabelece que pessoas físicas possam trazer mercadorias do exterior, por meio das modalidades indiretas de importação “por conta e ordem” e “por encomenda”, até então reservadas somente às empresas.



“Na importação por encomenda, contrata-se uma importadora que irá trazer o produto em seu próprio nome, para depois revendê-la ao encomendante. Já na modalidade por conta e ordem, o comprador adquire a mercadoria no exterior em seu nome e com recursos próprios, mas contrata o importador para fazer o despacho aduaneiro”, explicou a jurista à Portos e Navios, reforçando que, pela IN RFB 2.101/2022, a pessoa física que optar por essas modalidades poderá trazer apenas mercadorias relacionadas às suas atividades profissionais. “A nova norma, porém, estabelece penalidade de perdimento (apreensão), para os casos em que for verificada fraude ou simulação para ocultar quem está comprando a mercadoria importada”, alertou Isabela.

Condição de industrializador

Consultor especialista em tributação sobre o consumo e sócio fundador da empresa FiscalC Facilitadores Fiscais, o advogado Diego Marques Lora ressaltou que a legislação, que regulamenta o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), equipara a condição de industrializador, para fins de incidência dessa taxa e também do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o adquirente de fato da mercadoria, ou seja, o encomendante ou o adquirente efetivo na importação por conta e ordem.

“O que se discute e continua obscuro, nessa modalidade de operação de comércio exterior, é a atuação de pessoas físicas na condição de encomendantes ou de adquirentes de mercadorias estrangeiras importadas por sua conta e ordem. A discussão foi instaurada a partir do texto da IN RFB 1861/2018, que apenas reconhecia, como possíveis atores nessa relação, as pessoas jurídicas, ignorando o fato de não haver restrição para pessoas jurídicas adquirirem mercadorias do exterior”, alertou Lora.

Segundo ele, o imbróglio se acentuou com a publicação da IN RFB 1984/2020, que passou a regulamentar exatamente as importações realizadas por pessoas físicas, remetendo a uma interpretação conjugada com a normativa de 2018, ao admitir a participação de pessoas físicas na condição de encomendantes ou de adquirentes de mercadorias estrangeiras importadas por sua conta e ordem.

“Essa interpretação conjugada desatou uma divisão de entendimentos dentro do sistema de administração aduaneira e entre os profissionais atuantes no setor. Diante de tal cenário, a Receita Federal se movimentou e, no último dia 13, publicou a IN RFB 2101/2022, alterando o texto da norma publicada em 2018, para formalizar aquilo que muitos já entendiam ser aplicável: a importação indireta por pessoas físicas por intermédio de pessoas jurídicas atuantes como importadores habilitados, resguardadas as limitações legais para que indivíduos importem mercadorias e as movimentem no mercado interno”, destacou o consultor.

Para Lora, mesmo que ainda existam muitos pontos a serem dirimidos, “não resta dúvida de que a publicação da IN RFB 2101/2022 representa um considerável avanço na discussão em curso e no processo de pacificação do assunto”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 29/09/2022