

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 071/2022
Data: 03/06/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TCU DÁ AVAL PARA GOVERNO ASSINAR RENOVAÇÃO DE CONTRATO COM A MRS	4
SANTOS ENTREGARÁ PARTE DAS OBRAS DO EMISSÁRIO SUBMARINO NOS PRÓXIMOS DIAS	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	6
RETOMADA PELO GOVERNO FEDERAL PERMITE AVANÇO DAS OBRAS DA ESTRADA BOIADEIRA, NO PARANÁ	6
“VAMOS SEGUIR A ROTA COM PROGRESSO”, DIZ MINISTRO APÓS APRESENTAR NOVOS SECRETÁRIOS DO MÍNFRÁ.....	7
NOVA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO GARANTE SEGURANÇA AOS CONDUTORES, DIZ SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MÍNFRÁ	8
CONSELHO DO PPI QUALIFICA SÉTIMA RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	10
CONSELHO DO PPI RECOMENDA QUALIFICAÇÃO DE 13 NOVOS PROJETOS	10
CONSELHO DO PPI RECOMENDA INCLUSÃO DA PETROBRAS EM ESTUDOS PARA PRIVATIZAÇÃO.....	11
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E IPEA ESTIMAM PARÂMETROS PARA ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA.....	12
MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO PESSOAL NO PARÁ E AMAPÁ	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL - OS PRIMEIROS NÚMEROS	14
NACIONAL - HUB – CURTAS	15
“ROTA DO PROGRESSO” 1.....	15
“ROTA DO PROGRESSO” 2.....	15
CONCESSÕES 1.....	15
CONCESSÕES 2.....	15
NACIONAL - MINISTÉRIO DA CIÊNCIA APRESENTA PLATAFORMA SOBRE RISCOS CLIMÁTICOS	15
NACIONAL - ESTADOS E GOVERNO TERÃO 11 DIAS PARA UM ACORDO SOBRE O ICMS DOS COMBUSTÍVEIS	16
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PAÍS RECUA NO 1º TRIMESTRE, APONTA CNI	18
INTERNACIONAL - OPERAÇÕES DE CONTÊINERES TÊM AUMENTO DE 4,2% NOS PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA.....	20
INTERNACIONAL - LDC TEM SUCESSO EM TESTE COM BIOCOMBUSTÍVEL EM NAVIO CARREGADO COM SUCO	21
PORTUGAL - SINES É O 19º MAIOR PORTO DA UNIÃO EUROPEIA	22
OPINIÃO – ECONOMIA - PORTUGAL: CADA VEZ MAIS “VERDE-AMARELO”.....	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
SANTOS BRASIL DESENVOLVE AÇÕES PARA REDUÇÃO DE RESÍDUOS, CONSUMO DE ÁGUA E EMISSÕES DE CO2.....	26
TEREOS E BP BUNGE TROCAM PEÇAS PARA REDUZIR CUSTOS E IMPACTOS AMBIENTAIS	27
PRODUTIVIDADE NA AGRICULTURA BRASILEIRA CRESCEU 400% EM 45 ANOS	28
O PRINCIPAL NAVIO FRANCÊS CMA CGM PARA DE TRANSPORTAR RESÍDUOS PLÁSTICOS A BORDO DE SEUS NAVIOS.....	30
DIÁLOGO PÚBLICO ABORDA CONCORRÊNCIAS NO SETOR PORTUÁRIO	31
PORTO DE JACKSONVILLE, FLÓRIDA, CONCLUIU PROJETO DE APROFUNDAMENTO COM INVESTIMENTO QUE ATINGIU US\$ 420 MILHÕES	33
COPERSUCAR LANÇA CAMPANHA DE PREVENÇÃO A INCÊNDIOS	34
PPI APROVA NOVOS PASSOS PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E DE AEROPORTOS.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
CNC APRESENTA PROPOSTA DE ADEQUAÇÕES AO TEXTO DA PEC DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	37
CULTURA É A BASE PARA A TRANSFORMAÇÃO VERDE DA CONSTRUÇÃO CIVIL.....	37
IMPLANTAÇÃO DO 5G NAS CAPITAIS É ADIADA PARA SETEMBRO, DECIDE ANATEL.....	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
ENTIDADE DE POSTOS DE GASOLINA DESCARTA RISCO DE FALTA DE DIESEL	41
RESERVA DE AÇÕES DA ELETROBRAS COM FGTS ESTÁ ACIMA DO ESPERADO, DIZEM BANCOS.....	42
GOVERNO AVALIA PEC PARA COMPENSAR ESTADOS POR REDUÇÃO NO ICMS DE COMBUSTÍVEIS OU SUBSÍDIO DO DIESEL ...	43
PETROBRAS DIZ QUE CONCLUIU PRIMEIRO TESTE DE PRODUÇÃO DE QUEROSENE DE AVIAÇÃO	45
MEIS E MICROEMPRESAS TÊM ATÉ HOJE PARA NEGOCIAR DÍVIDAS; SAIBA COMO FAZER.....	46
PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 0,1% EM ABRIL ANTE MARÇO, DIZ IBGE	47
VALOR ECONÔMICO (SP)	49
ARGENTINA PREVÊ EXPORTAÇÃO RECORDE COM COMMODITIES	49
PRIVATIZAÇÕES: GOVERNO PRETENDE LEILOAR MAIS 90 ATIVOS, NO TOTAL DE R\$ 190 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 070/2022
Página 3 de 57
Data: 03/06/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

OS 100 DIAS DA GUERRA DA RÚSSIA NA UCRÂNIA EM NÚMEROS	50
APÓS EPISÓDIO DE AGRESSÃO, FISCAIS AGROPECUÁRIOS RETOMAM ATIVIDADES NO PARAGUAI	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS	54
PROJETOS DE BASE INDUSTRIAL DE DEFESA TERÃO APORTE DE R\$ 120 MILHÕES PARA INOVAÇÃO	54
SALOMÃO, DA POSIDONIA: 'NÃO EXISTE MONOTONIA NA CABOTAGEM'	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TCU DÁ AVAL PARA GOVERNO ASSINAR RENOVAÇÃO DE CONTRATO COM A MRS

Com o sinal verde, a empresa seguirá operando a malha ferroviária de 1,6 mil quilômetros até 2056

Por: Redação



Com a renovação da MRS, mais de R\$ 1 bilhão serão investidos em obras para acessos ao porto santista Foto: Divulgação/MRS

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval nesta quarta-feira (1º), em Brasília, ao processo de renovação antecipada, por mais 30 anos, da concessão da ferrovia operada desde 1996 pela MRS Logística. A malha da empresa, de 1,6 mil quilômetros, atravessa os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo e chega ao Porto de Santos. Com a renovação, a companhia seguirá na

operação até 2056. A renovação vai gerar cerca de R\$ 10 bilhões em investimentos, a serem desembolsados pela MRS.

De acordo com a empresa, quase 20% do que é exportado pelo Brasil e um terço de toda a carga transportada por trens no País passam pelos trilhos da companhia. Ela opera cargas como contêineres, siderúrgicos, cimento, bauxita, agrícolas, coque, carvão e minério de ferro. A renovação antecipada segue política de governo já adotada em outras ferrovias, como da malha paulista, operada pela Rumo.

Recomendações

Relator do caso no TCU, o ministro Jorge Oliveira destacou que uma parte desses recursos será aplicada na ampliação da capacidade de transporte na região de acesso ao Porto de Santos, a chamada ferradura (linhas ferroviárias que vão do sopé da Serra do Mar até as duas margens do cais santista). “Nessa região, será construído um centro de controle operacional a ser compartilhado pelas três ferrovias (MRS, Rumo e VLI) que utilizam o trecho”, explicou.

A MRS também precisará investir na construção de 270 obras distribuídas em 50 municípios, para mitigação de conflitos urbanos provocados pelo tráfego ferroviário. Oliveira também fez determinações para que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) possa encaminhar a renovação do contrato. Em uma delas, pede que a ANTT altere o meio preferencial de eventual recomposição de reequilíbrio gerado pelos investimentos na ferradura.

No projeto atual, está previsto o reajuste na tarifa de transporte, mas o TCU determinou que a agência deixe claro que os investimentos na ferradura serão compensados sempre por meio da tarifa de direito de passagem, para mais ou para menos. “Serão as três concessionárias que utilizam o trecho que deverão arcar com investimentos que se mostrem necessários, além dos já contemplados na modelagem da renovação antecipada”, disse o ministro.

Porto de Santos

Segundo a MRS, os investimentos promovidos na Baixada Santista permitiram o aumento, em mais de 10 vezes, do volume transportado pelo modal ferroviário até o Porto de Santos. Em 1997, foram cinco milhões de toneladas. Já em 2021, o total chegou a 51 milhões de toneladas. A

expectativa é que o próximo ciclo de investimentos faça com que o total chegue a 109 milhões de toneladas em 2056.

Com a renovação da concessão da MRS, mais de R\$ 1 bilhão serão investidos em obras para garantir capacidade e atender ao aumento do volume esperado nos acessos ferroviários ao porto santista.

“É um momento histórico para a MRS e a logística nacional. As equipes da empresa vêm se preparando, há muito tempo. Construímos um robusto plano de investimento, que vai contribuir de forma decisiva para a ampliação da participação da ferrovia na matriz logística brasileira. Com os investimentos previstos na renovação, vamos reduzir o Custo Brasil e garantir a capacidade ferroviária necessária aos portos”, disse o presidente da empresa, Guilherme Segalla de Mello.

Próximos passos

Agora, a ANTT realizará a revisão final do processo e, na sequência, a MRS estará apta a assinar o novo contrato.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/06/2022

SANTOS ENTREGARÁ PARTE DAS OBRAS DO EMISSÁRIO SUBMARINO NOS PRÓXIMOS DIAS

Reestruturação do monumento, pista de patinação e quadra de basquete já têm data de inauguração

Por: Ágata Luz



As informações foram divulgadas durante vistoria do prefeito Rogério Santos (PSDB) às obras Foto: Alexander Ferraz/AT

Uma parte das obras da primeira e da segunda fases de remodelação do Novo Quebra-Mar, no Parque Municipal Roberto Mário Santini — o Emissário Submarino, no José Menino, em Santos — serão entregues à população no próximo dia 13. Na mesma data, as propostas de empresas participantes da licitação para a terceira fase dos trabalhos serão entregues. As informações foram

divulgadas durante vistoria do prefeito Rogério Santos (PSDB) às obras.

Os serviços começaram em fevereiro e, segundo o prefeito, uma parte do jardim já está pronta. “Agora, entregaremos mais uma parte da alameda, mais dois terços do parque que contempla a pista de patinação, a quadra de basquete 3x3, a reestruturação do monumento de Tomie Ohtake e um novo mirante, além de parte da jardinagem e a infraestrutura para o novo playground”.

Ele acrescenta que o pump track (circuito com lombadas para ciclistas e skatistas) também será oficializado, pois, apesar de ter sido aberto, não foi entregue. De acordo com a secretária de Infraestrutura e Edificações, Larissa Oliveira Cordeiro, o mirante que ficará pronto nos próximos dias terá vista para o monumento de Tomie Ohtake e para a área onde os surfistas costumam praticar o esporte.

A titular da pasta menciona que as obras inauguradas neste mês corresponderão a 30% do total e incluem infraestrutura de drenagem e as redes elétrica e hidráulica do parque. “São muitas coisas. Então, a gente foi fazendo conforme tinha recursos.”

Esta segunda fase chegará ao fim entre outubro e novembro, com a entrega de um parque das águas, nova escolinha de surfe, recuperação do Museu do Surfe e da torre dos jurados,

revitalização da arquibancada e troca de todo o piso. “São 12 meses de obra, e a gente começou em fevereiro. O certo seria (concluir em) fevereiro do ano que vem, mas estamos tentando antecipar para o mais rápido possível”.

Terceira fase

Larissa Cordeiro explica que a licitação da terceira fase já foi publicada e está em andamento para execução de outras obras.

“Está licitando, e irá abrir a concorrência (na verdade, as propostas, no) dia 13. Terá as fases de aprovação, habilitação das empresas, homologação, assinatura de contrato e ordem de serviço. Assim que esta última for assinada, a gente inicia as obras.”

A previsão é que todo o parque esteja à disposição dos moradores e turistas no meio do próximo ano. “As próximas etapas incluem o playground, os dois prédios de apoio onde teremos centro de treinamento para surfe e skate e as partes administrativa e de segurança, finalizando com a nova pista de skate”, diz Rogério Santos, ao falar nos espaços — que terão auditório e Centro de Controle Operacional (CCO) para controle das câmeras de monitoramento.

Segundo a titular da pasta de Infraestrutura e Edificações, o playground citado pelo prefeito será personalizado, no formato de prédios tortos. “Será moldado especialmente para Santos”, com piso emborrachado.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 03/06/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RETOMADA PELO GOVERNO FEDERAL PERMITE AVANÇO DAS OBRAS DA ESTRADA BOIADEIRA, NO PARANÁ

Iniciado em maio de 2019, empreendimento de 46,9 quilômetros é uma parceria entre Ministério da Infraestrutura e Itaipu Binacional



Empreendimento é uma parceria entre Ministério da Infraestrutura e Itaipu Binacional - Foto: Divulgação/Dnit

Histórica pelas travessias tropeiras de gado, a rodovia BR-487/PR, conhecida como Estrada Boiadeira, chegou a 80% das obras executadas. A parceria do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, com a Itaipu Binacional e o governo do Paraná, tem garantido o avanço do empreendimento no trecho que tem 46 quilômetros de extensão e liga Porto Camargo (MS) à Serra dos Dourados (PR).

As intervenções realizadas, que vão contribuir para o turismo e escoamento de produção entre Paraná e Mato Grosso do Sul, foram vistoriadas nesta sexta-feira (3) pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, com o presidente da República, Jair Bolsonaro. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tem a responsabilidade de supervisionar os trabalhos e a competência técnica para aprovar os projetos.

Em pleno andamento, com 80% executado e 27 quilômetros já pavimentados, a obra do lote 1-A, entre Porto Camargo e Serra dos Dourados, deve ter mais 17 quilômetros entregues ainda neste semestre. Ao todo, a rodovia tem 120,4 quilômetros de extensão e a obra está dividida em quatro lotes. Destes, dois já foram concluídos. São R\$ 540 milhões de investimentos públicos.

Conclusão

“Nós encontramos inacabada essa obra tão prometida para as populações do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Trabalhamos para entregar todo o primeiro lote ainda em 2022 e logo iniciar o lote 2. Concluída, a rodovia vai trazer desenvolvimento econômico e fomentar o turismo de toda a região”, afirmou Sampaio.

A intervenção contempla a readequação do pavimento entre Porto Camargo e Icaraíma e a pavimentação da rodovia entre Icaraíma e Serra dos Dourados, incluindo a implantação do Contorno de Icaraíma e do Contorno de Santa Eliza. O investimento no empreendimento chega a R\$ 223,8 milhões.

Ponte da Amizade

A comitiva do Governo Federal também vistoriou as obras de construção da segunda ponte entre Brasil e Paraguai, construída sobre o rio Paraná, seguem dentro do cronograma planejado, com quase 90% de execução. A nova estrutura terá 760 metros de comprimento e um vão-livre de 470 metros – o maior da América do Sul. Serão duas pistas simples com 3,6 metros de largura, acostamento de três metros e calçada de 1,7 metro nas laterais.

O investimento na ponte, com recursos da empresa Itaipu Binacional, considera obras da estrutura, desapropriações e a construção de uma perimetral no lado brasileiro. A previsão é que o empreendimento seja concluído até o fim deste ano. Com a construção da segunda ponte sobre o rio Paraná, a Ponte da Amizade, construída em 1965, será destinada para o tráfego de veículos de passeio. Os usuários da nova ponte serão beneficiados com a redução do tempo de viagens e o tráfego mais seguro entre as cidades.

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

Data: 03/06/2022

“VAMOS SEGUIR A ROTA COM PROGRESSO”, DIZ MINISTRO APÓS APRESENTAR NOVOS SECRETÁRIOS DO MINFRA

Marcelo Sampaio destacou a qualificação técnica dos integrantes do primeiro escalão do Ministério da Infraestrutura



Sampaio: “É uma satisfação trabalhar com um time técnico que faz parte da transformação desse país” - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou nesta quinta-feira (2) a qualidade técnica dos secretários escolhidos para compor o primeiro escalão da pasta. “Com essa equipe nós vamos continuar entregando desenvolvimento, infraestrutura rodoviária, aeroportuária e portuária. Vamos seguir essa rota do progresso com ordem”,

disse, durante cerimônia de apresentação dos novos integrantes do Ministério da Infraestrutura.

Foram apresentados o secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio; o secretário-executivo-adjunto do MInfra, Alan Lopes; o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz; o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia; e o secretário substituto de Fomento, Planejamento e Parcerias, Rafael Furtado. “Estamos diante de servidores com mais de 10 anos de carreira e é uma satisfação trabalhar com um time técnico que faz parte da transformação desse país”, completou Sampaio.

Confira o perfil dos novos secretários



Bruno Eustáquio

Servidor efetivo da carreira de analista de Infraestrutura do Ministério da Economia, Eustáquio é engenheiro civil graduado pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), doutor em tecnologia ambiental e recursos hídricos pela Universidade de Brasília (UnB) e pela Universidade de Lisboa; além de especialista em políticas de infraestrutura pela Escola Nacional de Administração Pública. Também possui mestrado em tecnologia ambiental e recursos hídricos pela UnB e pela UFMG. Até abril, ocupava o cargo de secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia.

Alan Lopes

De 1997 a 2002, atuou como engenheiro na Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). É perito criminal da Polícia Federal concursado desde 2002, tendo chefiado como substituto o Serviço de Perícias de Engenharia do Instituto Nacional de Criminalística da Polícia Federal até 2019. Naquele ano, foi cedido pela PF ao MInfra, como assessor especial. De maio de 2020 a abril de 2021, retornou à polícia como diretor técnico-científico, até regressar ao Ministério da Infraestrutura para chefiar o gabinete do então ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

Felipe Queiroz

Atua na infraestrutura desde 2014 – à época Ministério dos Transportes. Foi chefe da Divisão de Banco de Informações e Mapas da Secretaria de Política Nacional de Transportes até 2017. Também atuou como coordenador-geral de Informação da Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário. Em 2019, tornou-se assessor e, em 2020, chefe de gabinete da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura. Em abril de 2021, foi designado a secretário-executivo substituto, posto que assumiu com a nomeação do ministro Marcelo Sampaio. Graduado em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB), tem especialização em gestão pública com ênfase em projetos pela Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Atualmente, cursa o mestrado em economia na Escola de Economia da FGV-SP.

Mário Povia

Paulista de Osasco, Mário Povia é graduado em tecnologia operacional elétrica pela Universidade Mackenzie e bacharel em direito pela Universidade Paulista. É pós-graduado em administração de empresas e direito processual e do trabalho também pela Universidade Mackenzie, e em regulação de serviços públicos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Servidor efetivo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na função de especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários, Povia atuou como assessor da Superintendência de Portos, assessor técnico da diretoria, superintendente de Portos, diretor e diretor-geral da agência. Atuou, ainda, como presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de São Sebastião. Em 2020, assumiu o cargo na Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Rafael Furtado

Graduado em Direito pela Universidade de Fortaleza e Mestrando em Logística e Gestão Portuária pela Universitat Politècnica de València. Ocupa as funções de diretor de Fomento e Desenvolvimento de Infraestrutura no Ministério da Infraestrutura; de membro suplente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM); e de membro do Conselho de Administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

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

Data: 03/06/2022

NOVA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO GARANTE SEGURANÇA AOS CONDUTORES, DIZ SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MINFRA

Bruno Eustáquio participou da cerimônia de lançamento do documento no Mato Grosso do Sul junto com o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro



Com novo visual e mais moderna, o novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) garante mais segurança a todos os motoristas habilitados no Brasil, afirmou nesta quarta-feira (1) o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio. Junto com o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, ele participou de uma cerimônia para lançar o documento no Mato Grosso do Sul.

Elaborada por meio de uma parceria entre a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério da Infraestrutura e o Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, a nova versão incorpora código MRZ, o que facilita a identificação por países signatários da Convenção de Viena.

Agora, a CNH conta com as cores predominantemente verde e amarelo e a assinatura do motorista fica logo abaixo da foto. Também tem elementos gráficos que dificultam falsificação e fraudes e inscrições em português, inglês e espanhol.

“Infraestrutura é desenvolvimento, é tecnologia e é também cidadania. A nova CNH vai garantir para os condutores mais segurança, e faz parte da nossa agenda de transformação digital do MInfra”, destacou o secretário-executivo, acrescentando que a versão faz parte da nova política de tecnologia e inovação do Governo Federal.

Validade

A indicação de CNH temporária ou definitiva será indicada no canto superior direito pela letra P ou D, respectivamente. Logo abaixo da tabela de categorias, indicam as restrições médicas e se o condutor exerce a atividade remunerada. O QR Code está mantido no verso da carteira de motorista, armazenando todas as informações relacionadas ao condutor.

A CNH será emitida de forma eletrônica e impressa. Segundo o secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, a substituição do documento não é obrigatória. “Todos os documentos de habilitação expedidos continuam valendo até a data de validade. O condutor só vai precisar fazer a renovação dentro do prazo legal previsto que virá no novo formato”, disse.

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

Data: 03/06/2022

CONSELHO DO PPI QUALIFICA SÉTIMA RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS

Quatro novos arrendamentos portuários também foram integrados ao portfólio de projetos do MInfra em reunião do colegiado nesta quinta-feira (2)

Mais uma etapa para o avanço de um dos mais importantes projetos do portfólio de concessões brasileiro foi concluída nesta quinta-feira (2) com a qualificação dos critérios para o leilão da sétima rodada aeroportuária pelo Conselho do Programa de Parceria de Investimentos do Governo Federal (CPPI). A proposta integra 15 aeroportos – incluindo Congonhas (SP) – divididos em três blocos diferentes, com previsão de R\$ 7,3 bilhões em investimentos durante a vigência dos contratos.

Com a qualificação da modalidade operacional pelo CPPI, será possível a liberação do edital para que o leilão ocorra no início do segundo semestre. A apreciação pelo conselho é um marco importante para o projeto de concessão e ocorre um dia após a aprovação em sessão plenária do Tribunal de Contas da União (TCU).

No mesmo sentido, avança o projeto das rodovias integradas do Paraná, que também tiveram os critérios de leilão aprovados, encerrando o ciclo CPPI. A estimativa é que a concessão garanta mais de R\$ 44 bilhões em investimentos privados.

Portos

A carteira de empreendimentos portuários também foi incrementada com quatro novos arrendamentos de terminais: SFS201, no Porto Organizado de São Francisco do Sul (SC); POA11, no Porto Organizado de Porto Alegre (RS); VDC04, localizado no Porto Organizado de Vila do Conde (PA); e TGS02, localizado no Porto Organizado de Itaguaí (RJ), com investimento previsto de mais de R\$ 3 bilhões.

Outro ativo apreciado pelo colegiado foi a inclusão da Autoridade Portuária de Santos no Programa Nacional de Desestatização (PND). O projeto ainda passará por apreciação do TCU e novamente pelo conselho para aprovação das condições de desestatização.

Relicitações

Dois empreendimentos tiveram a relicitação aprovada: o Aeroporto Rio-Galeão, no Rio de Janeiro, que teve o pedido de devolução amigável aprovado pela Agência Nacional de Aviação (Anac) e pelo Ministério da Infraestrutura nos últimos dias; e a Rota do Oeste – BR-163/MT e MT-407, do Mato Grosso do Sul até o entroncamento com a MT-220.

A apreciação pelo conselho é o passo definitivo para que as concessionárias possam assinar os termos aditivos para continuar operando nos terminais. Após essa aprovação, o Aeroporto Rio-Galeão passará a compor a oitava rodada de concessões aeroportuárias junto com Santos Dumont. Já a Rota do Oeste terá seus estudos iniciados para uma nova concessão.

Na reunião, ficou decidido que o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, terá o prazo de relicitação prorrogado por mais 12 meses contados a partir de 25 de agosto. Já o Aeroporto de Viracopos, em São Paulo, terá o prazo estendido por mais 24 meses a partir de julho.

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

Data: 03/06/2022

CONSELHO DO PPI RECOMENDA QUALIFICAÇÃO DE 13 NOVOS PROJETOS

Em reunião ordinária realizada nesta quinta-feira (2/6), o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) decidiu recomendar ao Presidente da República a qualificação de 13 novos projetos no âmbito do programa.



- Foto: EDU ANDRADE/Ascom/ME

Em reunião ordinária realizada nesta quinta-feira (2/6), o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) decidiu recomendar ao Presidente da República a qualificação de 13 novos projetos no âmbito do programa. Se a recomendação for integralmente acatada, a carteira do programa passará a contar, no total, com 189 projetos.

Foi recomendada a qualificação dos seguintes projetos:

- Aeroporto do Galeão, para fins de relicitação;
- BR-163/MT - Rota Oeste, para fins de relicitação;
- 4 terminais portuários, localizados no Portos de São Francisco do Sul/SC, de Porto Alegre/RS, de Vila do Conde/PA e de Itaguaí/RJ, para fins de arrendamento;

- Autoridade Portuária de Santos, com recomendação adicional de inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND.
- Projeto “Ouro Natividade/TO”, de titularidade da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – CPRM;
- Leilões de Energia Nova A-5 e A-6 e de Reserva de Capacidade, previstos para 2022;
- Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, com objetivo de coordenar estudos e ações necessários para a avaliação da desestatização da empresa.

Na mesma reunião, o CPPI adotou as seguintes deliberações sobre projetos já qualificados no programa:

- Aprovação da modalidade operacional e das condições mínimas aplicáveis à desestatização dos empreendimentos associados à 7ª rodada do programa de concessão aeroportuária;
- Aprovação da prorrogação do prazo do processo de relicitação dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante/RN e de Viracopos/SP.
- Aprovação da modalidade operacional e das condições mínimas aplicáveis à desestatização das Rodovias Integradas do Paraná.

Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)

Os projetos qualificados no âmbito do PPI têm, por determinação legal, prioridade nacional perante todos os agentes públicos, nas esferas administrativa e de controle da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

O PPI atua na coordenação e monitoramento dos projetos em apoio aos ministérios setoriais e aos demais entes federativos, em especial no que diz respeito ao planejamento, modelagem e acompanhamento dos empreendimentos. O objetivo desse processo é promover e estruturar melhores contratos para oferta de infraestrutura e serviços públicos à população, primando pela concorrência, transparência e segurança jurídica.

Os resultados do programa são relevantes para a infraestrutura e a economia do Brasil. Desde 2019, o PPI já concluiu 150 leilões e projetos da carteira, representando R\$ 865,7 bilhões em investimentos e R\$ 149,5 bilhões em receitas públicas proveniente de pagamento de outorgas. Para 2022, ainda estão previstos leilões de 90 ativos, com cerca de R\$ 189,8 bilhões em investimentos esperados.

A apresentação com as deliberações do Conselho está disponível clicando aqui.

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

Data: 03/06/2022

CONSELHO DO PPI RECOMENDA INCLUSÃO DA PETROBRAS EM ESTUDOS PARA PRIVATIZAÇÃO

Deliberação foi tomada na 21ª Reunião do CPPI e anunciada em entrevista coletiva



A qualificação da Petrobras, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para estudos de avaliação com vistas à desestatização da empresa, foi uma das deliberações da 21ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), detalhada em entrevista coletiva no Ministério da Economia nesta quinta-feira (2/6).

“O objetivo final é fomentar o investimento privado, garantir a competição e aproveitar um momento em que o mundo caminha para uma transição energética”, disse o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord. “O Brasil é líder mundial em energia verde. Estamos numa situação



extremamente favorável para falar não só sobre as vendas dos contratos de petróleo, como também sobre a privatização da Petrobras”, acrescentou.

Entre os demais projetos apreciados nas deliberações na reunião estão a aprovação da modelagem operacional e condições de desestatização de sétima rodada de aeroportos (Blocos SP, Aviação Geral e Norte II), a prorrogação do prazo do processo de relicitação dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante (RN) e de Viracopos (SP); a relicitação do Aeroporto do Galeão (RJ); a inclusão da Autoridade Portuária de Santos no Plano Nacional de Desestatização (PND) – mais uma etapa para a desestatização do Porto de Santos; e a aprovação da modelagem operacional e condições de desestatização do projeto Rodovias Integradas do Paraná.

Carteira de projetos

A reunião também foi uma oportunidade para a apresentação, aos membros do CPPI, da atual carteira do programa, composta de 176 projetos. “A carteira continua robusta e diversificada”, afirmou o secretário especial da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (Seppi), Bruno Westin Leal. “Além dos projetos no âmbito do Governo Federal também compõe a carteira o apoio aos entes subnacionais, com 55 projetos”, completou.

O pipeline do PPI inclui, no setor de Transportes, 33 portos, 28 rodovias, 26 aeroportos e oito rodovias, além de projetos nos setores de Óleo e Gás (2), Energia (11), Mineração (10), Desenvolvimento Regional (8), Parques Nacionais e Florestas (27), Turismo (6), Terminais Pesqueiros Públicos (4), Abastecimento (2), Mobilidade Urbana (2), Defesa e Segurança Pública (1), Comunicações e Tecnologia (3) e Economia (5).

Em 2022 foram realizados, até o momento, 19 leilões, com uma expectativa de investimentos de R\$ 29,5 bilhões e com R\$ 1,97 bilhão em outorgas e bônus. Entre 2019 e 2022 foram feitos 150 leilões, com estimativa de investimentos da ordem de R\$ 865,7 bilhões e R\$ 149,5 bilhões em outorgas e bônus.

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

Data: 03/06/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E IPEA ESTIMAM PARÂMETROS PARA ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

Consulta Pública avalia os três últimos parâmetros: fator de conversão da taxa cambial, valor da vida estatística e fator de conversão do gasto público

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e a Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura (SDI), ligada à Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (SEPEC/ME) lançaram, nesta quinta-feira (2/6), a Consulta Pública para os últimos parâmetros que integrarão o Catálogo de Parâmetros. O catálogo fornecerá os valores recomendados pelo Ministério da Economia para os parâmetros necessários à elaboração de análise custo-benefício de projetos de infraestrutura.

A consulta pública desta quinta-feira será para análise de três parâmetros: fator de conversão da taxa cambial, que é a avaliação de preços entre produtos e insumos importados e nacionais; valor da vida estatística, que faz a análise de probabilidade ao risco de acidentes ou que coloquem a vida humana em risco na intenção de reduzir a taxa de mortalidade de trabalhadores; e fator de conversão do gasto público, que faz a avaliação dos gastos na avaliação de investimentos de infraestrutura.

Confira o evento Consulta Pública: Catálogo de Parâmetros ocorrido nesta quinta-feira →
<https://www.youtube.com/watch?v=2iz994gc7RE>

Os principais benefícios da existência de um Catálogo de Parâmetros em nível nacional dizem respeito à redução do esforço analítico requerido pela análise custo-benefício, a comparabilidade



entre projetos obtida a partir de parâmetros padronizados e a mitigação do potencial viés de otimismo na análise de projetos, decorrente do fornecimento dos principais parâmetros por unidade isenta quanto à promoção de projetos específicos.

Investimentos e obras

Segundo João Maria de Oliveira, diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea, a iniciativa é inédita no Brasil e se assemelha ao que já é feito em outros países. “Essa é a primeira avaliação desse tipo de informações, que servem tanto para o setor público como privado. São dados importantes para decisões do governo ou de empresas na hora de viabilizar investimentos e obras em infraestrutura até o momento da estratégia e planejamento da implementação de projetos, que inclui a elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental”, afirmou João Maria de Oliveira.

De acordo com ele, a análise realizada entre o Ipea e o Ministério da Economia já vem sendo construída desde 2020 e funciona como um instrumento balizador que muitos países já utilizam.

Já foram estimados outros parâmetros como taxa social de desconto, preço sombra de mão de obra e fatores de conversões setoriais. A apresentação dos três últimos parâmetros, dois deles do diretor da Diset e outro do pesquisador Matheus Stivali, finaliza o projeto coordenado no Ipea pela pesquisadora associada Dea Fioravante. Em seguida, a SDI lançará, no próximo mês, o catálogo completo de parâmetros. Ao Ipea caberá, anualmente, a atualização do catálogo.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 03/06/2022*

MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO PESSOAL NO PARÁ E AMAPÁ

Iniciativa é um dos pilares do Programa Unifica que visa otimizar ocupação dos espaços físicos. Ao todo, 9 Capes já foram entregues

O Ministério da Economia inaugurou nesta semana mais duas Central de Atendimento de Pessoal (Cape). Na quarta-feira, 1º/6, foi entregue a do Amapá e, nesta quinta-feira, 2/6, a do Pará. Essa é uma iniciativa do Programa Unifica que prevê ambientes para atender de forma compartilhada os servidores públicos federais ativos, inativos e pensionistas das unidades descentralizadas da Secretaria de Gestão Corporativa (SGC).

A secretária de Gestão Corporativa, Danielle Calazans, presente nas inaugurações, lembrou que o Programa Unifica foi iniciado em 2019, durante o processo de fusão das pastas que passaram a integrar o Ministério da Economia. O Programa foi estruturado sobre três pilares: centralização dos processos de gestão de pessoas, especialização das contratações e melhor ocupação dos espaços físicos. Ela citou o caso de Belém: “Aqui em Belém não tínhamos prédio próprio, então fizemos parceria com o Banco Central, compartilhando os custos”, destacou.

Já foram inauguradas oito Capes: Distrito Federal, São Paulo, Bahia, Alagoas, Rio de Janeiro, Paraíba, Mato Grosso do Sul e Amapá. A medida gerou economia de R\$ 30 milhões entre 2019 e 2022. São, hoje, 113 parcerias firmadas em todo o país, com diversos órgãos, geridas pela SGC.

O secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, também esteve nas inaugurações e destacou dois tópicos importantes do Programa Unifica: eficiência e eficácia. “A eficácia significa juntar todos os ministérios para fazer melhores políticas como a abertura comercial e a redução de IPI, isso tudo de forma coordenada com as nossas reformas. A eficiência é fazer essas entregas gastando menos”. E completou: “O que importa é prestar um melhor serviço para o cidadão ou para o servidor economizando dinheiro”.

Ainda no âmbito do Unifica, as ações relacionadas à centralização dos processos de gestão de pessoas permitiram, até o momento, a redução de 27 unidades pagadoras (Upags) para apenas



uma, em Brasília. Ainda no período da fusão, no primeiro ano, em 2019, foram reduzidos em 34% os cargos comissionados, o que gerou economia de R\$ 36 milhões anuais aos cofres públicos. Já em relação à especialização das contratações, o programa permitiu a redução de R\$ 364 milhões em contratos administrativos, de R\$ 530 milhões em Tecnologia da Informação e de 80% de processos licitatórios.

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

Data: 03/06/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - OS PRIMEIROS NÚMEROS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A movimentação de cargas no Brasil apresentou queda no primeiro trimestre, segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgado na última terça-feira, dia 31. Foram registrados decréscimos na navegação de longo curso - de importação e exportação -, na navegação de cabotagem, no transporte ferroviário de minério de ferro e no tráfego de caminhões em rodovias pedagiadas. Uma situação preocupante para a economia brasileira.

De acordo com o estudo da CNI, a navegação de longo curso (comércio exterior) teve uma queda de 3%, indo de 192,4 milhões de toneladas movimentadas no primeiro trimestre de 2021 para 187 milhões de toneladas neste ano. As operações de cabotagem recuaram 4%, de 73 milhões de toneladas (2021) para 69 milhões de toneladas (2022). O transporte ferroviário de minério de ferro caiu 9%, com um volume de carga de 75,7 milhões de toneladas, ante um total de 83,1 milhões de toneladas no mesmo período de 2021. E o tráfego de caminhões em rodovias pedagiadas foi de 106,1 milhões para 103,4 milhões de veículos, 3% a menos.

Mas foi registrado aumento na tonelagem de cargas escoadas por portos públicos e terminais de uso privativo (TUPs), que chegou a 90 milhões de toneladas em fevereiro, com uma alta de 3%, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Esses índices mostram como a economia brasileira, principalmente seu comércio exterior, foi impactado pelo cenário internacional no primeiro trimestre, quando já havia do início a invasão da Ucrânia pela Rússia - levando à redução do fornecimento de grãos, fertilizantes e combustíveis vindos desses dois países e, como consequência, à alta de seus preços e à intensificação da inflação global - e novos surtos de covid-19 eram observados na China, motivando lockdowns em suas cidades, algumas delas portuárias, e piorando o caos logístico planetário.

Não se pode alegar surpresa. Tanto poder público como o setor privado já esperavam essas quedas. Nesse aspecto, o levantamento da CNI atesta um cenário que já era aguardado e já estava percebido. Ocorre que estes fatores continuam até hoje - apenas agora, os complexos portuários chineses mostram sinais de terem começado a se recuperar. Ou seja, os próximos relatórios serão marcados pela continuidade dessas quedas.

O Governo e o segmento empresarial têm buscado reduzir esses impactos, lutando contra a inflação e a recessão global que se anunciam. Mas está claro que mais medidas se mostram necessárias. E não se pode esperar muito para adotá-las. A proteção da economia brasileira dessa quase tempestade perfeita deve ser prioritária tanto para o Executivo como para o Legislativo.

Não se pode permitir que os efeitos negativos do cenário internacional se alastrem mais do que já o fizeram em solo nacional, o que só irá piorar a situação. Cabe aos governantes adotar as medidas necessárias para salvaguardar a economia e, à iniciativa privada, encontrar novos arranjos logísticos e diversificar seus fornecedores, de tal forma que os impactos do conflito e dos surtos sejam reduzidos. Essa é uma luta de todos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

“ROTA DO PROGRESSO” 1

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, apresentou oficialmente os novos secretários da pasta ontem, em solenidade em Brasília. São eles o secretário-executivo, Bruno Eustáquio; o secretário executivo-adjunto, Alan Lopes; o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz; o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia; e o secretário substituto de Fomento, Planejamento e Parcerias, Rafael Furtado. “Com essa equipe, nós vamos continuar entregando desenvolvimento, infraestrutura rodoviária, aeroportuária e portuária. Vamos seguir essa rota do progresso com ordem”, afirmou.

“ROTA DO PROGRESSO” 2

Sampaio destacou a experiência da equipe e, em especial, seu caráter técnico. “Estamos diante de servidores com mais de 10 anos de carreira e é uma satisfação trabalhar com um me técnico que faz parte da transformação desse país”, completou.

CONCESSÕES 1

O Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI) do Governo Federal qualificou ontem os critérios para o leilão da sétima rodada aeroportuária, que ocorrerá no início do próximo semestre. Nessa sessão, serão oferecidos 15 aeroportos, incluindo Congonhas (SP) - divididos em três blocos. O total de investimentos durante a vigência desses contratos será de R\$ 7,3 bilhões.

CONCESSÕES 2

Ainda na reunião de ontem, o CPPI aprovou os critérios de leilão das rodovias integradas do Paraná (que devem receber R\$ 44 bilhões de investimento) e, também, de quatro terminais portuários - o SFS201, no Porto Organizado de São Francisco do Sul (SC); o POA11, no Porto Organizado de Porto Alegre (RS); o VDC04, no Porto Organizado de Vila do Conde (PA); e o TGS02, localizado no Porto Organizado de Itaguaí (RJ). O investimento nessas quatro instalações deve chegar a R\$ 3 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/06/2022

NACIONAL - MINISTÉRIO DA CIÊNCIA APRESENTA PLATAFORMA SOBRE RISCOS CLIMÁTICOS

A ideia é fazer com que os dados possam ajudar em futuras tomadas de decisões públicas e privadas para o setor

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



ESSE TRABALHO É FRUTO DE DIVERSAS PARCERIAS COM ESPECIALISTAS NO ASSUNTO. FIZEMOS UMA ADAPTAÇÃO DOS ESTUDOS PARA QUE ELES SEJAM ACESSÍVEIS AO PÚBLICO DE MANEIRA INTERATIVA”

MARCELO MORALES

secretário de Pesquisa e Formação Científica do Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovações

Ressaca em Santos (SP): intensificação de eventos extremos pode prejudicar a manutenção e a operação de um porto



O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) apresentou o módulo com índices de risco climático para o setor portuário brasileiro da plataforma AdaptaBrasil MCTI. A plataforma tem como objetivo ajudar na tomada de decisões públicas e privadas para o setor, oferecendo subsídios para a tomada de decisões no planejamento de ações de adaptação.

O evento de apresentação do novo módulo da plataforma foi realizado na última terça-feira (24) e contou com a presença do secretário de Pesquisa e Formação Científica do Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovações, Marcelo Morales, do diretor geral da Antaq, Eduardo Nery e representantes do Ministério da Infraestrutura e do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE).

De acordo com o secretário de pesquisa do MCTI, as informações sobre o setor portuário disponibilizadas na AdaptaBrasil são resultado de cooperação entre diversas instituições e especialistas e representam um desdobramento do estudo "Impactos e Riscos da Mudança do Clima no Portos Públicos Costeiros Brasileiros", liderado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com a Agência de Cooperação Alemã (GIZ).

"Esse trabalho é fruto de diversas parcerias com especialistas no assunto. Fizemos uma adaptação dos estudos para que eles sejam acessíveis ao público de maneira interativa. O módulo permitirá análises exploratórias e tomadas de decisão em função dos riscos climáticos, que são atuais e projetados para cada um dos 21 portos", falou.

Já o diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que o estudo feito pela agência é mais um marco para o setor. Também compõe o planejamento do órgão em buscar ações voltadas à sustentabilidade.

"Eu considero esse estudo um marco na infraestrutura portuária e que vai ser de enorme valia para o setor. O primeiro resultado prático dele é essa inserção dos indicadores construídos a partir dos diagnósticos obtidos dentro desta plataforma. Ele compõe o nosso planejamento de ações voltadas à sustentabilidade, que é a nossa prioridade", disse.

Sobre a plataforma

A plataforma AdaptaBrasil MCTI disponibiliza online gratuita e download, para todos os 5.570 municípios brasileiros, as análises de risco atual e esperado, tendo em vista cenários de mudanças climáticas. Já estão disponíveis informações sobre doenças como malária, recursos hídricos, segurança alimentar e segurança energética.

O módulo selecionou duas ameaças principais trazidas pelos estudos: vendavais e tempestades. Também foi inserido o aumento do nível do mar pelo potencial de prejuízos, como colapsos de infraestruturas de proteção e acostagem.

Todas as ameaças carregam uma estrutura hierárquica de indicadores para saber quais as possíveis consequências poderão ocorrer futuramente. Também traz um ranking baseado em índice de risco para saber quais portos estão mais suscetíveis a determinada mudança climática.

Além do principal objetivo que é ajudar na tomada de decisões públicas e privadas para o setor, a plataforma também ajuda os operadores com a listagem de medidas a serem utilizadas para os riscos identificados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/06/2022

NACIONAL - ESTADOS E GOVERNO TERÃO 11 DIAS PARA UM ACORDO SOBRE O ICMS DOS COMBUSTÍVEIS

Ministro-relator da ADI que questiona a nova tributação do ICMS, André Mendonça, promoveu encontro entre representantes estaduais e federais

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



NA TARDE DE ONTEM HOUVE TAMBÉM UMA REUNIÃO NO SENADO ENTRE O PRESIDENTE DO COMSEFAZ E SENADORES QUE INTEGRAM O GRUPO DE TRABALHO DO PLP 18

Na audiência, André Mendonça determinou a criação de comissão composta por cinco representantes dos estados e cinco representantes da União para desenvolver um acordo sobre os combustíveis

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça determinou que estados e municípios cheguem, até o dia 14 de junho, a um acordo com o Governo para que a tributação

de ICMS sobre os combustíveis ocorra uma única vez na cadeia de produção e comercialização. A chamada "tributação monofásica" consta da Lei Complementar 192/2022.

A determinação aconteceu durante a audiência de conciliação realizada nesta quinta-feira (2), entre União e representantes do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), Comitê Nacional de Secretários Estaduais da Fazenda (Comsefaz) e os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

O encontro foi promovido pelo próprio ministro do STF que também é relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7164, em que o Governo questiona a manobra do Confaz ao aprovar, em março, a nova tributação do ICMS do diesel, que passará a valer em todo o Brasil a partir de 1º de julho.

Em maio, o ministro André Mendonça já havia concedido decisão provisória suspendendo as cláusulas da resolução do Confaz que foram questionadas pelo Governo. O ministro ainda tem que decidir de forma definitiva sobre o assunto.

Na audiência, Mendonça determinou a criação de comissão composta por cinco representantes dos estados e cinco representantes da União. A coordenação e o desenvolvimento dos trabalhos caberão ao Congresso Nacional, que indicará um representante.

Segundo o presidente do Senado, o encontro foi um passo inicial para que haja um acordo tanto sobre este tema quanto para outros que tramitam no Congresso.

"O objetivo do encontro, encabeçado pelo ministro relator, é para que esse conflito entre estados e União possa ter uma solução de consenso. Solução que pode incluir a iminente votação de outras medidas como o PLP 18. Afinal de contas, o objetivo comum é resolver o problema dos preços dos combustíveis no Brasil para atender os consumidores e a sociedade brasileira. Não tenho dúvida que essa é a intenção do Governo Federal e dos governos estaduais", disse.

O PLP 18/2022, a que Pacheco se refere, considera os combustíveis como bens essenciais e que, portanto, podem ter uma alíquota limitada a 17%. A proposta foi aprovada no dia 25 de maio pela Câmara dos Deputados e agora tramita no Senado. A matéria está sob relatoria do ex-líder do Governo no Senado, senador Fernando Bezerra (MDB-PE).

Entenda o caso

Em março deste ano o Congresso aprovou o PLP 11, que determina a incidência monofásica do ICMS nos combustíveis. A proposta foi sancionada no mesmo dia pelo Governo, convertendo-se na Lei Complementar 192/2022.



A norma garante que a cobrança do imposto ocorra uma única vez na produção ou importação. Além disso, permite a adoção de alíquotas ad rem, que incidem por unidade de medida e não pelo valor da operação.

Para driblar os impactos projetados de 11 bilhões até o fim do ano, estados e municípios, por meio do Confaz, aprovaram a alíquota máxima de R\$ 1,0060 por litro do diesel S10 – o mais usado no País.

Foi quando o Governo, por meio da Advocacia Geral da União (AGU), entrou com a ADI alegando que o convênio do Confaz teve como único propósito criar um "fator de equalização" da arrecadação tributária para cada estado e impedir possíveis impactos legais trazidos pela Lei Complementar 192.

Teto dos combustíveis

Em outra frente, o Com se faz vem tentando migar possíveis impactos do PLP18/2022, que prevê um teto de 17% para o ICMS dos combustíveis, telecomunicações e energia. Caso seja aprovado como está, estados e municípios esmam uma perda de arrecadação de até R\$ 83 bilhões.

Na última segunda-feira, o presidente do Comsefaz, Décio Padilha, junto com outros representantes de estados e municípios, se reuniu com o presidente do Senado para discutir o tema. Os membros do Comitê defenderam junto a Pacheco que a solução só viria com a aprovação de um projeto de lei que cria uma conta de equalização dos preços dos combustíveis através de dividendos da Petrobras.

Mais discussões

Na tarde de ontem houve também uma reunião no Senado entre o presidente do Comsefaz e senadores que integram o grupo de trabalho do PLP 18. Dentre eles, o líder da minoria no Senado e coordenador da interlocução entre o Senado e os secretários estaduais de Fazenda para tratar do projeto, Jean Paul Prates (PT-RN).

Segundo o parlamentar, o PLP não deverá trazer novas modalidades de compensações para os estados e municípios. Contudo, o galho de compensação criado durante a tramitação da proposta na Câmara – e que determina que caso o estado ou o município tenha uma perda de arrecadação absoluta superior a 5% – deverá ser revisto.

"Não devemos ter compensações e criações de fundos para essa hipótese. Nem mesmo transferências diretas da União para os estados. O Governo não aceita. Mas a discussão foi boa no sendo de escalonamentos, por exemplo. Colocar energia para 2024 e os combustíveis para agora. Também devemos rever a questão do galho", falou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/06/2022

NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PAÍS RECUA NO 1º TRIMESTRE, APONTA CNI

Segundo o Relatório Mensal de Infraestrutura, houve queda no comércio exterior, na navegação de cabotagem, no transporte ferroviário de minério de ferro e no tráfego de caminhões em rodovias pedagiadas

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

A movimentação de cargas registrou queda nos modais de transporte marítimo, ferroviário e rodoviário no primeiro trimestre em comparação com o mesmo período do ano anterior. Os dados constam no Relatório Mensal de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado na última terça-feira (31).



Segundo o levantamento, a navegação de longo curso (comércio exterior) apresentou queda de 3%, reduzindo de 192,4 milhões de toneladas movimentadas no primeiro trimestre de 2021 para 187 milhões de toneladas neste ano. Já o volume de cargas operadas por cabotagem recuou 4%, de 73 milhões de toneladas (2021) para 69 milhões de toneladas (2022).

Em fevereiro, os portos organizados e os terminais privados movimentaram 869 mil TEUs, volume 10% inferior em comparação ao mesmo mês de 2021

O transporte ferroviário de minério de ferro recuou 9% nos primeiros três meses do ano, com um volume de carga de 75,7 milhões de toneladas. Em 2021, no mesmo período, foram transportadas 83,1 milhões de toneladas do produto.

A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO APRESENTOU QUEDA DE 3%, REDUZINDO DE 192,4 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2021 PARA 187 MILHÕES DE TONELADAS NESTE ANO. JÁ O VOLUME DE CARGAS OPERADAS POR CABOTAGEM RECUOU 4%, DE 73 MILHÕES DE TONELADAS (2021) PARA 69 MILHÕES DE TONELADAS (2022)

Em relação ao tráfego de caminhões em rodovias pedagiadas, enquanto no primeiro trimestre do ano passado circularam 106,1 milhões de veículos, no mesmo período deste ano totalizaram 103,4 milhões, o que aponta uma queda de 3%.

Porém, de acordo com o relatório, em fevereiro último, o total de cargas movimentadas nos portos públicos e terminais de uso privativo (TUPs) foi de 90 milhões de toneladas, volume 3% superior ao do mesmo mês de 2021. O estudo foi compilado com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Os TUPs representaram 65% da movimentação total de cargas nos portos e terminais em fevereiro de 2022. Os TUPs operaram 59 milhões de toneladas, 1% a mais ao observado no mesmo mês de 2021. Já os portos públicos movimentaram 31 milhões de toneladas, volume 7% superior ao registrado no mesmo mês do ano anterior.

A quantidade de contêineres movimentados em todos os portos organizados e terminais privados do País, em fevereiro, foi de 869 mil TEUs, volume 10% inferior ao mesmo mês do ano anterior.

Vale lembrar que diversos fatores contribuíram para o enfraquecimento das operações portuárias desde o mês de fevereiro. A cadeia produtiva e logística começava a se recuperar após dois anos de pandemia quando a Rússia deflagrou a guerra na Ucrânia em 24 de fevereiro. O conflito acelerou ainda mais a alta de preços do petróleo e de produtos em geral disparando a inflação global.

Exportações de trigo e óleo de girassol da Ucrânia e fertilizantes da Rússia foram interrompidas. Além disso, o lockdown imposto na China, em março, para conter a nova onda epidêmica da Covid-19, agravou a defasagem de contêineres no mundo, gerando congestionamentos de navios nos portos e interrupção nas operações de embarque e desembarque de mercadorias por dois meses devido à falta de pessoal, principalmente nos dois maiores portos do país, o de Xangai (contêineres) e o de Shenzhen (mercadorias em geral).

Indicadores do relatório

No entanto, dez dos 15 indicadores monitorados no Relatório Mensal de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria registraram alta no primeiro trimestre do ano na comparação



com igual período de 2021. O maior aumento ocorreu no transporte aéreo de passageiros, que teve um salto de 57%. No ano de 2021, diversos setores da economia apresentaram recuperação da atividade, após uma queda no desempenho provocada pela pandemia do Covid-19.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/06/2022

NACIONAL - Alta de matérias-primas atinge indústria brasileira

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

Levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgado hoje (1º) mostra que a alta dos preços de insumos e de matérias-primas atingiu o setor industrial de modo inesperado em março.

Segundo o levantamento, o aumento dos custos de insumos e matérias-primas nacionais superou as expectativas de 71% das empresas, na indústria extrativa e de transformação, e de 73% no caso específico da indústria da construção civil.

Segundo a CNI, 58% das empresas na indústria extrativa e de transformação e 68% na construção relataram aumento de preços de insumos importados acima do esperado. Para a confederação, o resultado coincide com o início da guerra entre a Rússia e a Ucrânia, que agravou a desestruturação das cadeias de suprimento. Como consequência, além dos atrasos e interrupções no fornecimento de insumos, também houve elevação de preços.

“Em cinco setores, o aumento generalizado dos preços nacionais surpreendeu mais de 80% das empresas. São eles: produtos de borracha, biocombustíveis, metalurgia e veículos automotores e produtos de limpeza. A alta de custos nos insumos importados superou as expectativas de 100% das empresas de biocombustíveis, de 94% das indústrias de produtos de borracha, de 75% do setor de impressão e 73% da indústria química”, informou a CNI.

De acordo com a pesquisa, o cenário de atrasos nas cadeias de suprimentos gerou uma reconfiguração na produção das indústrias brasileiras, especialmente nas que dependem de insumos importados, com reflexos em 40% da indústria geral (extrativa e de transformação) e 54% da indústria da construção.

Essas indústrias tiveram que mudar a estratégia de aquisição de insumos e matérias-primas e buscar fornecedores no Brasil. Entre as empresas que já compram no mercado interno, 43% da indústria geral (extrativa e de transformação) e 50% da indústria da construção afirmam que buscam outros fornecedores no País.

A parcela de empresas nacionais que busca fornecedores alternativos fora do Brasil é de 18% na indústria extrativa e de transformação e de 3% na construção civil.

O levantamento mostra que a proporção de empresas na indústria extrativa e de transformação que preveem normalização da oferta de insumos e matérias-primas, ainda em 2022, é de 39%. O percentual de empresas da indústria geral e da construção que esperam normalização apenas em 2023 é de 25%, de 36% para produtos nacionais e 31% e 45% para importados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/06/2022

INTERNACIONAL - OPERAÇÕES DE CONTÊINERES TÊM AUMENTO DE 4,2% NOS PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA

Segundo o Ministério do Transporte, mais de 23 milhões de unidades foram movimentadas em maio

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



A movimentação de contêineres do Porto de Xangai ficou em 3,41 milhões de TEUs em maio, um crescimento médio diário de 7% em termos mensais

Os principais portos da China movimentaram mais de 23 milhões de unidades equivalentes a 20 pés (TEU) de contêineres em maio, um aumento anual de 4,2%, informou o Ministério do Transporte, por meio da agência de notícias oficial do governo chinês, Xinhua.

Segundo o ministério, o fluxo de carga dos principais portos monitorados atingiu 1,03 bilhão de toneladas, uma alta média diária de 3,2% em relação a abril.

A movimentação de contêineres do Porto de Xangai ficou em 3,41 milhões de TEUs em maio, um crescimento médio diário de 7% em termos mensais. Para o governo chinês, isso indica um impulso de recuperação mais forte para um dos maiores portos de contêineres do país.

A China intensificou os esforços para coordenar o controle da epidemia com o transporte e a produção hidroviárias, especialmente em áreas como o Delta do Rio Yangtzé e a região de Beijing-Tianjin-Hebei.

De acordo com o governo, as medidas tomadas incluem garantir operações 24 horas por dia nos principais portos, coordenar e aperfeiçoar o transporte hidroviário e promover meios sem contato com a ajuda de tecnologias.

ALTA TEMPORADA DE COMPRAS INTERNACIONAIS DEVE DIFICULTAR A NORMALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES NOS PORTOS CHINESES AINDA ESTE ANO, AFIRMA O SÓCIODIRETOR DA SOLVE SHIPPING INTELLIGENCE, LEANDRO BARRETO

Especialista em transporte marítimo, o sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence, Leandro Barreto, afirmou que o crescimento na movimentação de carga pode estar atrelado à necessidade de escoamento das mercadorias do chamado estoque de segurança. “Antes, o pessoal costumava fazer estoques para 20, 30 dias, mas as empresas começaram a estocar para três ou quatro meses”, afirmou. “A gente não sabe ainda se a demanda está caindo ou se estão queimando os estoques de mercadorias que foram feitos lá atrás, com um câmbio alto de quase US\$ 6 dólares e um frete de US\$ 10 mil (por contêiner). Esses estoques foram formados com câmbio e fretes muito altos. Então, as empresas precisam desovar esses estoques antes de comprar novos”, complementou Barreto.

Contudo, Barreto acredita que a alta temporada de compras internacionais deve dificultar a normalização das operações nos portos chineses ainda este ano. “Xangai está reabrindo na alta temporada. Historicamente, em todas as rotas do mundo inteiro, de junho a outubro, os navios começam a encher para atender as compras de final de ano como o Natal, Thanksgiving (Dia de Ação de Graças, nos EUA), Black Friday etc. Então, ocorre um acúmulo de carga, de demanda lá (Xangai). Não tem espaço suficiente nos navios para limpar esse acúmulo de carga durante a alta temporada”, concluiu.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 03/06/2022

INTERNACIONAL - LDC TEM SUCESSO EM TESTE COM BIOCOMBUSTÍVEL EM NAVIO CARREGADO COM SUCO

Foi a primeira vez que a companhia navegou usando o B30 combustível composto por 30% de biodiesel no diesel

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A viagem foi realizada entre o terminal da LDC em Ghent, na Bélgica, até o terminal da empresa instalado no Porto de Santos (SP), onde a embarcação carregou uma carga completa de sucos de laranja e voltou à Bélgica, operação realizada em um período de 55 dias

A Louis Dreyfus Company B.V. (LDC) anunciou que foi bem sucedida a realização de um teste que misturou biocombustível (B30) com combustível

naval em um de seus navios de suco, o MV Essayra. O experimento foi feito com a colaboração da fabricante de navios Wisby Tanker AB, da Suécia.

Foi a primeira vez que a companhia navegou usando o B30, combustível composto por 30% de biodiesel no diesel. A viagem foi realizada entre o terminal da LDC em Ghent, na Bélgica, até o terminal da empresa instalado no Porto de Santos (SP), onde a embarcação carregou uma carga completa de sucos de laranja e voltou à Bélgica, operação realizada em um período de 55 dias.

Uma série de testes foi realizada durante todo o percurso para medir o impacto da mistura de biocombustível B30 no sistema de combustível do navio e no desempenho geral. Os resultados mostraram que o B30 é um substituto mais limpo e prático para o VLSFO (na tradução, óleo combustível com teor de enxofre ultrabaixo), reduzindo as emissões dos gases de efeito estufa (GEE) em cerca de 24%, o que equivale a 723 toneladas de CO₂ (tCO₂e), informou a empresa.

Os 76% das emissões de GEE restantes da viagem foram compensados por meio de créditos de carbono obtidos da sua Plataforma de Soluções de Carbono, o que fez desta operação de transporte de suco de laranja a primeira com emissões de carbono neutralizadas em nível mundial.

Foram utilizados pela LDC um total de 2.262 tCO₂e de créditos de carbono certificados pelo Projeto Kariba REDD+, que protege mais de 785.000 mil hectares de florestas no Zimbábue (África), oferece suporte a comunidades locais e segue os padrões de carbono reconhecidos internacionalmente.

“Como parte da jornada da LDC para ajudar a moldar uma economia de zero emissões de carbono, nós estamos comprometidos em contribuir para a descarbonização do setor marítimo por meio de uma série de ações e iniciativas, incluindo explorar soluções alternativas de combustível”, conta Sébastien Landerretche, Head Global de Frete da LDC.

A empresa tem outros projetos em andamento que visam a descarbonização de suas operações, entre eles o uso de propulsão a vento e solar, e baterias e sistemas de lubrificação de ar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/06/2022

PORTUGAL - SINES É O 19º MAIOR PORTO DA UNIÃO EUROPEIA

A conquista veio após o complexo ficar em sétimo lugar no índice de crescimento anual das operações entre os portos da UE, de acordo com a ‘Transportes XXI’

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O resultado elevou o Porto de Sines em uma posição no ranking global, ultrapassando o Porto de Klaipeda, na Lituânia

O Porto de Sines, em Portugal, fechou 2021 na 19ª posição no ranking dos maiores portos da União Europeia, em relação à tonagem movimentada. A conquista veio após o complexo ficar em sétimo lugar no índice de crescimento anual das operações entre os portos da UE, de acordo com a 'Transportes XXI'.

O resultado elevou o Porto de Sines em uma posição no ranking global, ultrapassando o Porto de Klaipeda, na Lituânia.

Em 2021, Sines movimentou 46,6 milhões de toneladas, 10% a mais do que o registrado em 2020, com 42,2 milhões de toneladas.

Entre 2019 e 2021, período mais grave da pandemia, o porto português cresceu 11% na movimentação de cargas, o terceiro melhor registro entre os portos públicos do país.

Quanto à movimentação de contêineres, o Porto de Sines ficou em 16ª lugar no ranking da "Transportes XXI". O complexo também surge entre os que mais cresceram na UE: mais 13% entre 2020 e 2021 (o décimo maior crescimento), e mais 28% entre 2019 e 2021.

No ano passado, passaram pelo Terminal XXI, localizado no Porto de Sines e líder nacional em movimentação de contêineres, 1,8 milhões de TEUs.

Roterdã

O Porto de Roterdã foi o que mais movimentou cargas na UE, em 2021. Foram 468,7 milhões de toneladas (mais 7% em relação a 2020 ficando à frente do Porto de Antuérpia, na Bélgica, com 239,7 milhões de toneladas (+4%), e do Porto de Hamburgo, na Alemanha, com 128,7 milhões de toneladas (+2%).

O complexo portuário de Roterdã também ficou em primeiro lugar quanto à movimentação de contêineres, com 15,3 milhões de TEUs movimentados (+7%). Antuérpia ficou em segundo, com 12 milhões (manteve), e Hamburgo em terceiro, com 8,7 milhões de TEUs (+2%).

Costa: Sines pode ajudar Alemanha

Após ter visitado os stands da Feira de Hannover, evento com foco na transformação industrial realizado na Alemanha, no fim do mês passado, o primeiro-ministro de Portugal, António Costa, falou aos jornalistas sobre o jantar que teve com o chanceler alemão Olaf Scholz, no dia 29 de maio.

Segundo o primeiro-ministro, os temas da conversa entre os dois foram as relações bilaterais entre Portugal e a Alemanha, sobre a situação na Europa e como os dois países podem cooperar em conjunto. "A Europa revelou uma vulnerabilidade grande do ponto de vista energético, e Portugal tem condições únicas para ser uma plataforma de fornecimento de energia à Europa", explicou o primeiro-ministro.

No entanto, António Costa não revelou se o chanceler alemão mostrou interesse em relação ao abastecimento de gás natural a partir do Porto de Sines, como fez o primeiro ministro da Polônia, Mateusz Morawieck, que, dias antes, em 20 de maio, confirmou ao primeiro-ministro português que prevê esta pode cooperação com Portugal.

EM 2021, SINES MOVIMENTOU 46,6 MILHÕES DE TONELADAS, 10% A MAIS DO QUE O REGISTRADO EM 2020, COM 2,2 MILHÕES DE TONELADAS

Inclusive, a fala de Mateusz foi citada em matéria do BE News, publicada em 27 de maio. A reportagem mostra a intenção de Portugal em transformar Sines em um polo de distribuição de gás natural para a Europa.

Quando foi questionado pelos jornalistas se a Alemanha quer receber o gás natural por Portugal, Costa respondeu: "Não. A Alemanha precisa de gás, ponto. Se ele vier também do Porto de Sines, excelente, mas do que precisa basicamente é de gás".



O primeiro-ministro de Portugal, António Costa, visitou a Feira de Hannover

António Costa disse ainda que "esta é mais uma oferta que ajuda a Alemanha, mas não só a Alemanha, ajuda a Polónia, ajuda os países do Leste europeu que estão altamente dependentes até agora do fornecimento de gás russo e que estamos todos numa luta contra o relógio para aumentar essa independência do conjunto da Europa relativamente ao gás russo", informou.

O primeiro-ministro defendeu que, para alcançar essa independência, a Europa precisa "diversificar as fontes e, por outro lado, diversificar as rotas".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

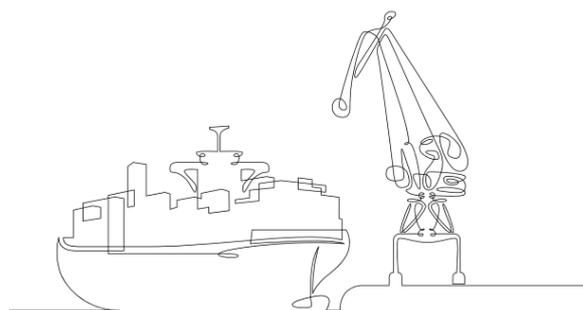
Data: 03/06/2022

OPINIÃO – ECONOMIA - PORTUGAL: CADA VEZ MAIS “VERDE-AMARELO”



MARCELO DE SOUZA SOBREIRA
Conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais
opiniao@portalbenews.com.br

A cada ano que passa, Portugal torna-se mais “verde-amarelo”. Não se trata do aumento de brasileiros residentes em Portugal ou da relação comercial com o Brasil. As decisões pautadas em sustentabilidade e o crescimento econômico do país é que convergem para essa agenda “verde-amarelo”. A participação dos portos na economia local, os investimentos em logística e infraestrutura, e a ambição de ser uma nação digital contribuem em larga escala.



A seguir, alguns exemplos “verdes” (cuidado com o meioambiente) e “amarelos” (prosperidade socioeconômica) portugueses.

O primeiro exemplo “verde” a se destacar trata-se do reconhecimento de Lisboa como a Capital Verde Europeia 2020, resultado de uma avaliação feita por um conjunto de especialistas internacionais, a partir de 12 indicadores sobre sustentabilidade.

Há vários exemplos “amarelos”, sendo o mais recente o crescimento do PIB de 4,9% em 2021 (maior crescimento anual desde 1990), que superou as expectativas do governo local, e a perspectiva de aumento de 5,8% do PIB em 2022, colocando Portugal como o país de maior crescimento em toda a União Europeia.



No 1º trimestre de 2022, as exportações portuguesas atingiram uma parcela de 47,1% do PIB e, no mesmo período, o grau de abertura da economia teve um incremento de 87,6% para 97,6%. Nos últimos 10 anos, os portos portugueses cresceram mais que os portos da Comunidade Europeia, representam cerca de 60% das exportações e contribuem para a geração de empregos, apoio às empresas locais e atividades econômicas, notadamente, as indústrias exportadoras, petroquímica, de energias alternativas e do setor agroalimentar. Nesta semana, nos dias 02 e 03 de junho, Sines (Setúbal) recebe a conferência Energy & Climate Summit para discutir temas relativos à energia solar e eólica, hidrogênio e gases renováveis. Um evento que aborda as melhores práticas e as inovações, e conta com a presença de especialistas do setor público e privado. De acordo com o presidente do Fórum da Energia e Clima, Ricardo Campos, “estamos finalmente a aproveitar a posição geoestratégica de Sines e de Portugal, onde com energia renovável e mais barata podemos atrair investimento e criar um novo ecossistema de inovação, de especialização em indústrias de economia verde, de fixação de emprego e de crescimento do PIB do país”.

Cada vez mais se observa a aproximação de instituições de ensino na temática ESG dentro do contexto das alterações climáticas, de transição energética e da descarbonização. Outro exemplo “amarelo” no setor de infraestrutura e logística diz respeito à posição de destaque do Porto de Sines na classificação dos maiores portos da União Europeia. Em 2021, passou para a 19ª posição, movimentando 46,2 milhões de toneladas, o que representou um incremento de 10% em relação ao ano anterior. Em termos de movimentação de cargas, o crescimento foi de 11%.

As perspectivas “verde-amarelo” para 2022 também são positivas tendo em vista a possibilidade de Portugal ser uma alternativa ao fornecimento de energia à Europa. De acordo com o primeiro-ministro português, o porto de Sines pode ser utilizado como uma plataforma de transferência de grandes navios metaneiros para outros de média e pequenas dimensões para operar no mar do Norte e do Báltico.

Outro exemplo que contribui com o crescimento do PIB português é o Porto de Leixões, um dos maiores do país, localizado a cerca de 11 quilômetros do centro da cidade do Porto, e movimenta cerca de 14 milhões de toneladas de mercadorias (têxteis, vinhos, granito, madeira e automóveis), além de impulsionar o turismo do país com mais de 65 mil passageiros em navios de cruzeiro por ano. Ademais, recentemente aderiu ao “Pacto do Porto para o Clima” iniciando o Projeto Roadmap para transição energética e descarbonização da atividade.

Em Lisboa, ocorreu nesta semana o fórum Portugal’s Commodities Exchange, organizado pela Acico (Associação Nacional de Armazenistas, Comerciantes e Importadores de Cereais e Oleaginosas) onde foram abordadas questões sobre o cenário atual e as perspectivas do mercado mundial de fretes marítimos. Em Roermond, o Porto de Aveiro marcou presença na feira Breakbulk Europe 2022 onde, através da realidade virtual, apresentou suas zonas portuárias e destacou as condições para movimentação de carga geral fracionada e de projeto, bem como os níveis de eficiência neste tipo de operações portuárias.

Se considerarmos o potencial de geração de negócios entre Brasil-Portugal com a possibilidade de agregação de valor das exportações brasileiras nos portos portugueses, o incremento da relação comercial bilateral e a utilização dos portos lusitanos como a porta de entrada para a Comunidade Europeia, aí sim, poderemos considerar o “verde-amarelo” que conhecemos no Brasil.

DESTAQUE: NO 1º TRIMESTRE DE 2022, AS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS ATINGIRAM UMA PARCELA DE 47,1% DO PIB E, NO MESMO PERÍODO, O GRAU DE ABERTURA DA ECONOMIA TEVE UM INCREMENTO DE 87,6% PARA 97,6%. NOS ÚLTIMOS 10 ANOS, OS PORTOS PORTUGUESES CRESCERAM MAIS QUE OS PORTOS DA COMUNIDADE EUROPEIA, REPRESENTAM CERCA DE 60% DAS EXPORTAÇÕES E CONTRIBUEM PARA A GERAÇÃO DE EMPREGOS, APOIO ÀS EMPRESAS LOCAIS E ATIVIDADES ECONÔMICAS.



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SANTOS BRASIL DESENVOLVE AÇÕES PARA REDUÇÃO DE RESÍDUOS, CONSUMO DE ÁGUA E EMISSÕES DE CO2

Informação: Santaportal (3 de junho de 2022)



Foto por: Divulgação

Comprometida em conciliar desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente, a Santos Brasil tem a sustentabilidade como cerne de seus negócios, com metas socioambientais bem definidas para todas as unidades em que atua e ações pioneiras no setor portuário.

Até 2024, a Companhia – signatária do Pacto Global da ONU desde 2013 – trabalha para reduzir 50% da geração de resíduos/TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), 30% do consumo de água per capita e 15% em toneladas de emissões de CO2/TEU.

“Temos consciência do nosso papel de protagonistas nos temas relacionados ao meio ambiente e estamos totalmente empenhados na busca de soluções para mitigar os impactos de nossas operações e colaborar com o desenvolvimento humano, questões cruciais para a sobrevivência do planeta”, afirma Béatrice de Toledo Dupuy, gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil.

Uma prova desse esforço é que, neste ano, a Santos Brasil adquiriu certificados I-REC (Certificado Internacional de Energia Renovável), que asseguram que 100% da energia utilizada para o funcionamento da Companhia dentro do Estado de São Paulo será disponibilizada na rede, de maneira proporcional, como energia limpa para todo o país.

Com isso, a Companhia zera as emissões de CO2 de Escopo II, geradas a partir do consumo de energia de fonte convencional. Foram adquiridos RECs suficientes para o consumo de MWh no período de 2021 e 2022.

O International REC Standard é um sistema global que possibilita uma certificação auditada e segura, zerando emissões de CO2 atreladas ao consumo de energia, identificadas no Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) no âmbito do Programa Brasileiro GHG Protocol. É o meio mais confiável para comprovar e rastrear o consumo de energia proveniente de fontes renováveis, seguindo rigorosos padrões internacionais.

“A medida é compensatória. O terminal continua consumindo energia da rede energética convencional, mas a diferença é que, ao comprar os RECs, incentiva a produção de energia limpa, que será distribuída na mesma rede, para consumo de todos, compensando seu consumo convencional com a garantia de fornecimento proporcional de energia de fonte limpa, para todo o País”, explica Paloma Fontes, analista sênior de Sustentabilidade.

Outras ações para bater as metas ambientais, atreladas à remuneração da alta liderança e dos demais funcionários, são:

Água: para evitar desperdícios e reduzir o consumo de água no Tecon Santos, a Santos Brasil adotou um sistema baseado na Internet of Things (IoT – internet das coisas) que monitora o



consumo da água em tempo real, ajuda a detectar vazamentos, possíveis desperdícios e permite a adoção de medidas para estancar eventuais problemas por meio de um aplicativo de celular, conhecido como telemetria da água.

Os resultados foram imediatos. Com a detecção de vazamentos, medidas foram adotadas evitando desperdício diário de mais de 120 mil litros de água e um custo desnecessário para a Companhia. Entre outras funcionalidades, é possível configurar notificações, via push pelo app, como metas de consumo e horários fora padrão, por exemplo, mantendo o consumo de maneira regular buscando atingir 30% de redução de água até 2024, um ganho para toda a sociedade e meio ambiente.

Resíduos: em um importante passo para conquistar a redução de 50% na geração de resíduos até 2024, a Santos Brasil instalou no Tecon Santos um equipamento para tratar e reduzir resíduos orgânicos, iniciativa pioneira no setor portuário.

O biodigestor de resíduos alimentares fica ao lado do refeitório do terminal portuário da Companhia, unidade onde trabalham cerca de 1.800 funcionários. O objetivo é eliminar os resíduos alimentares por meio de um composto biológico, que realiza a digestão aeróbica acelerada de 100% de todo o material orgânico descartado, seja do preparo de receitas ou sobras do que não foi consumido.

O resultado desse processo é a modificação dos resíduos sólidos para um composto líquido ou água cinza, que pode ser descartada no esgoto sanitário, mas que, para a Santos Brasil, ganha outro destino: a estação de tratamento do Tecon Santos. A partir daí, a água cinza se torna água de reuso, podendo ser destinada para a limpeza de pátios e equipamentos utilizados no terminal e entre outros.

O biodigestor, instalado em setembro do ano passado, já tratou mais de 32 toneladas de restos orgânicos que antes seriam destinados para descarte em aterros sanitários. Isso significa não só a eliminação na destinação de resíduos orgânicos, como também a diminuição do trânsito de carretas que fariam o transporte desse material para os aterros, economia de combustível e água.

Negócios

Com uma agenda ESG integrada ao modelo de negócio, as ações da Santos Brasil integram desde 2020 o índice SP/B3 Brasil ESG, composto por um seleto grupo de empresas que possuem boas práticas relacionadas à preservação do meio ambiente, desenvolvimento social e elevados padrões de governança corporativa.

Em janeiro deste ano, suas ações passaram a integrar também outros dois índices da B3 que levam em consideração o foco das empresas em ESG: o ICO2, índice Carbono Eficiente, que demonstra o comprometimento com uma economia de baixo carbono; e o IGPTW, que reúne as companhias que possuem as melhores práticas no mercado de trabalho, certificadas pela consultoria global Great Place to Work (GPTW).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/06/2022

TEREOS E BP BUNGE TROCAM PEÇAS PARA REDUZIR CUSTOS E IMPACTOS AMBIENTAIS

Informação: Revista Cultivar (3 de junho de 2022)

De forma inédita a Tereos e a BP Bunge Bioenergia comunicaram que realizarão trocas de peças industriais, sobretudo as de reposição automotiva para tratores e colhedoras, para reduzir impactos financeiros e ambientais, informaram as companhias.

As empresas do setor de açúcar, etanol e bioenergia farão trocas de cerca de seis toneladas de materiais funcionais, em plena vida útil, no valor de 260 mil reais.

A operação será realizada por meio do projeto Surplus, da CH Master Data, que identifica oportunidades de sinergia para dar uma nova destinação aos materiais, em momento em que os preços dos equipamentos estão em alta.

Apenas no setor agropecuário há um potencial de cerca de 200 milhões de reais a ser destravado com as trocas, de acordo com levantamento da CH Master Data, responsável pelo processo de cadastro de materiais das empresas.

“Considerando a estratégia da companhia e a atual situação inflacionária do mercado... Acreditamos que estamos construindo no agronegócio um processo inovador que pode gerar valor para a Tereos e outras empresas além de dar continuidade a nossas iniciativas de otimizar nossa cadeia de fornecimento”, disse em nota o diretor de Suprimentos da Tereos, Carlos Martins.

Os valores dos itens são mais competitivos, com alguns materiais chegando a custar até 70% do preço de peças novas.

Na BP Bunge, o foco da área de suprimentos está na otimização de seu estoque para garantir um fluxo de reposição permanente.

“Uma gestão de materiais eficiente atua na busca contínua por otimizações, que visam alta disponibilidade de itens com baixo valor de estoque (baixa cobertura), sem excesso de gastos”, acrescentou o diretor de Suprimentos da BP Bunge, André Monteiro, no comunicado.

Por meio de uma base de dados, que já conta com cerca de três milhões de itens mapeados, a plataforma da CH Master Data faz um cruzamento dos dados e localiza quais itens de um cliente podem agregar valor a outro e vice-versa.

A troca é feita seguindo padrões de compra e venda convencionais das companhias e de suas respectivas áreas de atuação, disse a Tereos.

Segundo a companhia, a iniciativa permite amenizar impactos financeiros da operação industrial sem a necessidade, por exemplo, de as empresas assumirem prejuízos com aprovisionamentos de compras e reposição de peças.

No médio prazo, as companhias acreditam que o principal benefício da troca e reutilização de materiais está relacionado ao meio ambiente. A destinação de insumos não usados reduz o impacto na geração de resíduos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/06/2022

PRODUTIVIDADE NA AGRICULTURA BRASILEIRA CRESCEU 400% EM 45 ANOS

Informação: Canal Rural (3 de junho de 2022)



O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou nesta quinta-feira (02) um estudo que analisa a produtividade total dos fatores (PTF) na agricultura brasileira. O texto foi elaborado em parceria com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e o Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea-USP).

A produção agrícola brasileira apresentou, de 1975 a 2020, um aumento de 400%.



De acordo com os autores, o crescimento médio da PTF nesse período foi de 3,3% ao ano.

A PTF é a relação entre o índice de produto total e o índice de insumos. Ela é calculada pela diferença entre as taxas de crescimento do produto total e dos insumos.

A PTF explicou 87% do aumento do produto no período estudado, enquanto os insumos corresponderam apenas a 13%.

No contexto da produção agropecuária nacional, a expansão do capital na forma de máquinas, fertilizantes e defensivos tem superado o crescimento dos demais fatores, como terra e mão de obra.

“Podemos afirmar que nossa produção é intensiva em ciência e tecnologia e cada vez menos intensiva em fatores tradicionais. Essa dinâmica resulta em uma enorme ampliação da produtividade do trabalho ao longo do tempo”, afirmou José Eustáquio Ribeiro Vieira Filho, pesquisador do Ipea e um dos autores do estudo.

O Brasil promoveu várias reformas no sistema de pesquisa e de financiamento da produção. Destacam-se as políticas de crédito e seguro, de preços, de corte dos subsídios, dentre outras.

Além disso, tem havido aumento de recursos, com ênfase no crédito de investimento, em linhas de financiamento que atendem os diferentes portes produtivos, bem como em áreas que estimulam a agricultura de baixo carbono.

José Garcia Gasques, coordenador-geral de Políticas e Informações do Mapa, explicou que “os investimentos na pesquisa, na fixação biológica de nitrogênio, na adoção do plantio direto e na manutenção dos sistemas integrados (lavoura-pecuária-florestas) mostraram-se bastante viáveis para as condições tropicais do país”.

Segundo ele, esses sistemas produtivos trouxeram acentuados ganhos de produtividade da agropecuária nacional.

Produtividade

O crescimento da produtividade, sustentam os autores da pesquisa, possibilitou a competitividade da agricultura e permitiu que os alimentos se tornassem mais abundantes e baratos.

“Se não fosse a redução da participação dos alimentos na renda das famílias desde a década de 1970 (de 50% para 20%), as políticas de transferência de renda, que ganharam força a partir do final da década de 1990, não teriam a eficácia que tiveram, sem a queda no preço dos alimentos e a expansão da oferta produtiva de bens agropecuários”, disse José Eustáquio.

Entre 1995 e 2017, para um crescimento de 100% no valor bruto da produção, a participação da tecnologia subiu de 50% para pouco mais de 60%. Nesse mesmo período, a participação do fator trabalho diminuiu de 31% para menos de 20%, enquanto a participação do fator terra praticamente ficou estável em 20%.

No comparativo internacional, o Brasil apresentou um crescimento da PTF superior à média mundial, ficando entre os países que mais cresceram da década de 1970 em diante.

O Brasil, revela o estudo, começou a liderar a produtividade mundial a partir dos anos 2000, quando passou a crescer acima da taxa apresentada pelos principais produtores mundiais, como Estados Unidos, China, Argentina, Nova Zelândia, Austrália, Canadá e Chile, dentre outros. Entre

2000 e 2019, enquanto a PTF brasileira cresceu cerca de 3,2% ao ano, o mesmo indicador mundial ficou em torno de 1,7%.

A análise do crescimento para produtos selecionados mostra uma nova geografia da produção nacional, com destaque para a soja, a cana-de-açúcar e o milho, deslocando-se para áreas do Norte, do Centro-Oeste e dos cerrados nordestinos. Essas novas regiões também lideram o crescimento da produtividade no país, conforme constatado nos dados do levantamento censitário agropecuário do IBGE.

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

Data: 03/06/2022

O PRINCIPAL NAVIO FRANCÊS CMA CGM PARA DE TRANSPORTAR RESÍDUOS PLÁSTICOS A BORDO DE SEUS NAVIOS

Informação: The Hindu Business Line (3 de junho de 2022)



Especialistas acham que é apenas uma questão de tempo até que outras companhias de navegação sigam uma política semelhante. | Crédito da foto: Jag_cz

No que é visto como uma decisão histórica na indústria naval, a grande francesa CMA CGM – a terceira maior companhia de navegação do mundo – anunciou que parou de transportar resíduos plásticos a bordo de seus navios a partir de 1º de junho para proteger os oceanos e a biodiversidade. Se outras linhas de navegação seguirem o exemplo, isso terá um impacto significativo no uso de plástico e no descarte de resíduos plásticos.

Em 2019, quase 10 milhões de toneladas de resíduos plásticos acabaram no mar. Isso impactou mais de 260 espécies marinhas. Estima-se que os humanos ingerem uma média de 5 gramas de plástico por semana. Se nada for feito, até 2050 o volume de resíduos plásticos excederá a vida animal nos mares, disse a linha francesa.

“Ao interromper o fluxo global de resíduos plásticos, estamos minimizando as chances de que eles acabem em lugares onde não serão tratados”, acrescentou.

Essa decisão da CMA CGM forçaria países como os EUA a repensar o uso de plásticos, pois não poderão transferir os resíduos para outros países como a China. Os especialistas acham que é apenas uma questão de tempo até que outras companhias de navegação sigam uma política semelhante.

Um passo a frente

Outras grandes companhias marítimas – Maersk, MSC e Hapag-Lloyd em 2020 – pararam de fazer remessas de plástico para a China, o maior importador desse tipo de carga, especialmente dos EUA. No entanto, a CMA CGM deu um passo adiante ao proibir o lixo plástico a bordo de seus navios em todo o mundo. Depois da China, os maiores importadores de resíduos plásticos são países como Turquia, Canadá, Vietnã e Tailândia. Os EUA são o maior exportador de plástico.

“Para garantir a eficácia desta medida, implementamos a proibição do código HS 3915 em nosso sistema de reservas. A deturpação da natureza das mercadorias resultará na lista negra da entidade infratora”, disse a transportadora francesa. Acrescentou que muito lixo plástico acaba nos oceanos porque não é tratado adequadamente em seu destino, acrescentou.

Curiosamente, a Índia foi um dos primeiros países a proibir itens de plástico descartáveis a bordo de navios (tanto para uso quanto para carga) – tanto de bandeira indiana quanto estrangeira – enquanto em águas territoriais indianas. Isso entrou em vigor a partir de 1º de janeiro de 2020.

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

Data: 03/06/2022

DIÁLOGO PÚBLICO ABORDA CONCORRÊNCIAS NO SETOR PORTUÁRIO

Informação: TCU (3 de junho de 2022)



O evento aconteceu no último dia 23 para tratar da análise de duas grandes concorrências no setor portuário para movimentação de contêineres, uma do Porto de Santos e outra do Porto de Itajaí – Imagem: TCU

O Diálogo Público “Análise Concorrencial no Setor Portuário”, promovido pelo Tribunal de Contas da União (TCU), na última quinta-feira (23/5), convidou atores do setor público e privado para tratar de duas grandes concorrências no setor portuário para movimentação de contêineres.

Prevista para o segundo semestre, a primeira é o arrendamento do terminal para movimentação e armazenagem de cargas containerizadas no Porto de Santos, em São Paulo, o chamado STS10. O novo terminal terá uma área total de cerca de 601 mil metros quadrados e será o maior do Brasil.

O segundo é a desestatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Esse é o segundo porto brasileiro com maior movimentação de contêineres e o primeiro entre os exportadores de congelados. As exportações respondem por, aproximadamente, 50% das operações.

O evento teve como objetivo aproximar o TCU dos diversos representantes do setor e ampliar o debate com a sociedade.

“Estamos antecipando discussões relevantes que vão acontecer no âmbito de dois processos sobre o tema que o TCU vai analisar. O Tribunal busca fazer uma aproximação com esses diversos atores, ganhando qualidade na análise e celeridade no processo, antecipando o conhecimento de riscos, de oportunidade e de melhoria”, salientou o titular da Secretaria de Infraestrutura de Portos e Ferrovias do TCU, Bruno Martinello.

O evento foi dividido em dois blocos. O primeiro convidou representantes do setor privado e tratou do tema “Verticalização e concorrência de terminais de contêineres na ótica do setor privado”.

O diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Angelino Caputo, foi o primeiro palestrante. Caputo destacou a importância do assunto para a logística e comércio exterior brasileiro e esclareceu que a ABTRA não tem nada contra a verticalização de contêineres, mas alertou sobre a preocupação quanto ao monopólio.

“A ABTRA nunca foi contra a verticalização no setor portuário, muito pelo contrário. Quando a verticalização parte do dono da carga, acreditamos fortemente que esse é modelo mais eficiente para o escoamento das cargas dos produtos brasileiros. Somos contra as práticas de

concentração de mercado com efeitos anticoncorrenciais. Práticas que podem levar os donos das cargas a ficarem reféns de um único terminal monopolista a longo prazo”, afirmou.

Caputo ainda explicou que estudos elaborados pela associação comprovam a prática de “self preferencing” por parte de grandes armadores verticalizados. De acordo com o estudo, se um grupo verticalizado ganhar a concorrência do terminal STS10, por exemplo, existe o risco de outros terminais do Porto de Santos ficarem com níveis de movimentação muito abaixo do necessário para o funcionamento.

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição Silva, alertou para a necessidade de encontrar soluções para evitar o abuso de poder econômico antes do leilão do STS10.

“Acompanhamos, nos últimos anos, uma concentração do poder econômico dos armadores, através da consolidação de poucos players. Hoje, os cinco maiores armadores são responsáveis pelo transporte marítimo de longo curso, no mundo, o que representa mais de 65% da carga que é movimentada”, destacou Silva.

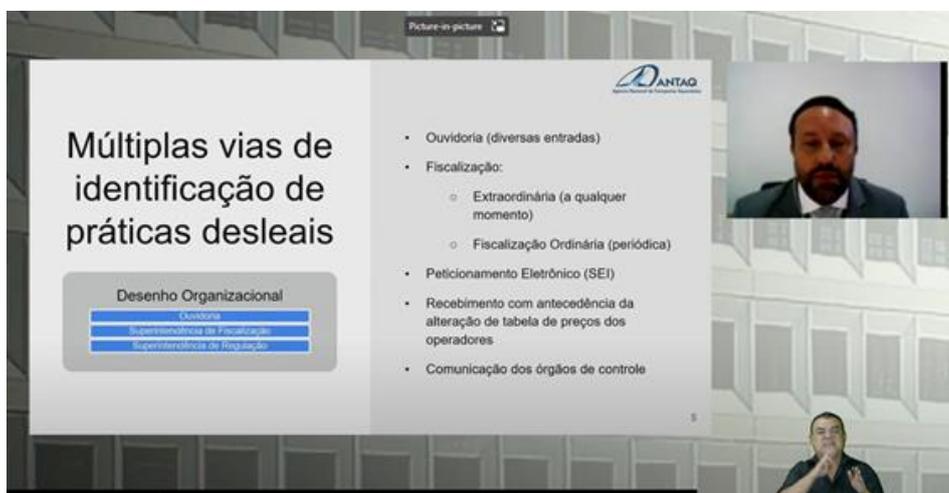


Imagem: TCU

Para o diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro de Souza, representante dos armadores, existem vários erros de premissa nos estudos apresentados pela ABTRA e pela ABTP.

“Acho que em primeiro lugar os órgãos concorrenciais devem olhar, também, a realidade da indústria de terminal de contêineres do mundo inteiro, não só do Brasil. E, hoje, no mundo, existem 7 ou 8 grandes operadores, dos quais apenas 2 são ligados a grupos econômicos de armadores. Existem outros que ainda não entraram no Brasil por insegurança jurídica. Eu acho que o grande problema da indústria de terminal de contêiner no Brasil é a consolidação. É uma indústria fragmentada com poucos terminais de tamanho médio e que poderia estar competindo internacionalmente”, disse Souza.

Luís Carlos Montenegro, consultor em Engenharia de Transportes da empresa Neowise Consultoria, Engenharia e Negócios, apresentou um diagnóstico do setor, realizado pelo TCU.

Segundo Montenegro, todos os 3 grandes terminais do Porto de Santos já estão operando acima do limite de capacidade: “Estamos falando de um desenvolvimento que tem tendência mundial. A gente não pode ficar com uma área vazia, numa área nobre do Porto de Santos, fazendo esse tipo de discussão, enquanto a gente tem recessão de capacidade”.

O professor e consultor da Câmara dos Deputados Cesar Mattos fechou o primeiro bloco de debates. Ele explicou ter aplicado o padrão de prova de facilidade essencial para identificar se a

concorrência é exercida por monopólio. “A aplicação dos critérios da doutrina da facilidade essencial, definitivamente, não indica haver necessidade de excluir players do certame com base na integração vertical de companhias de navegação”, observou Mattos.

Ao final do primeiro bloco, mediado pelo auditor do TCU Marcelo Almeida, os convidados debateram e responderam questões colocadas no chat.

Bloco 2 – “Análise concorrencial de terminais de contêiner: o caso do STS10”, com a participação de gestores públicos.

O superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Bruno de Oliveira Pinheiro, defendeu que a Agência possui instrumentos e competências para atuar em situações anticompetitivas no setor portuário.

“Todo esse desenho organizacional serve para gente combater uma conduta anticoncorrencial. A gente combate por conduta não o que pode vir a ser”, salientou Pinheiro.

Já a superintendente adjunta do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Patrícia Alessandra Morita Sakowski, defendeu que a restrição de players pode eliminar consórcios que poderiam ser mais eficientes na operação do STS10: “A atuação vertical, como foi visto aqui, pode até trazer eficiência em mercados de logística onde essa atuação integrada é bastante relevante”.

Andrey Villas Boas de Freitas, subsecretário de Advocacia da Concorrência da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE/ME), destacou algumas competências da Secretaria: “O nosso trabalho é evitar que haja incentivos econômicos na norma que possam, de alguma maneira, favorecer o surgimento de condições que prejudiquem o funcionamento adequado de um determinado setor ou favorecer o surgimento de condutas que levem a ilícitos concorrenciais”.

Com o objetivo de aperfeiçoar a proposta, Villas Boas apresentou algumas mudanças para o edital de arrendamento do STS10. A proposição consta numa nota técnica do órgão sobre a licitação.

Fábio Lavor, diretor do Departamento de Novas e Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias (DNOPRP/SNPTA), defendeu o amadurecimento do setor quanto às licitações portuárias e lembrou que uma consulta pública está em andamento e que as considerações serão levadas em consideração: “Eu destaco que, em todas as licitações que fizemos, o modelo que foi colocado para consulta pública não é o mesmo que foi licitado lá na frente. Isso sinaliza que o Ministério tem toda a boa vontade de avaliar essas contribuições”.

Serviço

Atendimento ao cidadão – e-mail: ouvidoria@tcu.gov.br

Atendimento à imprensa – e-mail: imprensa@tcu.gov.br

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

Data: 03/06/2022



PORTO DE JACKSONVILLE, FLÓRIDA, CONCLUIU PROJETO DE APROFUNDAMENTO COM INVESTIMENTO QUE ATINGIU US\$ 420 MILHÕES

Informação: Mundo Marítimo (3 de junho de 2022)

A movimentação de cargas registrou queda nos modais de transporte marítimo, ferroviário e rodoviário no primeiro

trimestre em comparação com o mesmo período do ano anterior. Os dados constam no Relatório Mensal de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado na última terça-feira (31).

Segundo o levantamento, a navegação de longo curso (comércio exterior) apresentou queda de 3%, reduzindo de 192,4 milhões de toneladas movimentadas no primeiro trimestre de 2021 para 187 milhões de toneladas neste ano. Já o volume de cargas operadas por cabotagem recuou 4%, de 73 milhões de toneladas (2021) para 69 milhões de toneladas (2022).

O canal de navegação federal foi dragado de 12,20 m para 14,30 m, permitindo o desembarque de navios maiores

O financiamento para o programa de dragagem de US\$ 420 milhões foi fornecido por meio de uma parceria público-privada entre o Governo Federal dos EUA, o Estado da Flórida, a cidade de Jacksonville, Jaxport e o operador do terminal, SSA. A construção começou em 2018 após extensos estudos, análises independentes, contribuições públicas e aprovação regulatória total.

Em coordenação com o aprofundamento do canal do navio, a Autoridade Portuária Jacksonville “Jaxport” e a SSA concluíram mais de US\$ 100 milhões em melhorias nas docas. Isso permitirá que o Terminal de Contêineres de Blount Island acomode simultaneamente dois grandes navios Neopanamax (NPX).

Sob os termos de um contrato de concessão estendido até 2044, o terminal também será equipado com três novos guindastes STS de tamanho NPX no início de 2023. A instalação atualizada contará com seis grandes pórticos de cais.

Vale ressaltar que o aprofundamento do porto atinge apenas a Ilha Blount, o que significa que não beneficiará nenhum dos píeres e terminais a oeste de Dames Point.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/06/2022

COPERSUCAR LANÇA CAMPANHA DE PREVENÇÃO A INCÊNDIOS

Informação: Santaportal (3 de junho de 2022)



Foto: Divulgação / Santaportal

Fogo Zero foi o nome escolhido pela Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, para a campanha de conscientização contra incêndios no campo, incentivando o cuidado com as áreas de cultivo, vegetação e proteção ambiental das suas usinas associadas. No total, a ação alcançará uma área de 10.890 km², extensão superior a sete vezes o tamanho da capital do Estado de São Paulo.

O objetivo da campanha é orientar a população sobre como prevenir possíveis focos de incêndio e, em caso de ocorrência, como e a quem comunicar. Procura explicar também o que causa os incêndios acidentais e como evitá-los, incentiva a denunciar queimadas criminosas e alerta para os danos que os incêndios podem causar para a comunidade.

Os incêndios podem ocorrer durante todo o ano, principalmente em períodos caracterizados pelo clima seco, pouca chuva, ventos fortes e altas temperaturas. Segundo dados da Defesa Civil, o Brasil ocupa o 2º lugar entre os países da América Latina com maior número de focos de incêndio em 2022. Foram, até agora (30/05), mais de 14.574 focos, sendo que entre os biomas brasileiros, o Cerrado foi o mais atingido (44,8%) seguido pela Amazônia (33,3%) e Mata Atlântica (12,9%). O Estado de São Paulo, que possui o Cerrado e Mata Atlântica como seus biomas predominantes, registrou 446 focos de incêndio neste ano, volume 9% maior que o registrado em 2021. Por outro



lado, através de monitoramento constante, a Defesa Civil registrou nos últimos dois anos uma diminuição significativa do número de focos detectados pelo satélite no Brasil. Considerando o período de 1º de janeiro até 30 de maio, a quantidade detectada neste ano é 15,7% menor que o mesmo período de 2020 e 17,9% mais baixa que a registrada em 2019, se mantendo estável na comparação com o ano passado, com queda de 0,2%.

O Secretário Estadual de Infraestrutura e Meio Ambiente, Fernando Chucre, destacou que as parcerias e investimentos nas ações preventivas de combate aos incêndios florestais são fundamentais para diminuição das ocorrências. “Aqui no Estado já atuamos a cerca de 11 anos na Operação Corta-Fogo nesse formato que reúne vários órgãos de estado e parceiros trabalhando com o mesmo objetivo, de agir nos potenciais causas de incêndios e limitar os impactos negativos do fogo sem controle. Neste ano, para auxiliar os municípios nos trabalhos de contenção do fogo, o Governo de São Paulo investiu cerca de R\$145 milhões, na compra de caminhões-pipa, equipamentos de proteção individual, treinamentos, além da manutenção de aceiros, trilhas e estradas utilizadas para acesso aos parques e atendimento de ocorrências”.

Mesmo com um elevado grau de mecanização e tecnologia em seus processos, principalmente nas atividades para a colheita das safras, entre as quais não consta a prática de queima em seus canaviais, as mais de trinta usinas associadas à Copersucar entendem a necessidade de continuar a contribuir com a prevenção de incêndios, fazendo campanhas de educação e incentivo nas cidades onde tem atuação.

“As usinas desenvolvem ações para a proteção ambiental da vegetação nativa, da área produtiva de cana-de-açúcar, da qualidade do ar e da preservação dos recursos hídricos, além do cuidado com as comunidades das regiões em que temos atividade. Os incêndios trazem efeitos negativos para toda a sociedade, para a economia e ao meio ambiente, colocando em risco os moradores, impactando áreas nativas e a biodiversidade. Por isso, apoiamos as nossas usinas associadas a manterem protocolos, treinamentos, plano de ação e campanhas de conscientização para prevenir este tipo de ocorrência de forma a contribuir com uma sociedade melhor”, declarou Maria Cláudia Trabulsi, coordenadora de sustentabilidade e meio ambiente da Copersucar.

Cada uma das unidades produtivas associadas dispõe de equipes brigadistas de prontidão, com treinamento para lidar com qualquer adversidade desta natureza, comunicação interna para troca de informações e segurança, além de possuírem mecanismos para evitar e combater os incêndios acidentais. As usinas contam também com o apoio fundamental dos bombeiros socorristas das regiões em que estão instaladas.

É o caso, por exemplo, das usinas do Grupo Cocal, que possuem dezenas de pessoas designadas especificamente para o combate a incêndios e brigadistas distribuídos em três turnos, das áreas agrícola e industrial. Essa equipe conta com um cronograma mensal de treinamento com um consultor externo. Em maquinários, possui caminhões PIPA de apoio, distribuídos entre as unidades de Paraguaçu Paulista e Narandiba, interior de São Paulo. Trabalha também frequência de rádio e grupo de mensagens para comunicação interna entre as equipes.

Já a usina São Manoel, localizada no município de São Manuel (SP), dispõe de dezenove caminhões tanques, três torres de vigia, três câmeras em pontos estratégicos, sete motocicletas e uma caminhonete, além de máquinas e equipamentos para manutenção de vias e aceiros, todos destinados a operações desta natureza. Além disso, conta também com cinquenta e oito brigadistas treinados ao combate de incêndios.

As três unidades do Grupo Ipiranga trazem números bem expressivos para monitorar e combater possíveis incêndios. No total, são 206 pessoas envolvidas nas estruturas de combate a incêndio, que conta com 122 dispositivos e veículos, como os 29 caminhões-pipa, e 129 equipamentos de auxílio, como abafador, pinga fogo, bomba costal e conjunto de aproximação.



Números expressivos que também são constatados nas três usinas do Grupo Pedra Agroindustrial. Localizadas nos municípios paulistas de Buritizal, Serrana e Nova Independência, as áreas industriais e agrícolas são cobertas por 46 caminhões-tanque, 512 brigadistas, 10 veículos de apoio e 64 colaboradores treinados para dar apoio aos brigadistas.

Tecnologia como aliada

Inovação e tecnologia também estão presentes na prevenção e combate a incêndios. Como exemplo, temos o monitoramento via satélite de mais de 55 mil hectares de cana-de-açúcar realizado pelo Software Cyan Fire Alert que, a partir desses dados, aponta focos de incêndio com rapidez e precisão, proporcionando maior efetividade no atendimento de ocorrências. A ferramenta é utilizada por diversos produtores de cana-de-açúcar, entre eles os grupos Pedra Agroindustrial e Zilor. Além do monitoramento via satélite, câmeras de longo alcance e alta resolução, localizadas estrategicamente nos municípios paulistas de Pederneiras, Pratânia, Borebi e Lençóis Paulista, são usadas pela Zilor para detectar fumaça a quilômetros de distância.

A população também deve fazer a sua parte

A população que vive no entorno das áreas de produção da cana também tem um papel importante na prevenção de incêndios. Em muitos casos, o fogo nas plantações começa nas áreas de limite do canavial, nas ruas do entorno ou nas rodovias, provocado por ações inadequadas como jogar bituca de cigarro no mato, descarte do lixo de forma incorreta, soltura de balões, entre outras atividades ilegais. Um simples papel de alumínio jogado em uma vegetação seca associado aos raios solares, pode facilmente iniciar um incêndio. Por isso, as usinas associadas à Copersucar investem em ações de conscientização para mudar o comportamento e as atitudes que potencializam riscos de incêndio.

Pensando nisso, o Grupo Pedra, por exemplo, mantém o Programa de Portas Abertas, que tem como principal público alvo estudantes do ensino médio e ensino superior que visitam a usina e recebem cartilhas de conscientização para prevenção de incêndios.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/06/2022

PPI APROVA NOVOS PASSOS PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E DE AEROPORTOS

Informação: Terra (3 de junho de 2022)

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) aprovou nesta quinta-feira, 2, etapas necessárias para a desestatização de uma série de ativos do Ministério da Infraestrutura, como o Porto de Santos e a 7ª rodada de concessões aeroportuárias, cujos leilões estão programados para o segundo semestre. O PPI também deu aval para a prorrogação do prazo dos processos de relicitação dos aeroportos de Viracopos (SP) e de São Gonçalo do Amarante (RN).

O conselho ainda aprovou a inclusão no PPI do aeroporto do Galeão (RJ), que está em processo de devolução pela concessionária.

Em relação ao Porto de Santos, cuja previsão é de que seja leiloado até o fim do ano, o PPI recomendou a inclusão da autoridade portuária no Programa Nacional de Desestatização (PND). Em relação à 7ª rodada, foi aprovada a modelagem operacional e condições de desestatização dos 15 aeroportos que serão repassados à iniciativa privada.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/06/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

CNC APRESENTA PROPOSTA DE ADEQUAÇÕES AO TEXTO DA PEC DA REFORMA TRIBUTÁRIA

O texto foi analisado por um time de especialistas, integrantes de um Grupo de Trabalho Temporário (GTT)

Por CNC



Divulgação/CNC

A Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) apresentou ao relator da PEC da reforma tributária, senador Roberto Rocha (PTB-MA), um documento com sugestões de adequações ao texto da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 110/19, sob o ponto de vista dos setores do comércio de bens, serviços e turismo.

A PEC está sob análise da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado. Por conta do impasse entre os membros do colegiado, a votação foi adiada

duas vezes. O setor de serviços é o mais prejudicado nesta PEC, com expectativa de aumento de até 200% dos tributos e encargos.

O texto foi analisado por um time de especialistas, integrantes de um Grupo de Trabalho Temporário (GTT), coordenado pelo vice-presidente Financeiro da CNC, Leandro Domingos. Esse conjunto de sugestões foi entregue em mãos ao senador Roberto Rocha e à sua equipe técnica, no gabinete do parlamentar, em Brasília (DF).

“A PEC 110/19 necessita de ajustes para propiciar aos contribuintes e à população um ambiente adequado de desenvolvimento”, afirma Leandro Domingos. Entre os pontos de melhoria apontados pelo grupo, estão a importância de haver alíquotas setoriais e alíquotas que permitam a adequação às vocações regionais; mais garantias quanto à existência de uma efetiva não cumulatividade dos tributos; e mais proteção ao Simples Nacional.

O presidente da CNC, José Roberto Tadros, destaca o objetivo da Confederação de apoiar uma reforma tributária que garanta a simplificação da carga tributária, mas que traga equilíbrio e harmonia entre os setores econômicos. “Nosso propósito é contribuir para que o País possa contar com um sistema tributário moderno, racional, que não prejudique setores, empresas e trabalhadores que são fundamentais para a economia do País.”

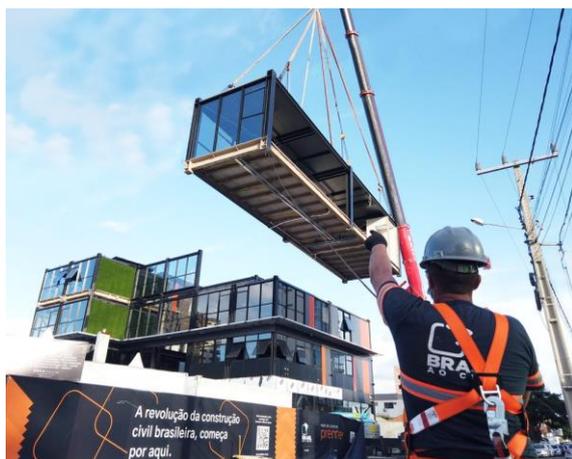
Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/06/2022

CULTURA É A BASE PARA A TRANSFORMAÇÃO VERDE DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Implantar uma nova mentalidade e procedimentos sustentáveis passa pela implantação de programa com ações envolvendo toda a empresa

Por Claudio Marques, Para o Prática ESG — São Paulo



Construção modular de um edifício feita pela Brasil ao Cubo
— Foto: Divulgação/Brasil ao Cubo

A transição de um ambiente para um novo, fundado em paradigmas até então desconhecidos, causa o desconforto e a resistência que podem caracterizar o chamado choque cultural. No processo de transformação do setor da construção civil imobiliária rumo a um ecossistema sustentável, não é diferente. O setor é formado por 125 mil empresas registradas na categoria construção civil e, segundo o Secovi, o sindicato da habitação, 85% são de pequeno e médio porte – incluindo aí aquelas de gestão familiar, que podem ser menos permeáveis a novas práticas, capazes de criarem uma cultura ESG na própria companhia.

“Criar cultura é muito difícil. Eu sou diretora fundadora da empresa, conheço cada molécula desta empresa, sei exatamente para onde ir, e o que tenho de fazer para chegar lá. Mas como que eu passo isso para um gerente, que passa para o coordenador, que passa para o supervisor, que passa para todo mundo? Essa é a maior barreira que temos a vencer”, afirma Paula Jansen, diretora de projetos, produtos, inovação e estudos de viabilidade técnica na ADN Construtora e Incorporadora, de São Carlos (SP). Fundada há 10 anos, tem como principal mercado imóveis que se enquadram no programa Casa Verde Amarela. A empresa não tem gestão familiar.

Para enfrentar a questão, a construtora faz campanhas de conscientização e adota medidas, inclusive sociais, procurando mostrar com ações uma mudança cultural interna. “Se a pessoa chega para trabalhar e encontra uma biblioteca com cara de jardim no meio da empresa, isso é muito legal. O impacto é relativamente pequeno, mas ajuda na cultura. Utilizando esses pequenos projetos, ninguém tem de falar, de palestrar, mas a pessoa vai percebendo as mudanças, vai vendo que coisas estão diferentes”, diz Janssen.

Paula Janssen, fundadora e diretora de projetos, produtos, inovação e estudos de viabilidade técnica da ADN Construtora e Incorporadora, de São Carlos (SP) — Foto: Divulgação/ADN Construtora e Incorporadora



Paula Janssen, fundadora e diretora de projetos, produtos, inovação e estudos de viabilidade técnica da ADN Construtora e Incorporadora, de São Carlos (SP) — Foto: Divulgação/ADN Construtora e Incorporadora

A ADN contratou uma consultoria para ter suporte e mais conhecimentos para a jornada ESG, inclusive na questão cultural. Até o meio do ano, terá montado três comitês, ambiental, social e de governança, também criou um time formado por pessoas de diferentes níveis e formações sociais para ajudar a transmitir para os seus 3 mil colaboradores em que ponto está em termos de cultura de sustentabilidade e onde quer chegar.

Um fator de resistência à adesão a práticas ESG por parte de muitos empresários reside na ideia de que a adoção significa um gasto a mais nas planilhas da companhia. “A pessoa pensa que custa muito caro fazer sustentabilidade, mas considero mais caro não ter, porque com ESG a tendência é haver mais produtividade”, diz

Roberta Bigucci, diretora administrativa da MBigucci, fundada em 1983 em São Bernardo do Campo.

“Quando se começa a reorganizar a empresa, remodelando procedimentos e ações, também está cuidando do G. E isso vai trazer benefícios, inclusive financeiros, e já está indo para o S, pois vai trazer satisfação pessoal para as pessoas da organização, do entorno, da vizinhança”, argumenta.

Bigucci defende que a primeira coisa que uma empresa deve fazer, quando se trata da adoção de práticas ESG, é olhar para dentro, porque muitas vezes a companhia já utiliza alguns métodos que podem ser considerados sustentáveis, da coleta de lixo reciclável, à redução de resíduos e reaproveitamento de material. Claro, ESG é muito mais do que ter alguns processos sustentáveis – requer um projeto fortemente estruturado, com metas e transparência –, mas essa proposta ajuda a quebrar resistências. “Às vezes, alguns procedimentos estão tão enraizados, que não se percebe que eles podem ser um diferencial. Então tem de olhar para dentro”, afirma a diretora.

Ter os líderes na mesma página, puxando a agenda, ao que tudo indica, faz a diferença para criar uma cultura pró-ESG. “Eu não era nem CEO da companhia quando contratamos uma consultoria para falar com todos os executivos para explicar o que precisávamos mudar”, conta Eduardo Fischer, que assumiu como co-presidente da MRV ao lado de Rafael Menin em 2014. “Olhando para trás, percebo que os executivos e os colaboradores estão mais maduros em relação ao tema. Se antes era um tabu discutir se faríamos um trainee intencional para contratar pessoas negras, se isso seria discriminação ou não, hoje já não é. Outros temas assim também discutiremos e serão cada vez mais parte do nosso normal”, pontua.

A dica aqui é mais simples do que parece: “É começar um pé na frente do outro e ir mobilizando mais gente para ter mais pessoas que empurram do que seguram”, diz Fisher. “E vá sem medo, entenda que corrigir rotas faz parte e às vezes terá que voltar alguns passos para trás, sem ficar preocupado demais”, completa Fischer. “Ter um órgão de governança relevante focado nisso ajuda a permear as iniciativas nas companhias, afinal, sem G não temos E e S”, acrescenta o consultor Lincoln Camarini, da Resultante, que acompanha a evolução do ESG em 11 setores, incluindo o construção civil.

No processo de transformação, até mesmo o método construtivo pode entrar em discussão. Atualmente, a construção modular é avaliada como uma forma de reduzir a produção de resíduos e ganhar celeridade nas obras. Por esse processo, as paredes já chegam prontas à construção, com toda a fiação, tomadas, pontos para acender a luz e espaço para instalação de portas, se for o caso, instaladas. É só ‘encaixar’ e fazer as conexões. “É um processo de industrialização da construção civil, boa parte da obra ocorre dentro de um parque fabril”, diz Ricardo Mateus, CEO da Brasil ao Cubo, de Santa Catarina, que adota esse processo em seus projetos.

Matheus Picceli, CFO da empresa, afirma que, por ser um processo controlado, dentro de um ambiente fabril, as rotinas são muito bem definidas. “Não temos o desperdício que existe na obra. Até a questão de retrabalho, de erro do profissional, é extremamente reduzida. Conduíte, fiação, é quase desperdício zero, porque é um time muito especializado que está dentro da fábrica, há controle de qualidade muito forte e também de segurança do trabalhador”, diz.

Esse modelo construtivo, no entanto, enfrenta obstáculos, ainda é caro, de acordo com Paula Janssen, da ADN. “O método off site ainda não é rentável”, afirma a executiva. “O que percebemos que é muito valorizado por nossos clientes são o prazo, a velocidade e a segurança. Ao conseguir entregar uma obra até quatro vezes mais rápido em relação ao método tradicional, os nossos clientes já conseguem usufruir do empreendimento. A geração de receita é expressiva”, declara Picceli. Ele acrescenta que a emissão de carbono de uma obra é aproximadamente 23% menor daquela que adota o que uma obra convencional.

Nesse sentido, a ADN iniciou o inventário de sua pegada de carbono. “Já estamos com esse trabalho, começamos a mapear, estudar formas de compensação. O próprio plantio de árvores já está um para um: cada apartamento feito, plantamos uma árvore”, conta Janssen. Ela diz que até o fim do ano deverá ter os resultados desse processo.

IMPLANTAÇÃO DO 5G NAS CAPITALS É ADIADA PARA SETEMBRO, DECIDE ANATEL

Inicialmente, edital previa implantação da tecnologia em julho, mas conselho da Anatel acatou recomendação técnica e ampliou o prazo

Por *Fernanda Trisotto* — Brasília



5G: Redes enfrentam dificuldades em 17 capitais. AFP

O conselho diretor da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) decidiu adiar o prazo de implantação do 5G nas capitais para setembro, atendendo a recomendação técnica que alertou para a impossibilidade de entrega de equipamentos técnicos por causa do lockdown da China e escassez de semicondutores, entre outras razões.

Originalmente, o edital do leilão do 5G determinava que a ativação nas capitais deveria ocorrer até 31 de julho de 2022, mas já havia previsão de extensão do prazo por mais 60 dias. Com a decisão do conselho da Anatel tomada nesta quinta-feira, a data passou para 29 de setembro.

Isso ocorreu porque foi constatado que não há condições técnicas para concluir as atividades necessárias tanto para a migração do sinal de TV aberta e gratuita via antenas parabólicas quanto para a "limpeza" das faixas de 3,5 GHz, que será liberada para o uso do 5G.

"O lockdown na China, a escassez de semicondutores, as limitações do transporte aéreo e a demora no desembarque aduaneiro trouxeram impactos ao projeto", justificou em nota a Anatel.

Não há alteração nos demais prazos de implementação do 5G no país.

Percalços técnicos

Como o GLOBO já mostrou, esse adiamento na implementação já era considerado pelos técnicos da Anatel. Leilão no ano passado, o 5G ainda não está acessível em nenhuma localidade do país. O leilão movimentou R\$ 47,2 bilhões, valor ligeiramente menor que o potencial da licitação de R\$ 50 bilhões, mas colocou Brasil no mapa mundial da nova tecnologia e era usado como um trunfo do governo em ano eleitoral.

Pelas regras do edital, as vencedoras do leilão (especialmente Claro, Tim e Vivo, as maiores operadoras de redes móveis no país) deveriam colocar no mínimo uma antena de 5G puro para cada 100 mil habitantes em todas as capitais até o dia 31 de julho deste ano. Este foi o prazo prorrogado.

As empresas precisam oferecer o chamado 5G standalone (SA), conhecido como 5G puro. É uma tecnologia que oferece duas características das redes móveis de quinta geração: altíssima velocidade e baixa latência (demora entre o envio e o recebimento de uma informação).

Essa versão é conhecida como "pura" por usar uma infraestrutura totalmente nova e dedicada ao 5G, sem aproveitar a estrutura usada até hoje pelo 4G. E esse 5G "impuro" que aparece nos visores dos celulares pelo país.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 03/06/2022

ENTIDADE DE POSTOS DE GASOLINA DESCARTA RISCO DE FALTA DE DIESEL

James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, diz que tem tido apenas relatos pontuais de problemas na compra de diesel; entidade patronal representa cerca de 40 mil postos do País
Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - Recém-chegado à presidência da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis) em plena crise do diesel e com preços em alta, o executivo James Thorp Neto não vê no momento motivo para alarde em relação ao abastecimento. Fundada em 1960, a Fecombustíveis é uma entidade patronal que reúne os representantes de 40 mil postos revendedores de combustíveis no País.

Com a experiência de mais de oito anos como presidente do Sindicombustíveis Alagoas, Thorp Neto vem acompanhando de perto o mercado e afirma que, até o momento, só tem recebido relatos pontuais sobre a falta do produto, mas nada que preocupe no curto prazo.



James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis; até o momento, ele tem encontrado apenas relatos pontuais de problemas na compra de diesel por postos de bandeira branca. Foto: Fecombustíveis

O mais grave, ressalta, é a falta de capital de giro nos postos de revenda. Com a alta dos preços, os clientes estão deixando o carro em casa e a margem de ganho tem se estreitado cada vez mais. Mesmo assim, ele descartou uma possível "quebradeira" de postos de abastecimento.

"Todo mundo pensa que o preço alto ajuda o revendedor, mas dados estatísticos oficiais da ANP mostram que a nossa margem está a cada dia mais espremida, o setor está muito sacrificado", disse ele ao Estadão/Broadcast.

Com os preços defasados em relação ao mercado internacional, a tendência é de que o preço do diesel e da gasolina subam ainda mais nas próximas semanas se a Petrobras seguir com a política de paridade de importação (PPI).

A diferença de preços em relação ao produto importado cresce diariamente e atingiu 18% na gasolina e 13% no diesel na quinta-feira, 2. Para equiparar os preços, a Petrobras teria que aumentar esses combustíveis em R\$ 0,85 e R\$ 0,76, respectivamente.

Casos pontuais

Em relação ao abastecimento, o novo presidente da entidade informa que, para não ser pego de surpresa, tem buscado informações com os sindicatos de todos os estados do País. Até o momento, tem encontrado apenas relatos pontuais de problemas na compra de diesel por postos de bandeira branca, que não tem contrato com as grandes distribuidoras.

"Alguns postos que não tem contrato estão com dificuldades, mas nada que preocupe. Estamos atentos e acompanhando junto com a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), que monitora os estoques, para não ter surpresas", afirmou.

Segundo ele, as informações oficiais até o momento são de normalidade no abastecimento de diesel e não há nenhuma indicação por parte do governo do que está sendo planejado sobre uma eventual falta do produto. "Vamos torcer para não acontecer, mas no momento, a população pode ficar tranquila", disse.



Thorp Neto assume a presidência da Fecombustíveis após 15 anos da gestão de Paulo Miranda. O executivo entrou para o Sindicomb-AL em 2001, onde fez carreira até se tornar presidente do sindicato regional, em 2014.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/06/2022

RESERVA DE AÇÕES DA ELETROBRAS COM FGTS ESTÁ ACIMA DO ESPERADO, DIZEM BANCOS

O período de reserva vai até quarta-feira. O limite máximo é de 50% do saldo da conta do Fundo
Por André Jankavski e Fernando Scheller, O Estado de S. Paulo

O primeiro dia de reservas de ações da Eletrobras com uso de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviços (FGTS) começou com demanda acima do esperado, nesta sexta-feira, 3, segundo três grandes bancos consultados pelo 'Estadão'. Nenhuma instituição financeira divulgou dados sobre o total de reservas, mas os relatos são de forte interesse pela operação.

Isso ocorre, segundo especialistas, porque é uma chance de garantir uma rentabilidade maior do que a oferecida hoje pelo Fundo – 3% ao ano + TR (Taxa Referencial –, o que é pouco em um cenário de inflação acima de 10% ao ano há vários meses. Vale lembrar, no entanto, que todo o investimento em renda fixa embute riscos, já que a variação pode ser tanto positiva quanto negativa.

Quem não correu para fazer a reserva das ações no primeiro dia ainda tem tempo para usar o FGTS para comprar ações da Eletrobras. O período de reserva vai até quarta-feira. O limite máximo é de 50% do saldo da conta do Fundo.

Tire dúvidas sobre a compra de ações da Eletrobras com o FGTS:

Qual é o tempo mínimo do investimento?

O investimento tem período mínimo de 12 meses. Ou seja, quem comprar ações da Eletrobras com o FGTS precisará esperar um ano para vendê-las. Mesmo após esse prazo, o dinheiro não poderá ser transferido para a conta corrente do trabalhador. O saldo voltará para a conta do FGTS, estando sujeito às regras tradicionais, como o saque em caso de demissão e o uso em financiamento de imóveis — ou ainda em saques extraordinários permitidos pelo governo federal

Mas se for demitido?

Se o trabalhador que utilizou o FGTS for demitido ele poderá movimentar o dinheiro investido no fundo antes do período de carência em alguns casos: demissão, em caso de aposentadoria, falecimento, uso na moradia, passar por três anos sem registro em carteira, doenças graves, ter 70 anos ou mais ou uma situação de calamidade pública

Qual é o risco do investimento?

A rentabilidade das ações, que serão compradas por fundos chamados de Fundos Mútuos de Privatização ligados ao FGTS (FMP-FGTS), está sujeita à valorização na Bolsa. Ou seja, não é um investimento de renda fixa como o FGTS, que rende 3% ao ano + TR - um rendimento, hoje, bem abaixo da inflação. Trata-se de uma aplicação de renda variável, algo que embute riscos. Com isso, quem decidir vender o fundo quando as ações estiverem em baixa pode perder dinheiro com a aplicação. Na visão de analistas, o potencial de valorização dos papéis da empresa é mais alto do que a rentabilidade fixa do FGTS — desde que a venda seja efetuada em período de alta no preço das ações da companhia. Analistas salientam que o investidor precisa entender os riscos com a compra das ações e que os ganhos, assim, não são certos.

Qual o preço de cada ação na oferta?



O preço de cada ação na oferta será definido apenas no dia 09 de junho. Hoje, a ação da estatal está em cerca de R\$ 42 na Bolsa brasileira, mas isso não significa que ela será vendida a esse valor. O preço é definido após negociações entre a empresa, bancos e investidores institucionais, que são os fundos de investimento. Isso significa que a pessoa física fica de fora desse processo de discussão de preço.

Qual é o período de reserva das ações da Eletrobras?

O período de reserva para a compra de ações da Eletrobras com o FGTS vai do dia 3 a 8 de junho. O prospecto da oferta da Eletrobras define que no máximo R\$ 6 bilhões vindos do FGTS poderão ser utilizados na oferta, mas bancos que assessoram a transação acreditam que o valor chegará em cerca de R\$ 5 bilhões.

Como faço para investir em Eletrobras com o FGTS?

Cada banco e corretora tem uma página de cadastro de interessados em fazer a reserva. Com isso, é preciso se cadastrar na sua instituição financeira para garantir a compra das ações com o saldo do FGTS. No aplicativo para celular do FGTS, o trabalhador pode escolher uma instituição financeira para gerir o investimento.

Tenho dinheiro do FGTS investido em Vale e Petrobras. Posso trocar?

Sim, o trabalhador que investiu no passado parte do seu saldo em ações da Vale ou Petrobras poderá migrar para ações da Eletrobras, desde que respeitando um limite de 50% do total. Não é possível, contudo, utilizar recurso do saldo e também fazer essa migração para comprar as ações. Ou seja: só vale um ou outro. Quem for fazer a migração tem até o dia 6 para preencher o termo de adesão disponibilizado pelas instituições financeiras.

Quem não possui dinheiro na conta do Fundo de Garantia pode participar?

Pode. O investidor pessoa física que não possui recursos no Fundo de Garantia também poderá comprar ações, algo esperado que atinja cerca de R\$ 3 bilhões do total da oferta, ou 10%.

Qual é o limite para investimento em Eletrobras como pessoa física?

Os investidores (pessoas físicas) que comprarem ações diretamente, ou seja, sem o uso do FGTS, terão valor mínimo de R\$ 1 mil, com teto de R\$ 1 milhão.

Já houve ofertas de ações em que o uso do FGTS foi liberado?

Sim. No passado pessoas físicas puderam utilizar o dinheiro para comprar ações da Vale e Petrobras.

Por que essa oferta está sendo feita?

A oferta culminará na privatização da Eletrobras, hoje uma estatal. Após a realização da oferta a participação da União da empresa do setor elétrico cairá para abaixo de 50%, o que significa que o governo federal deixará de controlar a empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/06/2022

GOVERNO AVALIA PEC PARA COMPENSAR ESTADOS POR REDUÇÃO NO ICMS DE COMBUSTÍVEIS OU SUBSÍDIO DO DIESEL

Para zerar o tributo sobre diesel e gás, cálculos preliminares apontam uma necessidade de compensação de pelo menos R\$ 22 bilhões, que viriam de recursos da Petrobras

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Para forçar uma queda dos preços ao consumidor final, o governo avalia compensar os Estados pela perda de arrecadação com a redução do ICMS dos combustíveis. A ideia é que os Estados aceitem uma queda maior temporariamente, além do teto de 17% previsto em projeto que tramita no Senado. São muitas as propostas na mesa para a redução adicional, entre elas para mesmo zerar a alíquota. Essa redução adicional funcionaria até dezembro.

Para zerar o tributo sobre diesel e gás, cálculos preliminares apontam uma necessidade de compensação de pelo menos R\$ 22 bilhões. O governo federal já zerou os seus tributos sobre o diesel.

Essa compensação seria feita com receitas extraordinárias de dividendos da Petrobras, royalties e participação especial que o governo federal arrecada e aumentaram com a alta do preço do petróleo no mercado internacional. Proposta semelhante foi feita pelos Estados, como revelou o Estadão, que querem que a União aumente a Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) das empresas de petróleo.

Os Estados têm resistências à redução da alíquota para 17% e são contrários a uma queda adicional. Uma comissão comandada pelo relator do projeto do ICMS no Senado, senador Fernando Bezerra (MDB-PE), está discutindo com os secretários de Fazenda para costurar um acordo com o governo junto ao Supremo Tribunal Federal.



Governo avalia PEC para compensar Estados por redução no ICMS de combustíveis ou subsídio do diesel Foto: Paulo Guereta/Agência O Dia

A proposta de compensação passou a ser discutida porque o governo não encontrou até agora uma razão para sustentar a edição de um decreto de calamidade, como pressionam ministros do núcleo político e aliados do presidente.

A medida poderia alcançar também o ICMS de energia elétrica, mas não há consenso nesse ponto. O foco central é uma medida para os

combustíveis. Uma das propostas é retirar do projeto do teto de 17% o alcance de telecomunicações, transportes, gás e querosene de aviação para facilitar o acordo com os Estados.

Em reunião ontem para discutir o decreto de calamidade, o presidente Jair Bolsonaro cobrou do ministro da Economia, Paulo Guedes, uma solução urgente para o problema da alta dos combustíveis. Entre os técnicos, a avaliação é de que seria preciso aprovar uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) para fazer esse repasse aos Estados fora do teto de gastos (a regra que limita o crescimento das despesas à inflação). A proposta também protegeria o governo das restrições impostas pelas leis fiscal e eleitoral.

Na pandemia da covid-19, a União repassou recursos para compensar perdas aos Estados com a queda do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e depois um socorro de R\$ 60 bilhões.

Uma fonte da área econômica disse que há uma “miríade” de ideias “a gosto do proponente”, mas que o ideal seria cortar despesas e garantir um subsídio focalizado ao diesel dentro do teto de gastos.

Subsídio

Uma outra proposta é fazer uma nova exceção no teto retirando recursos para um subsídio ao diesel com limite fixo com uma PEC. Entre os políticos aliados, há uma avaliação de que o governo pode fazer um crédito extraordinário (com recursos fora do teto) para bancar o subsídio sem precisar de PEC. Essa medida, porém, precisa ser enquadrada na exigência de urgência, relevância e imprevisibilidade que a lei exige para a adoção desse tipo de crédito -- o que não há no momento.

Técnicos consideram que há um risco muito grande de responsabilização para quem for assinar o crédito - secretaria de Orçamento Federal, Secretaria Especial de Tesouro e Orçamento, ministro

da Economia e presidente. É de responsabilidade de quem assina a verificação dos critérios constitucionais para a edição desse tipo de crédito.

A pior hipótese considerada é o decreto de calamidade porque funciona com um "cheque em branco" para novos gastos. Depois das mudanças no teto do ano passado para pedalar despesas com precatórios e alterar a forma de correção, a avaliação é de que o custo para a credibilidade da política fiscal seria desastroso.

Reações

A proposta já encontra oposição. A avaliação é da presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e de Informática (Feninfra), Vivien Mello Suruagy, diz que a manutenção das telecomunicações entre os setores com ICMS reduzido é essencial para redução dos preços do setor, garantir novos investimentos, gerar empregos e ampliar a conectividade.

"É preciso pensar em outros setores, além do transporte de carga rodoviário realizado pelos caminhoneiros. O País poderia até ficar alguns dias sem transporte de carga, mas não é possível sobreviver um minuto sem infraestrutura de telecomunicações", disse. "Os grandes prejudicados, caso telecomunicações fique de fora da limitação do ICMS, seriam os consumidores".

O projeto aprovado Câmara estabelece um limite de 17% no ICMS sobre bens e serviços considerados "essenciais", como telecomunicações, combustíveis, energia elétrica, gás natural e transporte coletivo, impedindo a aplicação de alíquotas iguais à de produtos considerados "supérfluos". "Restringir esse projeto é um fator de desestímulo para o setor", afirmou Vivien.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/06/2022

PETROBRAS DIZ QUE CONCLUIU PRIMEIRO TESTE DE PRODUÇÃO DE QUEROSENE DE AVIAÇÃO

Os resultados foram considerados "promissores" pelos técnicos da empresa

Por Gabriel Vasconcelos, O Estado de S.Paulo

RIO - A Petrobras informou nesta sexta-feira, 3, ter concluído com sucesso o primeiro teste de produção de querosene de aviação com conteúdo renovável do país. O teste aconteceu na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, e os resultados foram considerados "promissores" pelos técnicos da empresa.

Por ter alto valor agregado e gerar menos emissões de gases do efeito estufa, o bioQAV é uma das principais apostas da companhia nos chamados combustíveis de última geração. Outro produto na mira do programa BioRefino da companhia é o diesel renovável. O BioRefino é uma das frentes de descarbonização prevista no plano estratégico da Petrobras para os anos entre 2022 e 2026.



A Petrobras informou nesta sexta-feira, 3, ter concluído com sucesso o primeiro teste de produção de querosene de aviação com conteúdo renovável do país Foto: Nacho Doce/Reuters

O bioQAV é produzido por meio do processamento conjunto do querosene de origem fóssil e de óleo vegetal e deverá ser produzido em refinarias existentes, disse em nota a Petrobras. A produção nas refinarias existentes deve ocorrer até a empresa ter escala para uma unidade dedicada. A

indicação foi dada pelo diretor de Refino e Gás Natural da Petrobras, Rodrigo Costa, em 20 de maio, durante painel em evento organizado pela Petrobras e o Banco do Brasil.

Na ocasião, Costa disse esperar que até 2027 a Petrobras tenha uma unidade dedicada de bioQAV para atender o mercado. Em pouco mais de quatro anos, ele disse que o combustível deve ser uma realidade em termos de eficiência e escala. A partir de 2027, também, o Brasil deverá utilizar o bioQAV obrigatoriamente, em linha com resolução da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Na nota de hoje, em comentário atribuído a Costa, a Petrobras informa que há testes de produção de bioQAV e diesel renovável nas refinarias do Paraná e planos de iniciar testes nas refinarias de Paulínia e de Cubatão. Os testes perfazem uma primeira fase do programa, que antecede os testes comerciais e, depois, o planejamento de unidades dedicadas para produção e comercialização em grande escala.

O diretor da Petrobras destaca que a empresa alocou para isso, no planejamento, US\$ 600 milhões no horizonte de 5 anos. Esse montante será dedicado ao desenvolvimento e produção de novos combustíveis, sobretudo bioQAV, que integram o total de US\$ 7,1 bilhões para investimentos no plano estratégico 2022-2026. Desses, US\$ 6,1 bilhões, ou cerca de R\$ 30 bilhões, se concentram em refino.

A Petrobras afirma que o BioQAV emite menos CO2 que o QAV mineral porque tem, na formulação, compostos gerados por hidrogenação de óleo vegetal - no caso, óleo de soja. Trata-se de uma reação química com adição de hidrogênio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/06/2022

MEIS E MICROEMPRESAS TÊM ATÉ HOJE PARA NEGOCIAR DÍVIDAS; SAIBA COMO FAZER

Prazo para aderir ao Relp encerra nesta sexta-feira, 3

Por Redação, O Estado de S.Paulo

O prazo de adesão ao Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp) acaba nesta sexta-feira, 3 - o prazo original era 31 de maio, mas foi prorrogado. O programa é voltado para microempreendedores individuais (MEIs) e microempresas (ME) que querem negociar suas dívidas do Simples Nacional inscritos em dívida ativa da União.

As empresas poderão renegociar dívidas em até 15 anos e ainda ter descontos em juros, multas e encargos proporcionalmente à queda de faturamento no período de março a dezembro de 2020, período da pandemia de covid-19 em que vários pequenos negócios fecharam as portas.



Poderão ser incluídos débitos apurados pelo Simples com vencimento até fevereiro deste ano, inclusive já beneficiados em outros programas do tipo Foto: Marcos Santos/USP Imagens

Poderão ser incluídos débitos apurados pelo Simples com vencimento até fevereiro deste ano, inclusive já beneficiados em outros programas do tipo. O parcelamento poderá ser em até 180 vezes, com redução de até 90% de multas e juros.

Para aderir ao programa, é necessário acessar o portal e-CAC, no site da Receita Federal ou o



portal do Simples Nacional. Para incluir dívidas parceladas ou em discussão administrativa, o contribuinte precisará desistir do parcelamento ou processo.

O programa dará desconto de acordo com a redução da receita bruta que a empresa teve por conta da crise e terá as seguintes modalidades:

Quem teve a receita bruta reduzida em:

- 80% ou mais (ou ficou inativo): paga 1% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 90% de desconto sobre multas e juros.
- 60%: paga 2,5% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 85% de desconto sobre multas e juros.
- 45%: paga 5% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 80% de desconto sobre multas e juros.
- 30%: paga 7,5% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 75% de desconto sobre multas e juros.
- 15%: paga 10% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 70% de desconto sobre multas e juros.
- Sem perda (0): paga 12,5% da dívida total, sem redução, em até 8 vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 65% de desconto sobre multas e juros.

Além disso, o saldo da dívida referente a contribuições previdenciárias poderá ser parcelado em até 60 vezes.

As parcelas também não poderão ser inferiores a R\$ 300 para micro e pequenas empresas, ou R\$ 50 para MEI e serão atualizadas pela taxa Selic. Não entram no programa multas por descumprimento de obrigações acessórias, e as dívidas de empresas com falência decretada. /
COM INFORMAÇÕES DA AGÊNCIA BRASIL

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/06/2022

PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 0,1% EM ABRIL ANTE MARÇO, DIZ IBGE

No acumulado do ano, que tem como base de comparação o mesmo período do ano anterior, a indústria teve uma queda de 3,4%

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - A indústria brasileira começou o segundo trimestre no azul. A produção teve ligeira alta de 0,1% em abril ante março, segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal divulgados nesta sexta-feira, 3, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A melhora na produção já perdura por três meses, mas é ainda insuficiente para recuperar todas as perdas recentes provocadas pelos problemas que persistem tanto pelo lado tanto da oferta quanto da demanda, avaliou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE.

“Há melhora clara do ritmo de produção muito associada a uma volta à normalidade, a uma melhora da circulação das pessoas, fim da restrição de mobilidade”, justificou Macedo.

Para Cláudia Moreno, economista do C6 Bank, a produção industrial “anda de lado”, influenciada pelo preço das commodities e pelos juros altos.

“A pequena expansão industrial registrada nos últimos meses e os dados fortes de serviço corroboram nosso cenário de PIB de 1,5% ao final do ano, mas não descartamos um crescimento um pouco mais forte”, disse Moreno, em nota. “O que ajuda a explicar essa tendência são, do lado positivo, o preço das commodities, que está em alta no mercado internacional, e, do lado negativo, os juros altos, a desaceleração da economia global e novas rupturas das cadeias globais de



produção decorrentes do conflito na Ucrânia e do recrudescimento de casos de Covid na China”, completou.

Apesar de pequeno, o crescimento na produção em abril deve ser comemorado, defende Sérgio Duarte, presidente da Rio Indústria, Associação de Indústrias do Estado do Rio de Janeiro.

“Com o avanço da vacinação já percebemos o mercado consumidor melhorando um pouco, mas a indústria ainda tem desafios muito fortes, como a alta dos preços das matérias-primas, um custo de energia muito alto, como gás e petróleo. Isso tudo afeta muito os custos do setor industrial. Do outro lado, temos um consumidor com perda de renda por causa da inflação, e isso afeta diretamente o seu consumo. Mas, seguimos acreditando que o setor industrial do Brasil vai se recuperar, mas com muitos desafios”, afirmou Duarte, em nota.

A produção industrial ficou praticamente estável em abril após expansões de 0,6% em março e 0,7% em fevereiro, acumulando no período um avanço de 1,4%. No entanto, em janeiro de 2022 ante dezembro de 2021, tinha havido recuo de 1,9%.

“É um resultado positivo (em abril), embora muito próximo à margem (estabilidade)”, afirmou André Macedo, do IBGE. “Tem de fato uma melhora da produção industrial, mas ainda insuficiente para superar não só a perda de janeiro, mas a perda de meses passados”, ponderou.

Em abril, a indústria brasileira operava 1,5% aquém do patamar de fevereiro de 2020: apenas dez das 26 atividades investigadas se mantinham em nível superior ao pré-crise sanitária. Entre as categorias de uso, a produção de bens de capital estava 7,1% acima do nível de fevereiro de 2020, e a fabricação de bens intermediários, 3,0% além. Já os bens duráveis ficaram 27,4% abaixo do pré-pandemia, e os bens semiduráveis e não duráveis, 6,6% aquém.

“(A indústria) ainda está muito aquém de eliminar perdas do passado, haja vista que ainda está abaixo do patamar pré-pandemia. Ainda há espaço importante a ser superado”, afirmou Macedo.

Segundo o gerente do IBGE, o mau desempenho de veículos automotores ajuda a explicar que a categoria de bens duráveis esteja em patamar abaixo do pré-pandemia. Na passagem de março para abril, a produção de bens de consumo duráveis caiu 5,5%, enquanto a de bens de capital encolheu 9,2%. A atividade de veículos teve uma queda de 4,2% na produção no período.

“As duas categorias têm em comum serem afetadas por veículos. A produção de automóveis vai impactar a produção de duráveis, e também a produção de caminhões vai impactar a produção de bens de capital”, explicou Macedo.

Em duráveis, houve contribuição negativa também da menor produção de motocicletas e de eletrodomésticos da linha marrom. Já em bens de capital, houve perdas importantes ainda no segmento voltado para a própria indústria, modernização de parque produtivo.

No caso de veículos, Macedo aponta que o encarecimento do crédito e a inadimplência em patamar elevado afetam o desempenho do setor, assim como a falta de insumos e componentes, que levam a paralisações em montadoras.

“A dificuldade de acesso a matérias-primas, acesso a componentes eletrônicos, faz com que várias plantas industriais estejam ainda interrompendo processo produtivo, concedendo férias coletivas”, disse Macedo. “O comportamento dessa atividade tem correlação importante com outros segmentos industriais, e isso, claro, traz toda a cadeia para o comportamento negativo”, frisou ele, sobre os reflexos negativos em outros segmentos.

Para o gerente do IBGE, a indústria ainda enfrenta problemas de oferta e de demanda. Pelo lado da oferta, ele menciona o desabastecimento de insumos e os aumento nos custos de produção,



enquanto que a demanda doméstica sofre com encarecimento do crédito, inflação alta e massa salarial depreciada.

“Os juros em elevação encarecem as condições de crédito, a inflação em patamares mais altos diminui a renda disponível. O mercado de trabalho, embora mostre alguma recuperação, tem a massa de rendimento ainda aquém do que tinha em anos anteriores”, explicou. “Mesmo considerando algumas medidas de governo de estímulo à renda, como Auxílio Brasil, liberação de FGTS, mesmo assim, ainda tem uma demanda doméstica afetada pela inflação mais elevada, que corrói a renda da população”.

Nos próximos resultados, o desempenho da produção industrial deve ser limitado, com expectativa de retração, prevê Samanta Imbimbo, analista da Tendências Consultoria Integrada.

“O cenário para o restante do ano contempla, especialmente, o quadro de desaceleração da demanda interna por bens industriais, considerando tanto o aumento da demanda por serviços, dada a normalização do quadro sanitário, quanto o cenário de menor dinamismo do mercado de trabalho, manutenção de pressões inflacionárias e alta de juros, aspectos que restringem o consumo das famílias e desestimulam investimentos. Por fim, o segmento industrial ainda enfrenta pressões de custo de produção e escassez de alguns insumos, sob efeito do desbalanço das cadeias globais de suprimentos e logística, fatores que também limitam a produção do setor”, corrobora Imbimbo, em nota.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/06/2022*



VALOR ECONÔMICO (SP)

ARGENTINA PREVÊ EXPORTAÇÃO RECORDE COM COMMODITIES

Beneficiado por alta dos preços no mercado internacional, país espera vender US\$ 90 bilhões neste ano

Por Bloomberg

A Argentina espera exportar US\$ 90 bilhões em bens em 2022, aproveitando-se do aumento dos preços internacionais das commodities, informou um funcionário do governo sob condição de anonimato. Isso representaria um salto recorde de pelo menos 15% em relação à marca de 2021 e 38% acima dos níveis de 2019.

As exportações de serviços devem chegar a até US\$ 12 bilhões neste ano, afirma o funcionário.

As principais commodities agrícolas do país, como soja, trigo e milho, subiram com a desorganização dos preços causada pela guerra na Ucrânia e outros fatores globais. A Argentina precisa de mais dólares de exportação para cumprir metas do acordo de US\$ 44 bilhões com o FMI.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/06/2022*

PRIVATIZAÇÕES: GOVERNO PRETENDE LEILOAR MAIS 90 ATIVOS, NO TOTAL DE R\$ 190 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Por Lu Aiko e Daniel Rittner, Valor — Brasília



PPI também deu sinal verde às relicitações, como a do aeroporto do Galeão, no Rio; estudos ainda precisam ser realizados — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

O governo pretende leiloar mais 90 ativos à iniciativa privada, que totalizam quase R\$ 190 bilhões em investimentos contratados, até o fim de 2022. A atualização da carteira foi anunciada pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) nesta quinta-feira (2), após reunião de seu conselho de ministros.

Entre esses ativos, estão a 7ª rodada de concessões de aeroportos, incluindo Congonhas (SP), que acaba de receber aval do Tribunal de

Contas da União (TCU). Também estão previstos três lotes das Rodovias Integradas do Paraná e dois leilões de linhas de transmissão de energia.

No âmbito da carteira do PPI com entes subnacionais, a lista abrange ainda dez parcerias público-privadas (PPPs) de iluminação pública, em localidades como Curitiba (PR), Camaçari (BA), Nova Iguaçu (RJ) e Colatina (ES). Três projetos de resíduos sólidos foram relacionados até o fim do ano: Teresina (PI), Bauru (SP) e Consórcio Comares (CE).

O conselho do programa aprovou o arrendamento de mais quatro terminais portuários -- em Porto Alegre (RS), São Francisco do Sul (SC), Itaguaí (RJ) e Vila do Conde (PA). Também deu sinal verde às relicitações da BR-163 em Mato Grosso, que está sendo devolvida amigavelmente pela concessionária Rota do Oeste, e do aeroporto do Galeão (RJ). Os estudos ainda precisam ser realizados.

De acordo com balanço divulgado pelo secretário especial do PPI, Bruno Westin Leal, foram leiloados 150 projetos entre 2019 e 2022. Eles somam R\$ 865,7 bilhões em investimentos contratados e geraram R\$ 149,5 bilhões em outorgas.

Só em 2022 foram, segundo ele, 19 projetos até agora. Eles acumulam R\$ 29,5 bilhões em investimentos já contratados e quase R\$ 2 bilhões em outorgas, com destaque para a Codesa (ES), primeira companhia docas privatizada.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/06/2022

OS 100 DIAS DA GUERRA DA RÚSSIA NA UCRÂNIA EM NÚMEROS

Alguns números e dados estatísticos ajudam a contar parte da história sobre as mortes, destruição, deslocamento de pessoas e devastação econômica infligidos pela guerra
Por Jamey Keaten e Yuras Karmanau, Associated Press — Genebra e Lviv (Ucrânia)

Cem dias depois da invasão da Ucrânia pela Rússia, a guerra inundou o mundo, quase que diariamente, com cenas extremamente dolorosas: cadáveres de civis nas ruas de Bucha; um teatro destruído em Mariupol; o caos em uma estação de trem de Kramatorsk na esteira de um ataque de mísseis russo.

Essas imagens descrevem apenas uma parte do quadro geral do pior conflito armado ocorrido na Europa em décadas. Alguns números e dados estatísticos — em constante mudança e às vezes incertos — ajudam a contar parte da história sobre as mortes, destruição, deslocamento de pessoas e devastação econômica infligidos pela guerra num momento em que alcança esse marco relevante sem nenhum final à vista.

As perdas humanas



Ninguém sabe, na verdade, quantos combatentes ou civis morreram, e a contagem de vítimas feita pelas autoridades ucranianas e russas — que podem às vezes estar exagerando ou fazendo uma estimativa deliberadamente baixa dos números por motivos de relações públicas — são praticamente impossíveis de confirmar.

Autoridades do governo, órgãos da Organização das Nações Unidas (ONU) e outras instâncias encarregadas da tarefa de contar as vítimas fatais nem sempre obtêm acesso aos lugares em que as pessoas foram mortas.

E Moscou divulgou até agora poucas informações sobre as vítimas entre suas forças e aliados, e não forneceu nenhum levantamento de mortes de civis nas áreas que controla. Em alguns lugares — como a cidade de Mariupol, que ficou sitiada por um longo tempo — as forças russas são acusadas de tentar encobrir mortes e de jogar corpos em valas coletivas, dificultando o levantamento do total de vítimas fatais.

Com todas essas limitações, “pelo menos dezenas de milhares” de civis ucranianos morreram até agora, disse o presidente, Volodymyr Zelensky, na quinta-feira, em comentários ao Parlamento de Luxemburgo.

Só em Mariupol, autoridades notificaram mais de 21 mil civis mortos. Sievierodonetsk, cidade na região de Luhansk, na parte oriental do país, que está hoje no foco da ofensiva russa, computou aproximadamente 1,5 mil vítimas, segundo o prefeito.

Essas estimativas abarcam tanto as pessoas mortas por ataques russos ou por soldados russos quanto as que foram vítimas de efeitos secundários, como fome e doenças, diante do colapso do abastecimento de alimentos e dos serviços de saúde.

Zelensky disse nesta semana que de 60 a 100 soldados ucranianos estão morrendo em combate todos os dias, com um saldo de feridos de cerca de outros 500.

Os mais recentes dados da Rússia sobre suas próprias forças foram divulgados em 25 de março, quando um general disse à mídia estatal que 1.351 soldados tinham sido mortos e que 3.825 ficaram feridos.

A Ucrânia e observadores ocidentais afirmam que o número real é muito maior: Zelensky disse na quinta-feira que mais de 30 mil soldados russos morreram — “mais do que [o contingente que] a União Soviética perdeu em dez anos de guerra no Afeganistão”. No fim de abril, o governo britânico estimou as perdas de vidas russas em 15 mil.

Na quarta-feira, falando sob a condição de não ter seu nome divulgado por abordar questões de inteligência, uma autoridade ocidental disse que a Rússia “ainda contabiliza vítimas, mas... em menor número”. Essa fonte estima em cerca de 40 mil o número de soldados russos feridos.

Nos enclaves separatistas apoiados por Moscou no leste da Ucrânia, autoridades registraram a perda de mais de 1,3 mil combatentes e um saldo de 7,5 mil feridos na região de Donetsk, além de 477 civis mortos e quase 2,4 mil feridos; e mais 29 civis mortos e 60 feridos em Luhansk.

A devastação

Disparos, bombardeios e ataques aéreos contínuos reduziram grandes faixas de muitas cidades de grande e médio portes a escombros.

A comissão parlamentar ucraniana de direitos humanos disse que as forças russas destruíram quase 38 mil edificações residenciais, desabrigando cerca de 220 mil pessoas.



Quase 1,9 mil instalações educacionais — desde jardins de infância até escolas de ensino fundamental e universidades — foram danificadas, das quais 180 ficaram completamente destruídas.

Estão entre as demais perdas de infraestrutura 300 pontes rodoviárias e 50 ferroviárias, 500 fábricas e cerca de 500 hospitais danificados, segundo autoridades ucranianas.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) computou 296 ataques a hospitais, ambulâncias e trabalhadores da área de saúde na Ucrânia neste ano.

Fugindo da guerra

A Acnur, sigla do órgão de refugiados da ONU, estima que cerca de 6,8 milhões de pessoas foram obrigadas a deixar a Ucrânia em algum momento do conflito.

Mas, desde a diminuição dos combates nas áreas próximas a Kiev e em outras, e da realocação das forças russas para o leste e para o sul, cerca de 2,2 milhões de habitantes voltaram ao país, disse a Acnur.

A Organização Internacional de Migração da ONU estima, em dados de 23 de maio, que havia mais de 7,1 milhões de pessoas deslocadas internamente — isto é, as que deixaram suas casas mas permanecem no país. Esse número caiu em relação às mais de 8 milhões computadas anteriormente.

Confisco de terras

Autoridades ucranianas dizem que, antes da invasão de fevereiro, a Rússia controlava cerca de 7% do território ucraniano, incluindo a Crimeia, que anexou em 2014, e áreas mantidas por separatistas em Donetsk e Luhansk. Na quinta-feira, Zelensky disse que as forças russas controlam agora 20% do país.

Embora as linhas de frente mudem constantemente, isso totaliza um adicional de 58 mil quilômetros quadrados sob controle russo, uma área total ligeiramente maior que a do Estado da Paraíba.

As consequências econômicas na Rússia e na Ucrânia...

O Ocidente impôs uma série de sanções a Moscou, incluindo as que envolvem os setores essenciais de petróleo e gás, e a Europa começa a se livrar de sua dependência dos produtos energéticos russos.

Evgeny Gontmakher, diretor acadêmico da plataforma politicamente neutra European Dialogue, que reúne autoridades europeias, escreveu em estudo nesta semana que a Rússia enfrenta atualmente mais de cinco mil sanções direcionadas, mais do que qualquer outro país. Cerca de US\$ 300 bilhões em ouro e reservas cambiais da Rússia depositados no Ocidente foram congelados, acrescentou, e o tráfego aéreo no país caiu de 8,2 milhões para 5,2 milhões de passageiros de janeiro a março.

Além disso, a Faculdade de Economia de Kiev relatou que mais de um mil empresas internacionais reduziram ou suspenderam suas operações na Rússia.

O índice Moex da bolsa russas despencou quase 25% desde pouco antes da invasão e está quase 40% abaixo do registrado no começo do ano. E o Banco Central russo disse na semana passada que a taxa anual de inflação atingiu 17,8% em abril.

A Ucrânia, por seu lado, relatou ter sofrido um baque econômico gigantesco: 35% do PIB foram perdidos pela guerra.



“Nossas perdas diretas ultrapassam hoje US\$ 600 bilhões”, disse recentemente Andriy Yermak, responsável pela Secretaria de Governo de Zelensky.

A Ucrânia, um grande produtor agrícola mundial, diz que não conseguiu exportar cerca de 22 milhões de toneladas de grãos. Atribui isso aos bloqueios russos ou à tomada de seus portos de exportação pelas forças russas. Zelensky acusou a Rússia na semana passada de roubar pelo menos 500 mil toneladas de grãos durante a invasão.

...E no mundo

As consequências da guerra afetam o mundo inteiro ao elevarem ainda mais os custos de produtos básicos, pressionando ainda mais a inflação que já estava em alta significativa em muitos lugares antes da invasão. Países em desenvolvimento passam por pressões ainda maiores devido à alta dos custos dos alimentos, dos combustíveis e do crédito.

Os preços do petróleo em Londres e em Nova York se elevaram em 20% a 25%, o que resultou em aumento nos postos e em uma série de produtos petroquímicos.

O fornecimento de trigo a países africanos — que importavam 44% de seu trigo da Rússia e da Ucrânia — foi suspenso. O banco de Desenvolvimento Africano registrou um aumento de 45% nos preços do grão no continente, o que afetou desde o cuscuz da Mauritânia até os donuts fritos comercializados no Congo.

Amin Awad, coordenador de mitigação anticrise da ONU na Ucrânia, disse que 1,4 bilhão de pessoas no mundo inteiro podem ser afetadas pela escassez de grãos e de fertilizantes comercializados pelo país.

“As perdas impostas aos civis por esta guerra [as perdas de vidas civis nesta guerra....] são inaceitáveis. Esta guerra não tem vencedores”, disse ele falando à imprensa reunida em Genebra a partir de Kiev na sexta-feira. “Hoje alcançamos um marco temporal trágico. E sabemos o que é mais necessário: o fim desta guerra.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/06/2022

APÓS EPISÓDIO DE AGRESSÃO, FISCAIS AGROPECUÁRIOS RETOMAM ATIVIDADES NO PARAGUAI

Sindicato da categoria enviou técnicos ao local para avaliar adequações

Por Patrick Cruz, Valor — São Paulo

Os auditores fiscais federais agropecuários que atuam na Área de Controle Integrado de Cidade do Leste, no Paraguai, retomaram suas atividades, que estavam paralisadas desde um episódio de agressão a um funcionário do posto. O Anffa Sindical, que representa a categoria, informou ter enviado técnicos ao local para acompanhar o retorno.

O episódio de violência ocorreu há duas semanas. Segundo nota do sindicato, a detecção frequente de irregularidades no posto, responsável pela fiscalização de produtos vegetais que o Brasil compra do país vizinho, teria irritado caminhoneiros paraguaios e criado um ambiente de trabalho hostil. A agressão a um dos servidores da fronteira atestaria, assim, que havia risco à segurança dos auditores.

Depois do ataque ao agente, a chefia do serviço de vigilância agropecuária retirou os profissionais do Ministério da Agricultura alocados em Cidade do Leste e transferiu as operações para o Porto Seco Rodoviário de Foz do Iguaçu (PR).



A Área de Controle Integrado de Cidade do Leste é responsável pela fiscalização de produtos vegetais que o Brasil compra do país vizinho — Foto: Divulgação

De acordo com o Anffa Sindical, a falta de segurança não é o único problema no local. Recentemente, cresceu de maneira expressiva o volume de cargas de produtos a granel, submetidas à intervenção do ministério, que contém fosfina ativa, um agrotóxico usado para matar pragas e insetos em produtos vegetais. Na fiscalização, os técnicos identificaram excesso de gás em suspensão - os níveis desse resíduo estavam mais de 20 vezes acima do limite máximo permitido pelos órgãos de controle brasileiros. “Além de comprometer a saúde dos profissionais que fiscalizam as cargas, o produto tóxico é altamente inflamável, considerado um risco à segurança de quem trafega pelas rodovias e ao meio ambiente”, diz o Anffa Sindical, em nota.

Os técnicos da entidade avaliam agora se os pedidos de adequações na estrutura para preservar a segurança e a saúde dos trabalhadores foram cumpridos.

“Os auditores precisam ter certeza, por exemplo, de que poderão fiscalizar uma carga sem risco de contaminação por agrotóxicos, como vinha ocorrendo “

— Rogério Ferreira da Silva, diretor de assuntos jurídicos do sindicato

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/06/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PROJETOS DE BASE INDUSTRIAL DE DEFESA TERÃO APOORTE DE R\$ 120 MILHÕES PARA INOVAÇÃO

Da Redação* INDÚSTRIA NAVAL 03 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Na linha temática de ‘Tecnologias de Defesa’, que inclui área naval, edital público do governo federal prevê recursos não reembolsáveis na ordem de R\$ 105 milhões.

Empresas com soluções inovadoras voltadas para o setor naval podem se inscrever, entre 7 de junho e 19 de julho, no edital “Subvenção Econômica à Inovação para a Base Industrial de Defesa (BID)”, publicado na última quinta-feira (3), pelo Ministério da Defesa, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) e Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) – empresa pública do MCTI. A chamada pública também contempla outros segmentos. Para a linha temática de “Tecnologias de Defesa”, que inclui o setor naval, o edital prevê recursos não reembolsáveis na ordem de R\$ 105 milhões, além de outros R\$ 15 milhões para “Defesa Biológica, Nuclear, Química e Radiológica”, chegando ao aporte de R\$ 120 milhões.

De acordo com o ministro do MTCI, Paulo Alvim, a chamada é a primeira do Plano Anual de Investimentos de 2022, aprovado pelo Conselho Deliberativo do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), visando ao engajamento do setor produtivo, promoção da retomada econômica do Brasil e fortalecimento da soberania tecnológica do país em áreas estratégicas, em parceria com setores empresariais.

Dentre as tecnologias de defesa serão apoiados projetos focados em soluções inovadoras, nos seguintes temas: guiamento, controle e navegação com aplicação em mísseis, foguetes e veículos não tripulados terrestres, aéreos e navais; radares e sensores com suas respectivas tecnologias de processamento e de análise para aplicação naval, terrestre e aeronáutica; desenvolvimento de atuador nacional de alto desempenho para aplicação espacial, aeronáutica e marítima; entre outras.

Recursos financeiros

Conforme o edital, o valor solicitado à Finep/FNDCT deverá contemplar, exclusivamente, as despesas para a execução de atividades do projeto, tais como: desenvolvimento ou aprimoramento de novos produtos; prototipagem; lotes piloto para verificação da pesquisa; avaliação de desempenho, incluindo inspeção, ensaios, teste de conformidade e certificação; e patenteamento de soluções desenvolvidas no projeto.

As despesas poderão ser de custeio ou de capital, desde que sejam relacionadas às atividades financiadas, que poderão ser custeadas pelos seguintes elementos de despesas: vencimentos e vantagens fixas e obrigações patronais; serviços de terceiros (pessoa física ou jurídica); materiais de consumo, inclusive matérias-primas; diárias e despesas com locomoção (exclusivamente, para a equipe executora, em atividades relacionadas ao projeto equipamentos e material permanente).

No caso da linha “Tecnologias de Defesa”, que inclui o setor naval, o valor solicitado à Finep/FNDCT em cada proposta, independentemente do porte da empresa, deve ser enquadrado entre o mínimo de R\$ 3 milhões e o máximo de R\$ 15 milhões. O prazo de execução do projeto deverá ser de até 36 meses, podendo ser prorrogado a critério da Finep, conforme a justificativa. De modo geral, podem participar da chamada pública empresas nacionais de qualquer porte, individualmente ou em conjunto com outras companhias. As inscrições serão feitas no site da Finep, a partir do dia 7 de junho. Mais informações no site da Finep.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/06/2022

SALOMÃO, DA POSIDONIA: ‘NÃO EXISTE MONOTONIA NA CABOTAGEM’

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Empresa de navegação, que completa 10 anos este mês, inaugurou nova sede e mantém aposta na diversificação de segmentos. Segundo AHTS afretado pela empresa começará a operar dentro de 10 dias.

A Posidonia Shipping & Trading completa 10 anos de operações no mercado brasileiro de navegação em junho. Após um começo com contestações sobre normas infralegais de afretamento na agência reguladora e em órgãos de controle, a empresa avalia que conquistou espaço no mercado de cabotagem, conseguindo atender embarcadores de praticamente todas as os segmentos, inicialmente por contêineres, depois ampliando para carga seca, tankers e, recentemente, obtendo o primeiro contrato offshore, com afretamento de um



AHTS (manuseio de âncoras) que está em operação para a australiana Karoon. Outro AHTS deverá entrar em outra operação no Brasil dentro de 10 dias, para a Sealoding, que presta serviços para a Petrobras.

A empresa de navegação, que ocupa nova sede no Rio de Janeiro, desde a última quarta-feira (1º), alcançou aproximadamente R\$ 200 milhões de faturamento em 2021. O sócio-diretor da Posidonia, Abrahão Salomão, considera que a consolidação da empresa para atuação no offshore foi um dos principais resultados obtidos no ano passado, abrindo novas frentes para 2022. "Empreender nesse mercado é desafiador: tem que se reinventar e se superar a cada dia. Não existe monotonia na nossa atividade. Temos que ter disposição física e mental para todo dia buscar novos resultados sem deixar de lado o que já perseguimos", disse Salomão à Portos e Navios.

Para Salomão, a configuração da atividade de cabotagem não permite que as empresas mantenham navios dedicados no Brasil, com exceção do transporte de contêineres. "Com volume e frequência de embarque, não existe carga [suficiente] para manter um graneleiro ou tanker totalmente dedicado aqui. Isso acaba penalizando o embarcador", analisou. A empresa acredita que o shipping moderno está voltado para melhorar o atendimento aos embarcadores, com investimentos em tecnologia e soluções personalizadas. "Somos operadores de navios. No mundo é comum há muito tempo não ter que ser dono da embarcação para ser armador. Ser dono da embarcação não coloca ninguém em posição de prestar serviço de melhor qualidade na cabotagem brasileira", acredita.

BR do Mar

A Posidonia, que criticou o BR do Mar ao longo de sua tramitação nos últimos anos, entende que o texto final do programa do governo federal, em fase de regulamentação, não deve trazer mudanças significativas à atividade. "Não consideramos o BR do Mar nem mais um perigo, nem nenhuma grande oportunidade. Foi um movimento político, mas pudemos contar com o Congresso atento, que impediu que malfeitos fossem realizados através do programa", afirmou Salomão. A empresa defende que a Lei 9432/1997 é um regramento perfeito, mas falta mais transparência e pulso da agência reguladora para fazê-la valer.

Salomão disse que a busca da atuação dos órgãos de controle foi uma necessidade para conseguir competir em igualdade com as empresas concorrentes, que já tinham articulação mais consolidada. "Temos respeito pelas empresas concorrentes e pelas autoridades, mas atuamos de maneira atenta para que ninguém passe dos limites. A luta contra abusos e desmandos começa dentro de casa e temos que buscar isso no dia-a-dia (...) Saímos mais fortalecidos e mais maduros. Esse é o melhor resultado de todos. Não temos medo de nada. Tem espaço para todo mundo", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/06/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 070/2022
Página 57 de 57
Data: 03/06/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006