


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 095/2022
Data: 01/08/2022



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| VENCEDORES DE REALITY PORTUÁRIO DO GRUPO TRIBUNA DÃO DICAS A PARTICIPANTES DESTA TEMPORADA | 4 |
| OBRAS ALTERAM TRÂNSITO NA REGIÃO PORTUÁRIA DE SANTOS A PARTIR DESTE SÁBADO..... | 5 |
| GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF | 5 |
| SPU/ME LIBERA VENDA DE MAIS 28 IMÓVEIS EM AGOSTO, SENDO QUATRO NA MODALIDADE VENDA DIRETA | 6 |
| CAMEX ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ALTERAÇÕES NA LISTA DE BENS SEM SIMILAR NACIONAL | 8 |
| SAIBA MAIS: REDUÇÃO DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS | 8 |
| NOVO DECRETO DO IPI TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA AO SETOR PRODUTIVO | 12 |
| PORTAL PORTO GENTE | 12 |
| OS ATIVOS MAIS NEGOCIADOS PELOS BRASILEIROS EM WALL STREET..... | 12 |
| KROLL LANÇA ESTUDO SOBRE INFRAESTRUTURA BRASILEIRA | 14 |
| É HORA DA AGENDA PORTO VERDE DE SANTOS | 16 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 18 |
| EDITORIAL – AS HIDROVIAS E A CONCESSÃO PATROCINADA | 18 |
| NACIONAL - HUB - LOGÍSTICA DO MS DEMANDA INVESTIMENTOS DE R\$ 49,4 BI | 18 |
| <i>Mato Grosso do Sul 1</i> | 18 |
| <i>Mato Grosso do Sul 2</i> | 18 |
| <i>Mato Grosso do Sul 3</i> | 19 |
| <i>Mato Grosso do Sul 4</i> | 19 |
| NACIONAL - BR DOS RIOS QUER VIABILIZAR CONCESSÕES PATROCINADAS, DIZ DINO BATISTA | 19 |
| NACIONAL - TRANSPORTADORES QUEREM MAIS RIGOR CONTRA RECEPÇÃO DE CARGAS | 20 |
| REGIÃO SUDESTE - ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DA BR-381/MG | 22 |
| REGIÃO SUDESTE - EQUIPE PORTO TECH VENCE O 2º PORTO HACK SANTOS | 23 |
| NACIONAL – SANTOS EXPORT 2022 | 24 |
| REGIÃO SUDESTE - INOVAÇÃO, INCLUSÃO SOCIODIGITAL E DIVERSIDADE SÃO DESTAQUES NA EXPO “UM PORTO PARA O FUTURO” | 25 |
| INTERNACIONAL - PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS DEVE PARTIR HOJE DA UCRÂNIA | 26 |
| INTERNACIONAL - PORTO DE AMSTERDÃ FORNECERÁ ENERGIA LIMPA A NAVIOS DE CRUZEIRO EM 2025 | 27 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 27 |
| GOVERNO AVALIA MUDAR REGRA DE LIMITAÇÃO DE TERMINAIS E ARMADORES EM CONCESSÃO DE SANTOS..... | 27 |
| LÍBIA É TERCEIRO MAIOR DESTINO DE PESCADO BRASILEIRO | 28 |
| APÓS MESES DE GUERRA, PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS DEIXA PORTO DE ODESSA, NA UCRÂNIA | 29 |
| DISRUÇÕES GLOBAIS E SEUS EFEITOS: UM 2022 PARA TER CAUTELA E OTIMISMO FUTURO NA AMÉRICA LATINA..... | 29 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 31 |
| ‘TEM SACOLEJO, MAS NÃO VAMOS CAIR NUM RETROCESSO INSTITUCIONAL’, DIZ CEO DA ENERGISA | 31 |
| DEUTSCHE BANK VAI EMPRESTAR R\$ 1 BILHÃO COM CRITÉRIOS ESG NO BRASIL | 37 |
| CENSO 2022 JÁ ESTÁ NAS RUAS. O QUE O IBGE PERGUNTA? COMO IDENTIFICAR O RECENTEADOR? POSSO RESPONDER PELA INTERNET?..... | 38 |
| PRAZO TERMINA, E SÓ 6 DAS 17 USINAS CONTRATADAS EM LEILÃO EMERGENCIAL DE ENERGIA ENTRAM EM OPERAÇÃO | 39 |
| STF MANTÉM LEIS DE MINAS, PARÁ E AMAPÁ QUE INSTITUÍRAM TAXAS SOBRE A MINERAÇÃO | 41 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 41 |
| MERCADO DE CARROS REAGE E PODE MELHORAR AINDA MAIS COM QUEDA DE IPI..... | 41 |
| GOVERNO DEVE ATRIBUIR AO NOVO DONO DO PORTO DE SANTOS A RESPONSABILIDADE PELO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ | 42 |
| EXPORTAÇÕES DO BRASIL A VIZINHOS NA AMÉRICA DO SUL DISPARAM NA RETOMADA PÓS-PANDEMIA..... | 44 |
| MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO DESTA ANO DE 7,30% PARA 7,15%, AINDA FORA DA META..... | 46 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 47 |
| PAÍS DEVE SUPERAR 3 MILHÕES DE BARRIS/DIA | 47 |
| FT: “NUNCA VIMOS NADA PARECIDO” - VAREJISTAS COMPETEM PARA LIMPAR ESTOQUES NOS EUA | 48 |
| NAVIO COM MILHO UCRANIANO PARTE RUMO AO LÍBANO | 50 |
| GESTORAS APOSTAM EM NOVAS VERTICAIS | 51 |
| STF DECIDIRÁ DISPUTA BILIONÁRIA DO SETOR DE PORTOS | 52 |



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 095/2022
Página 3 de 68
Data: 01/08/2022
www.mercosshipping.com.br
mercoco@mercoshipping.com.br

| | |
|--|-----------|
| PORTAL PORTOS E NAVIOS | 55 |
| DWEL TIME OSCILA EM NAVEGANTES, PARANAGUÁ E SANTOS, APONTA RELATÓRIO | 55 |
| EFICIÊNCIA ENERGÉTICA: JRG CORPORATION APRESENTARÁ NOVAS TECNOLOGIAS DURANTE NAVALSHORE 2022 | 56 |
| YARA REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DE FERTILIZANTES A GRANEL DO BRASIL..... | 57 |
| ASIA SHIPPING: 70% DAS OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO AÉREA TÊM A AMÉRICA LATINA COMO DESTINO..... | 58 |
| LEVANTAMENTO DA ANTAQ DEMONSTRA DISCRIMINAÇÃO ENTRE TERMINAIS DO SETOR PORTUÁRIO | 59 |
| VLI E BP BUNGE RENOVAM PARCERIA PARA OPERAÇÃO MULTIMODAL DE AÇÚCAR..... | 60 |
| EXECUTIVOS - A SHELL BRASIL INFORMA QUE CRISTIANO PINTO DA COSTA A PRESIDÊNCIA DA COMPANHIA | 60 |
| PROJETO PORTUÁRIO DA VIBRA EM MIRAMAR É ENQUADRADO NO REIDI | 61 |
| KONGSBERG MARITIME FORNECE SOLUÇÕES PARA ENERGIA VERDE | 62 |
| ARRECADAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 5,4 BILHÕES NO 1º SEMESTRE..... | 63 |
| RELATÓRIO DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO | 65 |
| ARTIGO - THC2: ENFIM, A ILEGALIDADE | 67 |
| MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA | 68 |
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM | 68 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

VENCEDORES DE REALITY PORTUÁRIO DO GRUPO TRIBUNA DÃO DICAS A PARTICIPANTES DESTA TEMPORADA

Programa Porto - O Desafio irá ao ar na TV Tribuna e no Globoplay nos dias 6 e 13 de agosto
Por: ATribuna.com.br



Lucas Mestre, Sabrina Ferrero e Rodrigo Marconcim passaram suas impressões aos concorrentes de 2022 Foto: Divulgação

Em meio às gravações do reality Porto - O Desafio, os participantes deste ano tiveram na última semana um momento especial de interação com os vencedores da primeira edição do programa, realizada em 2021. Com apresentação de Maxwell Rodrigues, os dois episódios deste ano irão ao ar na TV Tribuna e no Globoplay nos dias 6 e 13 de agosto.

Os campeões do ano passado, Lucas Mestre, Sabrina Ferrero e Rodrigo Marconcim, conversaram de forma on-line com os atuais concorrentes, tudo com o acompanhamento de um dos mentores do projeto, Renato dos Santos, professor doutor na área de Engenharia e Produção da Strong Business School, conveniada da Fundação Getulio Vargas (FGV). O professor resumiu como foi a conversa.

"Foi uma ideia minha. A intenção foi trazer um pouco da experiência dos grupos do ano passado. Mostrar um pouco da trajetória deles e as dificuldades vividas no reality para contribuir com esses novos participantes".

O mentor também destacou a reação dos participantes da atual edição. Segundo ele, os concorrentes ficaram mais motivados e perguntaram sobre as mudanças na vida dos vencedores. "Eles ficaram muito motivados depois do contato com o grupo Visionários. Eles sentiram o que o grupo passou, pegaram as dicas. Fizeram perguntas de como esse projeto mudou a vida deles e eles falaram que ainda tem muita repercussão. Isso foi muito legal".

Nessa edição de Porto – O Desafio, foram selecionados nove participantes, divididos em três equipes que estão sendo submetidas a uma série de atividades, como reuniões, trabalhos e processos relacionados ao objetivo do programa. Eles serão avaliados pelos executivos da Brasil Terminal Portuário (BTP) e da Eldorado Brasil Celulose.

Depois de escolhido o grupo vencedor, a disputa será individual. O destaque de equipe ganhará um curso MBA na Strong Business School – FGV – Santos. Os outros dois recebem um curso de graduação tecnológica de dois anos na mesma instituição. Entre os nove participantes, também existirá uma disputa individual. Um deles ganhará um emprego, em uma das empresas parceiras do projeto.

Expectativa

O executivo e apresentador do Porto - O Desafio, Maxwell Rodrigues, está com a expectativa a mil para a segunda edição.

"Em um projeto como esse, nossa intenção é trabalhar para mudar a vida dos nove participantes. Isso é uma responsabilidade enorme. Acredito que esse projeto mostra para a sociedade a forma

que o Porto contrata hoje e qual perfil que o setor está buscando. É uma maneira fantástica de mostrarmos, por exemplo, que enviar o currículo já não faz parte desse universo tão competitivo. Existe muito mais dentro disso do que simplesmente um pedaço de papel”.

Outras informações sobre o primeiro reality do setor portuário brasileiro podem ser acessadas pelo site atribuna.com.br/odesafio.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/08/2022

OBRAS ALTERAM TRÂNSITO NA REGIÃO PORTUÁRIA DE SANTOS A PARTIR DESTE SÁBADO

Veja onde os serviços serão executados e as rotas alternativas

Por: *Redação*



O sistema viário do Retão da Alemoa passará por remodelação Foto: Matheus Tagé/AT

Motoristas que não têm como destino o Porto de Santos devem evitar a região da Alemoa. A partir deste sábado (30) será implantado um desvio na Avenida Augusto Barata (conhecida como Retão da Alemoa), sentido Santos - Via Anchieta, para obras de melhoria da infraestrutura viária na Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, junto com o acesso ao Viaduto Paulo Bonavides.

Com a mudança provisória no trânsito, a pista de entrada do Porto (sentido São Paulo – Santos) terá mão dupla de direção, com a outra pista interditada para a execução das obras. O desvio será feito em cerca de 350 metros da avenida.

O projeto prevê a readequação do sistema viário, aproveitando o traçado existente, além da reestruturação do sistema de microdrenagem da região. As obras também contemplam a implantação de novo sistema de iluminação e sinalização viária.

O objetivo é racionalizar e dar maior fluidez de tráfego aos veículos transportadores das cargas movimentadas nas atividades de exportação e importação. As obras também contemplam a construção de um canal de drenagem em substituição à vala existente, com maior capacidade de vazão e melhoria no escoamento das águas pluviais da rede municipal.

A recomendação é que os motoristas de veículos leves deem preferência à Avenida Martins Fontes e à Via Anchieta. Aos motoristas de carga, por sua vez, recomenda-se atenção às placas indicativas de desvios. A Guarda Portuária reforçará o monitoramento na região.

Contatos

Em caso de ocorrências de trânsito, o usuário pode entrar em contato pelo telefone 3202-6570. Para dúvidas, o contato é o e-mail transito@brssz.com. Sugestões e dúvidas também podem ser enviadas para a Ouvidoria da Santos Port Authority (SPA), pelo e-mail ouvidor@brssz.com ou telefone (13) 3202-6565, ramal 2526.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/08/2022



SPU/ME LIBERA VENDA DE MAIS 28 IMÓVEIS EM AGOSTO, SENDO QUATRO NA MODALIDADE VENDA DIRETA

Localizados em 11 estados, bens estão avaliados em R\$ 129 milhões

- A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) colocou à venda nova rodada de imóveis da União para o mês de agosto. São 28 ativos, localizados em 11 estados do país. Ao todo, os imóveis estão avaliados em R\$ 129 milhões. Os interessados devem enviar as ofertas eletronicamente, por meio do portal VendasGov(<https://imoveis.economia.gov.br/>).
- Entre os imóveis estão apartamentos, terrenos, edifícios, casas, uma sala comercial, um galpão. Dez ativos estão à venda por terem recebido Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI), mecanismo que permite que pessoas físicas ou jurídicas apresentem ofertas de compra para adquirir qualquer imóvel da União. São eles:
- Terreno avaliado em R\$ 2.252.000,00, em Barbacena (MG), cuja concorrência pública será em 2 de agosto;
- Apartamento em Brasília (DF), na SQS 114, Asa Sul, avaliado em R\$ 1.285.000,00, com certame no dia 3 de agosto;
- Apartamento em Brasília (DF), na SQN 106, Asa Norte, avaliado em R\$ 1.560.000,00, cuja concorrência pública será no dia 5 de agosto;
- Apartamento em Brasília (DF), na SQN 108, Asa Norte, avaliado em R\$ 1.050.000,00, cuja concorrência pública será no dia 9 de agosto;
- Edifício localizado em Belém (PA), avaliado em R\$ 1.817.000,00, cuja concorrência pública está confirmada para o dia 10 de agosto;
- Terreno em Praia das Belas, Porto Alegre (RS), avaliado em R\$ 12.911.000,00, com concorrência pública marcada para o dia 11 de agosto;
- Apartamento em Brasília (DF), na SQS 210, Asa Sul, avaliado em R\$ 780.000,00, cuja concorrência pública está marcada para 12 de agosto;
- Apartamento avaliado em R\$ 930.000,00, localizado em Brasília (DF), na SQS 411, Asa Sul, com concorrência pública confirmada para o dia 17 de agosto;
- Terreno localizado em Marília (SP), avaliado em R\$ 199.500,00, com concorrência pública para o dia 18 de agosto;
- Apartamento em Brasília (DF), na SQN 313, Asa Norte, avaliado em R\$ 1.000.000,00, cuja concorrência pública está marcada no dia 22 de agosto;
- Edifício A Noite, localizado no Rio de Janeiro (RJ), reavaliado em R\$ 38.565.296,43, com certame confirmado também para o dia 22 de agosto;
- Casa em Brasília (DF), localizada no Lago Sul, na QL 12, avaliada em R\$ 4.070.000,00, com concorrência pública em 31 de agosto.

A pessoa física ou jurídica que enviou a proposta por meio da PAI e custeou a avaliação, homologada pela SPU, tem o direito à preferência na aquisição do imóvel. Durante a sessão pública, caso não tenha apresentado a maior oferta, ela pode exercer a preferência, arrematando o imóvel pelo mesmo valor da maior oferta. Se preferir não exercer esse direito, além da devolução da caução, o interessado é reembolsado dos custos de avaliação (valor determinado em edital) diretamente pelo ganhador da licitação.

Outros 12 imóveis – com avaliação custeada pela SPU – também podem ser arrematados:

- Edifício em Curitiba (PR), na Rua Dr. Faivre, com terreno de 954m² e 3.060,45 m² de área construída, avaliado em R\$ 3.900.000,00, cuja concorrência pública será realizada no dia 4 de agosto;
- Terreno em Porto Alegre (RS), na Rua Montenegro, nº 195, Bairro Petrópolis, avaliado em R\$ 930.000,00, com a concorrência pública marcada para 8 de agosto;



- Sala comercial em Aracajú (SE), com área privativa de 15 m² e valor de R\$ 47.000,00, podendo ser arrematado no dia 15 de agosto;
- Terreno em Mandirituba (PR), na Rua Athaydes Alves Moro e Rua Vitor Camargo da Rocha s/nº - Areia Branca do Assis, avaliado em R\$ 4.920.000,00, vai a certame no dia 16 de agosto;
- Terreno em Urussanga (SC), avaliado em R\$ 190.000,00, podendo ser arrematado no dia 19 de agosto;
- Em Senador Canedo (GO), gleba de terras na "Fazenda Vargem Bonita", s/n, Distrito Agroindustrial, com avaliação de R\$ 20.015.528,00 e certame para o dia 23 de agosto;
- Terreno em Barra Velha (SC), avaliado em R\$ 77.500,00, podendo ser arrematado no dia 24 de agosto;
- Galpão em Jaguaré (SP), que vai a certame em 25 de agosto, com avaliação de R\$ 27.000.000,00;
- Casa em Aracaju (SE), cujo valor inicial é de R\$ 585.000,00, podendo ser arrematada em 26 de agosto;
- Casa em Foz do Iguaçu (PR), avaliada em R\$ 209.250,00, com certame marcado para o dia 29 de agosto;
- Terreno em Goiânia (GO), localizado na Rua Francisca Costa Cunha D. Tita, nº 460, Quadra 64-A, Lote 25, Setor Aeroporto, com 385,01 m², avaliado em R\$ 405.000,00, podendo ser arrematado no dia 30 de agosto.

Como participar

Os editais, as fotos dos imóveis e outros detalhes podem ser obtidos no portal VendasGov <https://imoveis.economia.gov.br/>. Como o processo é conduzido de forma virtual, as ofertas podem ser apresentadas até a data da sessão pública.

Para se habilitar, é necessário anexar à proposta o comprovante de recolhimento da caução, equivalente a 5% do valor do imóvel, que deverá ser efetivado na Caixa Econômica Federal, conforme edital.

Vence a concorrência quem apresentar a maior oferta. Aos demais licitantes, a caução é integralmente devolvida. Para registrar as ofertas, é necessário possuir o cadastro único no Portal GOV.BR(<https://www.gov.br/pt-br>), que possibilita acesso às páginas do governo federal.

Venda Direta

Os imóveis estão disponíveis para venda direta por intermédio de edital, publicado no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico de vendas de imóveis da União, na área de venda direta, com antecedência mínima de 10 dias corridos da abertura para recebimento de solicitações.

A formalização da solicitação de compra deve ser efetuada pelo interessado, pessoa física ou jurídica, no [sítio eletrônico de vendas de imóveis da União](#). Havendo oferta de compra para o imóvel, a SPU iniciará o procedimento de venda em relação à primeira solicitação, classificada em ordem cronológica, restando sobrestadas as demais. A Secretaria se manifestará ao solicitante em até 15 dias corridos após o registro da solicitação.

Confira os imóveis disponíveis para venda direta, com 25% de desconto sobre o valor da avaliação:

Ceará:

Fortaleza (CE), terreno na Rua Pedro I, 461, esquina com a Rua Major Facundo, Centro, de 845,79 m² com área construída de 646 m² e valor de R\$ 2.344.220,12, já com desconto;

Pacatuba (CE), terreno Rua Clóvis de Castro, s/n, Loteamento Nova Pavuna, com 1.742,40 m² e valor de R\$ 191.182,07, com desconto.

Rio Grande do Sul:

Porto Alegre (RS), terreno de 972 m², com área construída de 128 m², na Avenida da Azenha, nº 1018, bairro Azenha, à venda por R\$ 1.740.000,00;



Alecrim (RS), terreno de 749 m² na Rua Presidente Vargas, s/n, lote 18, quadra 14 – Centro, à venda por R\$ 79.875,00.

Alguns imóveis já receberam solicitações de compra, que ainda não foram finalizadas, estando disponíveis para novas solicitações.

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

Data: 01/08/2022

CAMEX ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ALTERAÇÕES NA LISTA DE BENS SEM SIMILAR NACIONAL

Objetivo é definir regras para mudar itens isentos da alíquota de 4% de ICMS em transferências interestaduais de mercadorias importadas

A Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex) do Ministério da Economia abriu [consulta pública](#) sobre proposta de resolução que estabelece regras, procedimentos e critérios para a análise de pedidos de alteração da Lista de Bens Sem Similar Nacional (Lessin). Os produtos da Lessin não estão sujeitos à alíquota única de 4% para o ICMS nas operações interestaduais com bens e mercadorias importados do exterior, conforme estabelecido pela [Resolução Senado nº 13/2012](#).

No site do Ministério da Economia, estão disponíveis a [Minuta de Resolução](#) e o [Formulário para contribuições](#) (disponível de 25 de julho de 2022 a 8 de setembro de 2022). Podem se manifestar na consulta pública os consumidores, produtores, empresas, associações, entidades de classe, federações, confederações, associações de consumidores, organizações não governamentais, membros da comunidade acadêmica e outros interessados.

As manifestações deverão ser feitas por meio do formulário específico desta consulta até o próximo dia 8 de setembro. Depois, as contribuições serão consolidadas pela Subsecretaria de Estratégia Comercial (Strat) e publicadas no site da Camex.

Para mais informações sobre a consulta pública, os interessados podem fazer contato com a Coordenação-Geral de Temas Não Tarifários da SE-Camex, no e-mail strat@economia.gov.br, com o assunto “Consulta Pública – Lessin”.

Os critérios para um produto fazer parte da Lessin foram definidos pelo Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Camex na [Resolução Gecex nº 326/2022](#). Além de estar listado no Anexo Único desta resolução, o bem deve ter sido adquirido com a alíquota do Imposto de Importação de até 2% – ao amparo de um dos instrumentos citados na resolução – ou ter inexistência de similar nacional atestada pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No entanto, a Resolução Gecex nº 326 não definiu procedimentos ou critérios para a análise de pedidos de inclusão ou exclusão de produtos de seu Anexo Único. A fim de estabelecer essas regras, a SE-Camex elaborou a [Minuta de Resolução](#) e abriu a [Consulta Pública STRAT/SE-CAMEX nº 4/2022](#), para receber comentários e contribuições da sociedade civil em relação ao texto proposto.

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

Data: 01/08/2022

SAIBA MAIS: REDUÇÃO DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

Decreto publicado nesta sexta-feira (29/7) permitiu a redução do IPI em até 35% para a maioria dos produtos fabricados no país

1) O que determina o [Decreto nº 11.158](#), publicado em 29 de julho de 2022?

O novo Decreto publicado garantiu a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em até 35% para a maioria dos produtos fabricados no país. Ficaram ressalvados produtos que



preservam parcela significativa do faturamento da Zona Franca de Manaus (ZFM), que assim mantém a relevância econômica em relação às demais regiões do país. Além disso, promoveu ajuste nas alíquotas do setor automotivo, equiparando a redução concedida aos demais setores da indústria.

2) Por que o IPI pode ser alterado por Decreto presidencial, sem necessidade de aval do Congresso?

Porque se trata de um tributo regulatório nos termos do Art. 153, IV, da Constituição Federal.

3) Qual foi o objetivo do lançamento da medida?

Em atendimento à ADI 7153 o novo Decreto foi publicado com objetivo de contribuir para os esforços de reindustrialização do país por meio de redução da carga tributária, incentivando a competitividade da indústria nacional e a consequente potencial geração de emprego e renda em todas as regiões.

4) Quais produtos tiveram as alíquotas de IPI reestabelecidas?

Está ressalvada uma lista de produtos da ZFM, que consta do Decreto. Para os produtos constantes desta lista, reproduzida na tabela abaixo, as alíquotas de IPI foram mantidas nos patamares anteriores à primeira redução. Em diversos códigos foram criados destaques tarifários (Ex) para apontar exatamente os produtos cujas alíquotas não sofreram reduções, enquanto o restante dos produtos classificados naquele código tiveram suas alíquotas reduzidas normalmente.

| NCM | Descrição[1] |
|------------|--|
| 3901.10.20 | Polietileno de densidade inferior a 0,94, com carga |
| 3901.10.30 | Polietileno de densidade inferior a 0,94, sem carga |
| 3903.19.00 | Outros polímeros de estireno |
| 3919.10.10 | Ex 01 - Fitas autoadesivas, em rolos (de polipropileno) |
| 3919.10.20 | Ex 01 - Fitas autoadesivas, em rolos (poli(cloreto de vinila)) |
| 3919.90.90 | Ex 01 - Películas autoadesivas |
| 3920.10.99 | Outras chapas, folhas, tiras, fitas, películas de plástico (Exceto a de poliestireno expansível e a auto-adesiva). |
| 3920.30.00 | Chapas, folhas, tiras, fitas, películas de polímeros de estireno |
| 3923.29.90 | Artigos de matéria plástica para transporte ou embalagem |
| 3923.50.00 | Rolhas, tampas, cápsulas e outros dispositivos para fechar recipientes |
| 3923.90.00 | Peças plásticas moldadas por injeção |
| 4819.10.00 | Caixas de papel ou cartão, ondulados (canelados) |
| 7113.19.00 | Artigos de joalheria de outros metais preciosos, mesmo revestidos, folheados ou chapeados de metais preciosos (plaquê) |
| 7306.61.00 | Artefatos tubulares de ferro/aço de seção quadrada ou retangular |
| 7326.90.90 | Obras de ferro aço (peças estampadas e/ou forjadas e/ou soldadas) |
| 7616.99.00 | Ex 01 - Chapas estampadas |
| 8212.10.20 | Aparelhos de barbear |
| 8409.91.90 | Ex 01 - Partes e peças fundidas para ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos |
| 8413.30.10 | Ex 01 - Bomba de combustível para ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos e quadriciclos |
| 8415.10.11 | Aparelhos de ar-condicionado do tipo split-system (sistema com elementos separados) |
| 8415.10.11 | Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora |
| 8415.10.19 | Outras máquinas ou aparelhos de ar-condicionado, do tipo concebido para ser fixado numa janela, parede, teto ou piso (pavimento), formando um corpo único ou do tipo split-system (sistema com |



| | |
|------------|--|
| | elementos separados, com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora |
| 8415.90.10 | Partes de unidades evaporadoras (internas) de aparelho de ar-condicionado do tipo split-system (sistema com elementos separados), com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora |
| 8415.90.10 | Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora |
| 8415.90.20 | Partes de unidades condensadoras (externas) de aparelho de ar-condicionado do tipo split-system (sistema com elementos separados), com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora |
| 8415.90.20 | Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora |
| 8415.90.90 | Peças plásticas moldadas por injeção |
| 8470.50.10 | Ex 01 - Terminal ponto de venda ou terminal de captura de dados |
| 8471.30.12 | Microcomputador portátil de peso inferior a 3,5 kg, com tela de área superior a 140 cm ² , mas inferior a 560 cm ² |
| 8471.50.10 | Unidade digital de processamento de pequeno porte montada em um mesmo corpo ou gabinete - (UCP), De pequena capacidade, baseadas em microprocessadores, com capacidade de instalação, dentro do mesmo gabinete, de unidades de memória da subposição 8471.70, podendo conter múltiplos conectores de expansão (slots), e valor FOB inferior ou igual a US\$ 12.500,00, por unidade |
| 8471.70.10 | Ex 01 - Discos rígidos |
| 8473.30.41 | Placas-mãe (mother boards) |
| 8504.40.21 | Ex 01 - Retificadores, exceto carregadores de acumuladores, de cristal (semicondutores), para unidades digitais de processamento de pequena capacidade |
| 8507.60.00 | Ex 01 - Acumuladores elétricos e seus separadores, mesmo de forma quadrada ou retangular, de íon de lítio para telefones inteligentes (smartphones) |
| 8516.50.00 | Fornos de micro-ondas |
| 8517.13.00 | Telefones inteligentes (smartphones) |
| 8517.62.55 | Ex 01 - Para comunicação de dados via televisão a cabo (cable modem) |
| 8517.79.00 | Ex 01 - Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos, montados |
| 8523.49.90 | Outros suportes ópticos |
| 8523.51.90 | Unidade de armazenamento de dados, não volátil, em meio semicondutor (SSD - solid state drive) |
| 8525.89.29 | Ex 01 - Câmeras de vídeo de imagens fixas |
| 8527.21.00 | Aparelhos receptores de radiodifusão que só funcionem com fonte externa de energia, do tipo utilizado em veículos automóveis, combinados com um aparelho de gravação ou de reprodução de som |
| 8527.91.00 | Ex 01 - Rádio com toca-discos digitais a laser |
| 8528.52.00 | Monitores capazes de serem conectados diretamente a uma máquina automática para processamento de dados da posição 84.71 e concebidos para serem utilizados com esta máquina |
| 8528.71.19 | Ex 01 - Receptores-decodificadores integrados (IRD) de sinais de televisão via cabo |
| 8528.71.90 | Ex 01 - Receptores de televisão via cabo, não concebidos para incorporar um dispositivo de visualização ou uma tela (ecrã), de vídeo |
| 8528.72.00 | Outros aparelhos receptores de televisão, a cores |
| 8529.90.20 | Ex 01 - Peças plásticas moldadas por injeção de aparelhos das posições 85.27 ou 85.28 |
| 8544.42.00 | Fios e cabos com conectores para máquinas e aparelhos dos capítulos 84 e 85 da NCM |
| 8711.20.10 | Motocicletas de cilindrada inferior ou igual a 125 cm ³ |
| 8711.20.20 | Motocicletas de cilindrada superior a 125 cm ³ |



| | |
|------------|---|
| 8711.30.00 | Motocicletas com motor de pistão de cilindrada superior a 250 cm ³ , mas não superior a 500 cm ³ |
| 8711.40.00 | Motocicletas com motor de pistão de cilindrada superior a 500 cm ³ , mas não superior a 800 cm ³ |
| 8711.50.00 | Motocicletas com motor de pistão de cilindrada superior a 800 cm ³ |
| 8712.00.10 | Ex 01 - Bicicletas com câmbio |
| 8714.10.00 | Ex 01 - Peças plásticas moldadas por injeção para motocicletas (incluindo os ciclomotores) |
| 8907.90.00 | Ex 01 - Balsas para transporte |
| 9102.11.10 | Relógios de pulso, de mostrador exclusivamente mecânico, com caixa de metal comum |
| 9102.12.20 | Relógios de pulso, de mostrador exclusivamente optoeletrônico, com caixa de plástico, exceto as reforçadas com fibra de vidro |
| 9506.91.00 | Ex 01 - Peças plásticas moldadas por injeção para artigos e equipamentos para cultura física, ginástica ou atletismo |
| 9612.10.00 | Ex 01 - Fitas impressoras de poliéster |

5) A partir de quando as novas alíquotas entrarão em vigor?

A novas alíquotas serão aplicáveis (entrarão em vigor) na data publicação do Decreto, em caráter imediato e permanente.

Não foi necessário aguardar 90 (noventa) dias para aplicação das novas alíquotas porque houve apenas a reiteração das alíquotas anteriormente fixadas pelo Decreto nº 11.055, de 28 de abril de 2022, exceto em relação a produtos relevantes para a Zona Franca de Manaus, para os quais adotaram-se as alíquotas que atendem a ADI 7153, e em relação a diversos automóveis, para os quais houve redução de alíquotas.

6) Quais foram as reduções nas alíquotas de IPI previstas no novo Decreto?

O novo Decreto foi publicado com o objetivo de dar segurança jurídica à medida de redução do IPI, após a judicialização de Decretos publicados anteriormente. Com a nova redação, as empresas saberão como e a quais produtos poderão aplicar a redução de IPI de 35%, com exceção dos produtos ressalvados importantes para a Zona Franca de Manaus que tiveram as alíquotas reestabelecidas.

Além disso, o Decreto traz a redução da distorção do IPI sobre automóveis que tiveram a alíquota reduzida em 24,75% em relação às alíquotas anteriores ao processo de redução (redução adicional de 6,25% à redução de 18,5% que já havia sido feita pelos Decretos anteriores).

7) Qual é a renúncia fiscal estimada relativa ao Decreto?

Com os Decretos anteriormente publicados, estimava-se redução de arrecadação da ordem de R\$ 15,22 bilhões em 2022. Com as medidas constantes deste novo Decreto, estima-se redução de arrecadação da ordem de R\$ 15,57 bilhões, o que corresponde a uma diferença de R\$ 352,79 milhões em 2022.

8) Como foi elaborada a lista de produtos da ZFM que tiveram as alíquotas reestabelecidas com o novo Decreto?

As premissas adotadas foram: fabricação dos produtos na ZFM que possuem Processo Produtivo Básico (PPB) e classificação da relevância desses produtos no faturamento da ZFM em relação ao restante do país, contudo garantindo que a medida de redução na carga tributária em âmbito nacional não fosse anulada.



NOVO DECRETO DO IPI TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA AO SETOR PRODUTIVO

Medida reforça desoneração de 35% para a maioria dos produtos industrializados, reduz IPI de automóveis e preserva a produção da Zona Franca de Manaus

A publicação do [Decreto nº 11.158 de 29 de julho de 2022](#), nesta sexta-feira (29/7), tem o objetivo de viabilizar a redução de 35% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) da maioria dos produtos fabricados no Brasil e, ao mesmo tempo, cumprir decisão judicial (ADI 7153) que determinou a preservação da competitividade dos produtos produzidos na Zona Franca de Manaus (ZFM).

Acesse o quadro cronológico do IPI → https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/julho/arquivo/ppt_novodecreto_ipi.pdf

Ao detalhar os produtos que terão suas alíquotas alteradas, a nova edição esclarece a correta aplicação do IPI sobre o faturamento dos produtos industrializados, garantindo segurança jurídica e o avanço das medidas de desoneração tributária. O texto também apresenta tratamento específico para preservar praticamente toda a produção efetiva da ZFM, levando em consideração os Processos Produtivos Básicos.

Além disso, a medida traz redução adicional do IPI, de 18% para 24,75%, para automóveis. A elevação desse percentual equipara a redução do imposto para o setor automotivo à concedida aos demais produtos industrializados.

O Decreto terá reflexo positivo no Produto Interno Bruto (PIB), com a redução do custo Brasil e maior segurança jurídica. Espera-se ampliar a competitividade da indústria, com menos impostos e aumento da produção.

Serão beneficiados produtos nacionais e importados. O novo Decreto entra em vigor a partir da publicação.

IPI

O IPI é um imposto federal que incide sobre cerca de 4.000 itens nacionais e importados que passaram por algum processo de industrialização (beneficiamento, transformação, montagem, acondicionamento ou restauração). Com caráter extrafiscal (tributo regulatório), o IPI pode ser usado para fomentar um setor econômico por meio de isenção ou redução das alíquotas para que mais produtos produzidos pelo setor sejam vendidos.

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

Data: 30/07/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OS ATIVOS MAIS NEGOCIADOS PELOS BRASILEIROS EM WALL STREET

Redação Portogente

Levantamento realizada pela Stake mostra que os investidores têm aproveitado a queda das ações para adquirir ações em empresas como Tesla, Apple e Microsoft



O primeiro semestre de 2022 foi marcado pelos piores retornos para o S&P 500 no período desde a década de 1970. É isso que mostra o levantamento realizado pelo analista de investimentos e editor de conteúdo da Stake, Rodrigo Lima. Desde o início do ano, o índice amarga perdas de -21,01%. Já o índice Nasdaq 100, composto principalmente por companhias de tecnologia, cai -30%. Nem mesmo a renda fixa escapou, com os títulos de dívida tendo seus piores retornos na história dos Estados Unidos.

Wall Street touro

Em meio a este cenário desafiador, seria de se esperar que os investidores adotassem posturas mais conservadoras, mas de maneira geral, não foi isso o que aconteceu com os investidores da Stake, especialmente no Brasil. Mesmo com o setor de tecnologia tendo uma das piores performances do ano (superado apenas pelo setor de varejo, que cai -32,6% no ano), as big techs permanecem entre as ações mais negociadas pelos investidores, por vezes inclusive com alavancagem, através de ETFs como o TQQQ e o SOXL, que investem respectivamente na Nasdaq e no setor de semicondutores com alavancagem de 3x.

É possível que os investidores tenham aproveitado a queda das ações e a consequente compressão dos múltiplos para adquirir ações como Tesla, Apple, NVIDIA e Microsoft a valuations mais convidativos se comparados aos que estas companhias detinham antes que o FED iniciasse seu processo aumento das taxas de juros e retirada de liquidez dos mercados.

No exterior, alguns investidores buscaram se proteger ou até mesmo lucrar com a queda do mercado, através do SQQQ, que aposta na queda da Nasdaq com alavancagem de 3x. No Brasil, no entanto, os investidores mostraram um grande apetite a risco, negociando penny stocks como as ações da biofarmacêutica Hookipa, da corretora de criptomoedas Bakkt, da companhia de educação chinesa China Online Education Group e da produtora de gás natural Tellurian.

Além do gás natural, brasileiros também apostaram na alta do carvão através da mineradora Peabody Energy Corporation, em meio a uma das maiores crises do mercado energético na história do planeta. Brasileiros também negociaram grande volume de ações das big techs Apple, Tesla e Meta Platforms e da Nu Holdings, que realizou seu IPO em dezembro do ano passado e amarga grandes perdas desde que deixou de ser dona do que fora avaliado como o banco mais valioso da América Latina.

Confira a lista de ativos mais negociados na Stake no primeiro semestre de 2022:

Ativos mais negociados e vendidos na Stake (Austrália, Nova Zelândia, Brasil e Reino Unido):

Tesla, Inc. - TSLA
Apple, Inc. - AAPL
ProShares UltraPro QQQ ETF - TQQQ
NVIDIA Corporation - NVDA
Microsoft Corporation - MSFT
Direxion Daily Semiconductor 3x Bull Shares ETF - SOXL
Meta Platforms, Inc. - META
ProShares UltraPro Short QQQ ETF - SQQQ
Amazon.com, Inc. - AMZN
NIO Inc. - NIO

Ativos mais negociados por brasileiros na Stake:



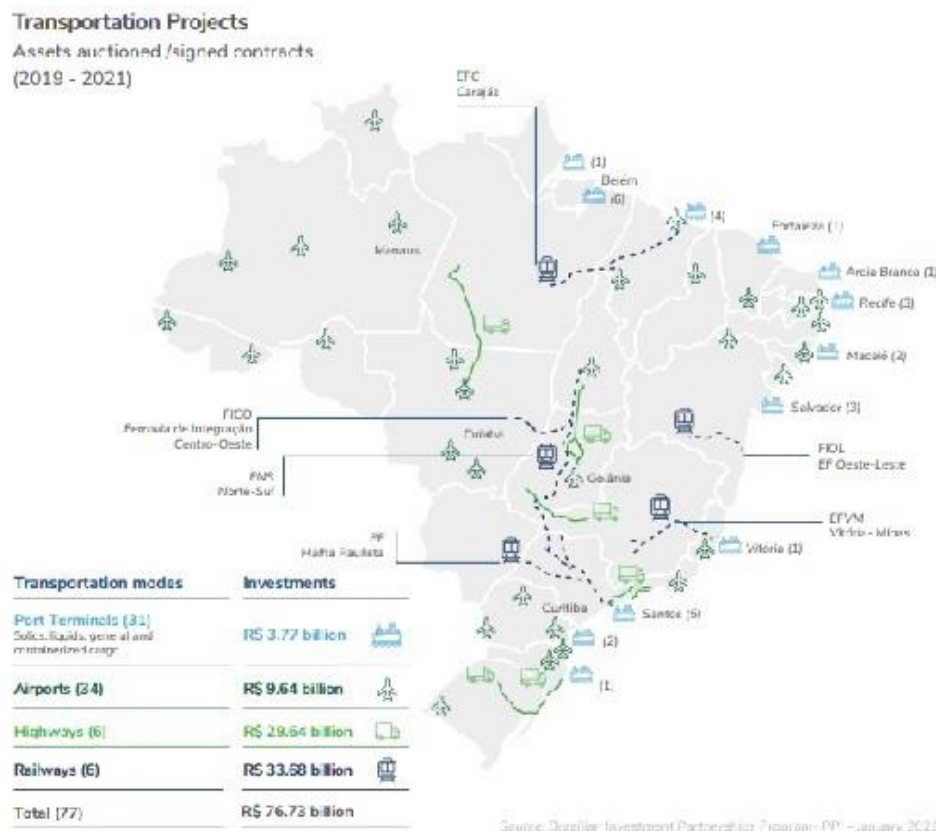
Peabody Energy Corporation - BTU
HOOKIPA Pharma Inc. - HOOK
Nu Holdings Ltd. - NU
Bakkt Holdings, Inc. - BKKT
Meta Platforms, Inc. - META
Apple, Inc. - AAPL
Tellurian Inc. - TELL
Tesla, Inc. - TSLA
China Online Education Group - COE
Eos Energy Enterprises, Inc. - EOSE
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 01/08/2022

KROLL LANÇA ESTUDO SOBRE INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

Redação Portogente

Estudo traz análise completa do mercado de Infraestrutura no Brasil com dados de cada setor - Energia, Logística, Rodovias, Ferrovias, Mobilidade, Portos e Aeroportos, Telecomunicações, Esgoto e Água - além de mostrar a evolução das companhias na conformidade ao ESG

A Kroll, fornecedora líder de dados, tecnologia e insights relacionados a risco, governança e crescimento, finanças corporativas, fusões e aquisições e avaliação de ativos, acaba de lançar um estudo sobre a Infraestrutura do Brasil, em parceria com a ABVCAP (Associação Brasileira de Private Equity e Venture Capital) e o escritório TozziniFreire Advogados. O anúncio foi feito no encontro do comitê da ABVCAP.



Investimentos em Transporte por Modal. Crédito: Divulgação.

Alexandre Pierantoni, diretor de Finanças Corporativas da Kroll e especialista em Fusões e Aquisições (M&A em inglês), assina o prefácio do estudo, traçando a relação entre os dados apontados pelo relatório e o atual momento brasileiro. O estudo traz, na seção 1, uma visão geral



do cenário de Infraestrutura no Brasil, mergulhando em cada setor – Energia, Logística, Rodovias, Ferrovias, Mobilidade, Portos e Aeroportos, Telecomunicações, Esgoto e Água. Destaca também a preocupação e como as empresas e investidores vêm evoluindo na temática ESG (Environmental, Social and Governance).

O Brasil tem a 6ª maior população do mundo, e seu PIB em 2020 de aproximadamente US\$ 1,4 trilhão coloca o país entre as 15 maiores economias. Com mais de 140 milhões de hectares de terras produtivas, a abundância de recursos naturais do Brasil posiciona o país como um líder mundial na produção e/ou exportação de diversas commodities, incluindo café, minério de ferro, carne, suco de laranja, papel e celulose, soja e açúcar. O contexto de infraestrutura, seus déficits e necessidades de Investimentos é apontado no estudo. Com contribuição do TozziniFreire, o material destaca também as principais evoluções e marcos regulatórios.

Na Seção 2, o estudo mostra as características distintas da Infraestrutura de Private Equity. "Os investimentos em infraestrutura são frequentemente vistos como uma classe de ativos atraente devido à capacidade para gerar retornos consistentes, com fluxos de caixa estáveis, diversificação e proteção de downside por meio de características de hedge de inflação", explica Pierantoni.

Para a ABVCAP, as empresas de Private Equity e Venture Capital têm se mostrado ao longo das últimas décadas as principais patrocinadoras do desenvolvimento do Brasil, com papel importante no setor de infraestrutura. "Por ser lucrativo e benéfico para ambas as partes, continuaremos a ver esse grande fluxo de capital privado impulsionando a economia brasileira", destaca Ângela Ximenes, Superintendente Executiva da Associação Brasileira de Private Equity e Venture Capital.

Segundo o especialista, o setor de Infraestrutura é protagonista no futuro do Brasil. "Além dos desafios trazidos pela pandemia, nestes últimos anos continuamos a enfrentar desafios internos diretamente relacionados a questões políticas, econômicas e problemas sociais. Porém também vimos neste período o setor de infraestrutura, que sempre esteve à margem da economia, se tornando fundamental para o desenvolvimento do país, ganhando destaque, ao se posicionar como protagonista e um pilar de atração de investimentos", afirma Pierantoni.

O estudo mostra que o setor contribui para o crescimento e a recuperação econômica do país – de recursos e de geração de empregos. Com as privatizações e concessões de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias, mais de R\$ 18 bilhões foram arrecadados, segundo dados oficiais. Além disso, foram investidos mais de R\$ 73 bilhões e mais de um milhão de empregos foram gerados.

Para Caio de Souza Loureiro, sócio na área de Infraestrutura de TozziniFreire Advogados, "investimentos em infraestrutura estão na ordem do dia de diversos países como um motor de recuperação econômica pós-pandêmica. No Brasil, em que já há um déficit grande, os investimentos são ainda mais necessários. O desafio que se põe é criar um ambiente institucional seguro e atraente nesse cenário de competição global por investidores. É importante entender a conjuntura existente como forma de propor os aprimoramentos necessários", avalia.

Em 2021, durante a Infra Week, (semana ativa de promoção de concessões em diversos setores), foi realizada a concessão de 28 ativos em diversos transportes modais, com arrecadação de R\$ 3,6 bilhões em concessões e investidores assumindo compromissos de investimento de mais R\$ 10 bilhões para os próximos anos. Em outubro de 2021, a renovação da concessão da rodovia Presidente Dutra, por onde é transportado mais de 50% do PIB brasileiro, gerou recursos de outorga para o Estado de R\$ 1,8 bilhão e compromissos de investimentos em torno de R\$ 15 bilhões nos próximos 30 anos.

"Há um déficit estrutural no país e este fato por si só explica o interesse dos investidores no setor, tanto brasileiros quanto internacionais. Respeito aos reguladores, órgãos e contratos elevaram o nível de confiança. Esse cenário atraiu o investidor estratégico, mas também, e fortemente, o investidor financeiro", afirma Alexandre Pierantoni.

A combinação dessas necessidades estruturais, que incluem setores importantes como energia e telecomunicações, aliadas aos marcos regulatórios (petróleo e gás ou água/saneamento são alguns exemplos) e transparência, estabelecidos ao longo dos últimos meses, contribuíram para o crescente interesse do investidor do setor. As Parcerias Público-Privadas (PPPs) também contribuíram e transformaram a forma como o setor público opera. Pierantoni destaca ainda que "não será apenas o investidor privado ou o governo que solucionarão as necessidades de infraestrutura no Brasil. Estas parcerias são fundamentais e é importante o papel do governo de dar segurança aos investidores".

Com o leilão de mais 19 ativos, o governo pretende atrair mais R\$ 50 bilhões em investimentos privados (principalmente em áreas rodoviárias e ferroviárias) e conceder a arrecadação de mais de R\$ 3 bilhões, com a geração prevista de mais de 400.000 empregos. As iniciativas e discussões para o leilão da tecnologia 5G, em 2021, estimaram investimentos de mais de R\$ 6 trilhões no país nos próximos anos.

"As perspectivas para 2022 e 2023 para o setor são positivas e, aliadas a um portfólio de projetos bem apresentados e coordenados na sua colocação no mercado, continuarão a atrair investidores. Livre de qualquer viés ideológico e político, o setor é um pilar de sustentação para a criação de um círculo virtuoso de benefícios sociais e econômicos e a recuperação do país", conclui Pierantoni.

O estudo mostra ainda que a pandemia colocou em evidência para os investidores a importância dos temas abordados pela ESG, com destaque para os direitos humanos e questões climáticas. Este cenário contribui para a tendência do mercado brasileiro de regular os investimentos relacionados a ESG, cada vez mais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 01/08/2022

É HORA DA AGENDA PORTO VERDE DE SANTOS

Editor Portogente

Externalidades ambientais e sociais positivas do Porto Verde (Green Port) cruzam oceanos e expandem os limites da sua hinterlândia.



Vista da linha da costa marítima no reino unido grupo de pessoas nos moinhos de vento da praia e navio à distância.



O debate do Porto de Santos do Futuro deve incluir nas suas práticas ESG (Ambiente-Social-Governança, em português) uma agenda de transição energética. Posto que é pioneiro nessa visão, desde quando construiu a sua usina hidrelétrica de Itatinga, na primeira década do século XX. Alimentava as operações portuárias - incluindo guindastes elétricos - e fornecia excedente de eletricidade para a cidade. Hoje, essa pauta é mundial e definitiva.

Leia também * Os caminhos da modernização do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114935-os-caminhos-da-modernizacao-do-porto-de-santos>

Com o parque universitário da cidade (área insular de quase 40 Km² e 12 universidades), o porto irá liderar um programa relevante para o futuro descarbonizado. Assim, também impulsionará o município de Cubatão, um importante cluster petroquímico junto ao canal do porto, no desenvolvimento de tecnologia, produção de combustível verde e geração de trabalho contemporâneo. Sem sombra de dúvida, um processo irreversível de um novo modelo energético.

Leia também * Distrito industrial e portuário da Alemoa carece de práticas ESG

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114930-distrito-industrial-e-portuario-da-alemoa-carece-de-praticas-esg>

O município de Bertioga, onde situa-se a usina de Itatinga, é conectado ao porto por um canal navegável e com áreas adequadas para instalação de indústrias de pás eólicas e de células geradoras de energia solar. Trata-se de um projeto de geração, direta ou indireta, de energia em rede, através de um dinâmico rearranjo do porto, no processo estruturante da sua função industrial. Duas indústrias de grande potencial nacional.

Leia também * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

Apesar de todo esse valioso potencial, as autoridades regionais insistem em não perceber o significado das hidrovias junto ao Porto de Santos, para o progresso. Estão inaugurando festivamente a ponte Dos Barreiros, sobre o rio Casqueiro, com calado aéreo que não permite passar chatas com contêiner. Apesar desse rio ser ligado ao canal do porto. Sinal inequívoco da necessidade de se ampliar a atuação da Autoridade Portuária na região, que influencia a logística e os custos portuários.

Leia também * Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos>

O Porto de Santos tem potencial suficiente, se bem utilizado, para participar do mundo atual entre os grandes portos, como é toda a sua história até hoje. Isto tem sido mostrado por Portogente, com propostas robustas, fundadas no conhecimento mais apurado sobre o principal porto do Hemisfério Sul. Entretanto, interesses imediatistas e desalinhados com o futuro exitoso já existiam quando os Guinle iniciaram a grande obra.

Vamos construir o futuro do gigante complexo portuário de Santos.

Leia também * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 01/08/2022



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AS HIDROVIAS E A CONCESSÃO PATROCINADA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Governo Federal trabalha, atualmente, no desenvolvimento de um programa de incentivo ao transporte hidroviário, o denominado BR dos Rios. E uma das medidas previstas promete ser uma solução para viabilizar financeiramente as concessões de hidrovias. Trata-se da adoção do modelo de concessão patrocinada. Nela, o Ministério da Infraestrutura passa a ajudar financeiramente - subsidiar - os concessionários na gestão das hidrovias, que já serão pedagiadas. Haverá, portanto, duas fontes de receita, para garantir o funcionamento desse transporte com custos competitivos.

A estratégia foi anunciada pelo diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/SNPTA), do Ministério da Infraestrutura, Dino Basta, e é destaque em reportagem publicada nesta edição do BE News. O executivo ainda explicou que a formatação do modelo está bem “adiantada”, faltando agora identificar as fontes de receita para os subsídios. Duas já estão previstas: recursos advindos da privatização da Eletrobras - a legislação autorizando a desestatização da empresa prevê que o capital obtido na operação seja utilizado no desenvolvimento dos rios Madeira e Tocantins - e o Fundo da Marinha Mercante, alimentado pelo Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O modelo de concessão patrocinada, ou gestão subsidiada, especialmente na administração de serviços de transporte, não é novidade. No transporte público, esta é uma estratégia utilizada em larga escala, para viabilizar a atividade, essencial para a sociedade. Mas esta deve ser uma solução adotada com cuidado. O princípio da concessão é repassar um serviço para a iniciativa privada, retirando um ônus do poder público e entregando a um ente que terá condições de implantar uma gestão mais eficiente e financeiramente viável, certamente o grande desafio a ser vencido.

O desenvolvimento do transporte hidroviário é importante para o crescimento da economia brasileira e, como tal, deve ser incentivado pelo Governo, principalmente a partir da concessão de hidrovias ao setor privado. Mas a adoção de subsídios deve ocorrer com cautela, sob o risco de contradizer o próprio princípio da concessão do serviço.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/08/2022

NACIONAL - HUB - LOGÍSTICA DO MS DEMANDA INVESTIMENTOS DE R\$ 49,4 BI

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

Quantia é referente às obras necessárias para atender ao crescimento da economia do estado até 2035, segundo estudo da EPL

MATO GROSSO DO SUL 1

A modernização da infraestrutura de transportes do Mato Grosso do Sul, a fim de atender à demanda de sua economia nos próximos 13 anos, até 2035, vai exigir investimentos de R\$ 49,42 bilhões, segundo levantamento realizado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Ministério da Infraestrutura, com colaboração do governo estadual. Esse estudo foi apresentado na última semana, no auditório do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (Imasul), em Campo Grande (MS).

MATO GROSSO DO SUL 2

O levantamento da EPL prevê a necessidade de 5.800 km de obras em rodovias (R\$ 18,1 bilhões), 1.500 km em ferrovias (R\$ 30,47 bilhões) e 1.100 km em hidrovias (R\$ 765 milhões), além de

melhorias e a ampliação em seis aeroportos (R\$ 82 milhões). Com isso, haverá condições de gerar 127 mil empregos nesses 12 anos.

MATO GROSSO DO SUL 3

Entre os projetos previstos, estão as duplicações da BR163 (R\$ 3 bilhões, integrando o Norte e o Sul do País) e da BR-262 (R\$ 2 bilhões, para atender os empreendimentos de celulose da Arauco e da Suzano); a expansão da malha ferroviária em 70% (dos 890 km atuais para 1.500 km), com a remodelagem da Malha Oeste (R\$ 14,8 bilhões) e a construção da Ferroeste (R\$ 12,85 bilhões) e da ferrovia Pantanal (R\$ 13,8 bilhões, integrada ao Corredor Bioceânico). No total, são 123 projetos: seis aeroportuários, seis ferroviários, oito hidroviários e 103 rodoviários.

MATO GROSSO DO SUL 4

Na entrega do relatório, o secretário estadual de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar, Jaime Verruck, destacou que a produção de milho, soja, carne e celulose no Mato Grosso do Sul tem aumentado anualmente e, assim, o tráfego de veículos tem acompanhado. "Os caminhões estão percorrendo longas distâncias. Quer dizer, quando a gente fala em gargalo, em logística, o produto sai de alguma forma, mesmo com custo elevado".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

NACIONAL - BR DOS RIOS QUER VIABILIZAR CONCESSÕES PATROCINADAS, DIZ DINO BATISTA

Segundo o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias, objetivo agora é buscar maneiras de buscar recursos

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



Mesmo com a definição das concessões patrocinadas, ainda não é possível estabelecer um cronograma para o BR dos Rios, segundo Dino Batista

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/SNPTA), Dino Basta, afirmou que o programa BR dos Rios do Ministério da Infraestrutura buscará viabilizar concessões patrocinadas usando recursos previstos em leis e fundos de navegação.

A modalidade "concessão patrocinada" ocorre quando os valores que são pagos pelos usuários do serviço não são suficientes para dar viabilidade ao projeto. Ou seja, é necessário que o poder público complete a remuneração do parceiro privado por meio de subsídios regulares – as contraprestações do governo.

É na realidade uma forma de concessão comum, só que com requisitos próprios como a contraprestação do parceiro público ao privado, uma combinação de recursos públicos e tarifas cobradas dos cidadãos que utilizarão o serviço.

Segundo Dino, o modelo de concessões patrocinadas já está bem avançado dentro do programa. O objetivo agora é buscar maneiras de buscar recursos para viabilizar as hidrovias brasileiras.

"Essa parte está bem adiantada no programa. Estamos trabalhando modelos que possam aproveitar esses recursos previstos em lei e que não irão onerar o usuário. Agora estamos trabalhando de uma maneira mais adequada, tendo a iniciativa privada na gestão ou em parte delas.



Isso trará uma perenidade maior e um fluxo mais regular de recursos para melhorar os nossos rios", disse.

O diretor da SNTPA afirmou que duas fontes de receitas já estão previstas no programa. O primeiro virá da Lei de Privatização da Eletrobras. Ele lembrou que a norma, aprovada pelo Congresso e pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em maio deste ano, prevê que parte dos ganhos com a desestatização deverá ser usada para o fomento das hidrovias brasileiras.

"Já há algum tempo estamos trabalhando para arrumar recursos para este setor. Obtivemos algumas vitórias, como a Lei da Eletrobras, que em seu artigo 7º prevê alocação de recursos para o desenvolvimento dos rios Madeira e Tocantins. Estamos avaliando, principalmente, a possibilidade dessa verba ser uma das viabilizadoras das concessões patrocinadas", disse.

Já a segunda fonte de receita que dará sustentação ao programa virá do Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa paga por cada frete realizado no Brasil para bancar um fundo para manutenção e compra de navios no País.

Atualmente o AFRMM destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Segundo Dino, recursos do AFRMM já estão previstos nos estudos de concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim Lagoa de Patos, no Rio Grande do Sul, e também conhecida como hidrovia Brasil Uruguaí. Além dela, também já há outros interessados em realizar novos estudos de concessões patrocinadas de hidrovias no País.

"Também estamos avaliando como utilizar recursos coletados via AFRMM como parte da estrutura financeira para a parceria com o agente privado. Não só em casos específicos como o da Lagoa Mirim, mas existem outros trechos hidroviários com empresas interessadas em estudá-los. Tudo isso considerando esses dois recursos que falei", falou.

Cronograma

Questionado sobre um possível cronograma de envio de revisões infralegais e até mesmo de um projeto de lei para regulamentar o setor, Dino Basta afirmou que o ministério ainda não definiu datas. O movimento é a quantidade de revisões e o pouco conhecimento sobre os reais impactos de ações para fomentá-lo.

"Quanto a isso, realmente não temos um cronograma. Já fizemos um trabalho de conversar com o setor e de levantamentos para saber tudo que temos sobre a navegação interior. Existem vários pontos que seriam importantes serem simplificados. Mas a própria estrutura da navegação interior é diferente e cheia de nuances. É um processo que levará tempo, uma vez que não temos uma navegação madura", comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

NACIONAL - TRANSPORTADORES QUEREM MAIS RIGOR CONTRA RECEPÇÃO DE CARGAS

Setor afirma que combate deve ser mais efetivo. Em 2021, o Brasil registrou, em média, 39 roubos por dia

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



EM 2021, O SUDESTE REGISTROU A MAIORIA DOS CASOS, COM 82% DAS OCORRÊNCIAS, SEGUIDO DO SUL (6,82%), DO NORDESTE (5,44%), DO CENTRO-OESTE (3,66%) E DO NORTE (1,42%), SOMANDO UM PREJUÍZO CALCULADO EM APROXIMADAMENTE R\$ 1.270 BILHÕES

Segundo pesquisa da NTC & Logística, 14.400 casos de roubo de cargas foram registrados no ano passado no País, um aumento de 1,7% em comparação ao ano anterior (14.150)

O Brasil registrou, em média, 39 roubos de carga por dia em 2021, um aumento de 1,7% em comparação às ocorrências do ano anterior. Além do risco à vida de

motoristas, o prejuízo às transportadoras é calculado em R\$ 1.270 milhões. Tornar a legislação de combate à receptação mais rígida é uma forma efetiva de combater o crime, afirmam entidades do setor.

Segundo pesquisa divulgada pela Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), em abril passado, 14.400 casos de roubo de cargas foram registrados no ano passado no País, um aumento de 1,7% em comparação ao ano anterior (14.150).

Conforme o levantamento, o Sudeste registrou a maioria dos casos, com 82% das ocorrências, seguido do Sul (6,82%), do Nordeste (5,44%), do Centro-Oeste (3,66%) e do Norte (1,42%), somando um prejuízo calculado em aproximadamente R\$ 1.270 bilhões.

No Espírito Santo, segundo dados da Delegacia de Roubo de Cargas do Estado, somente neste ano, até o dia 22 de junho, 17 ocorrências foram registradas. Em 2021, houve 30 roubos, cinco a mais do que os notificados no ano anterior (25).

O superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística no Estado do Espírito Santo (Transcaries), Mário Natali, afirmou que é preciso endurecer a legislação de combate à receptação de cargas. “O Governo Federal deveria aumentar a severidade das penas em relação ao crime de receptação de cargas roubadas. Isso é fundamental”, disse.

“Em nível administrativo, é preciso instituir uma lei para criar obstáculos, segregar a inscrição fiscal, empresas que, eventualmente, participem disso. Só existe o roubo de carga porque existe a receptação”, salientou.

Natali destacou que as empresas também têm que investir mais em tecnologia embarcada e gerenciamento de risco. E acrescentou que o poder público precisa olhar com mais atenção a questão do roubo de cargas, cuja incidência é crescente.

“O roubo de cargas está aumentando com muita frequência. Muitas vezes, a carga é roubada de dentro de um Centro de Distribuição, ou seja, de dentro de uma garagem da empresa transportadora, antes de se completar o processo logístico, do embarcador até o destinatário final”, disse Natali. “Acredito que a união entre o ente público e o setor privado nos leva a uma posição mais positiva e mais consolidada de prevenção e combate ao roubo de carga”.

Para coibir as ocorrências no estado de São Paulo, o presidente do conselho superior e de administração do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), Adriano Depentor, disse que “o combate ao roubo de cargas é uma bandeira permanente do SETCESP, que atua junto ao poder público para que haja maior ostensividade nas fiscalizações, nas abordagens e no policiamento das áreas de maior risco. Além disso, reforçamos sempre que a Lei Complementar 121/2006, contra receptação, seja aplicada com tolerância zero, não dando margem para a revenda de mercadorias roubadas, e diminuindo a impunidade deste po de roubo”.



“SÓ EXISTE O ROUBO DE CARGA PORQUE EXISTE A RECEPÇÃO”, AFIRMOU O SUPERINTENDENTE DA TRANSCARES, MÁRIO NATALI

Depentor afirmou ainda que o sindicato atua junto às empresas orientando sobre cuidados e alertando sobre áreas de risco. “Orientamos as empresas sobre quais são as áreas de risco e, sobretudo, quais cuidados devem ser tomados no dia a dia de trabalho em relação à carga transportada e a segurança do condutor em todos os momentos da operação. Também disponibilizamos treinamentos sobre gerenciamento de risco e orientações com os procedimentos operacionais que devem ser tomados junto aos embarcadores”, explicou.



“REFORÇAMOS SEMPRE QUE A LEI COMPLEMENTAR 121/2006, CONTRA RECEPÇÃO, SEJA APLICADA COM TOLERÂNCIA ZERO”, DISSE O PRESIDENTE DO CONSELHO SUPERIOR E DE ADMINISTRAÇÃO DO SETCESP, ADRIANO DEPENTOR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

REGIÃO SUDESTE - ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DA BR-381/MG

Expectava do governo é que o leilão da rodovia aconteça até o fim do ano

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

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realiza nesta quarta-feira a Audiência Pública 7/2022, que tem como objetivo colher sugestões e contribuições às minutas de edital e contrato ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), para concessão da rodovia BR-381/MG.

O trecho com extensão de 304 km fica em Minas Gerais. Tem início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR262 (para Sabará), e vai até o entroncamento com a BR 116/MG, em Governador Valadares. É considerado central de um sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo dos municípios de Governador Valadares e Belo Horizonte. Pelo trecho circulam produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais.

Após a realização da consulta, a proposta será encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa do Ministério da Infraestrutura é de realizar o leilão em novembro deste ano. De acordo com informações do Minfra, o edital a ser publicado visa a concessão da BR-381 por 30 anos e prevê investimentos de R\$ 6 bilhões. A expectativa do governo é que o leilão da rodovia aconteça até o fim do ano.

Reunião de diretorias

Hoje a ANTT inicia a sua reunião deliberativa virtual de diretoria. O destaque fica por conta da análise do cronograma físico de implantação dos investimentos com prazo determinado, previstos no Caderno de Obrigações do contrato de subconcessão da EF-334, Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), trecho compreendido entre Ilhéus e Caeté, ambos municípios da Bahia. Para hoje também está prevista a reunião virtual da diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Os

diretores irão debater a proposta de aditamento aos contratos de concessão dos aeroportos de Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Fortaleza (CE), para alterações do prazo de conclusão da Revisão dos Parâmetros da Concessão e das cláusulas dos seguros.

Congresso

O Congresso Nacional volta aos trabalhos após o período de recesso legislativo. Para hoje já está marcada uma sessão de plenário da Câmara dos Deputados. Na pauta, a análise da Medida Provisória (MP) 1.112/ 2022, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar) no País.

Também está para ser apreciado um requerimento de urgência do Projeto de Lei (PL) 2.942/2019, que altera a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente para estabelecer que informações obtidas em estudos de impacto ambiental anteriores poderão ser aproveitadas no licenciamento de outros empreendimentos localizados na mesma região.

Na quarta-feira, a Comissão de Viação e Transportes realiza uma audiência pública para tratar da reciclagem de veículos no Brasil.

Já o Senado Federal agendou uma reunião de líderes para definir a pauta de votações das duas próximas semanas.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza nesta quarta-feira a sua sessão de plenário. O único destaque fica para o ministro Antônio Anastasia que relata uma representação sobre possíveis irregularidades em contrato para executar serviços especializados de manutenção preventiva e corretiva nos equipamentos eletroeletrônicos dos Sistemas de Segurança de Acesso e Alarme Patrimonial e de Emergência dos Portos Organizados de Salvador, Aratu Candeias e Ilhéus, todos eles na Bahia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

REGIÃO SUDESTE - EQUIPE PORTO TECH VENCE O 2º PORTO HACK SANTOS

Time apresentou solução para a falta de precisão no momento de atracação de navios no Porto de Santos

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



PARTICIPARAM DA COMPETIÇÃO, AS EQUIPES M & N, RESSIGNIFICANDO DO PORTO À PORTA, MULTI TIME, EASY COMEX, THE BING, CATOSI HUB, SPA INTERN SHIP, PORTO TECH, OCEAN 4CAST E CONNECT PORT

A equipe campeã Porto Tech ganhou um prêmio no valor de R\$ 25 mil

O Porto Tech é o vencedor da 2ª edição do Porto Hack Santos. O hackathon portuário foi realizado no último fim de semana, no Terminal Marítimo de Passageiros Concais, no Porto de Santos (SP). Em paralelo à maratona tecnológica, ocorreu a Expo "Um porto para o futuro", que discutiu invocação, transformação digital e igualdade de gênero em painéis formados em sua maioria por mulheres.

Participaram da competição as equipes M & N, Resignificando do Porto à Porta, Mul Time, Easy Comex, The Bing, Catossi Hub, SPA Intern Ship, Porto Tech, Ocean 4cast e Connect Port.

A equipe campeã, Porto Tech, apresentou uma solução para a falta de precisão no momento de atracação de navios. Pelo trabalho, receberá R\$ 25 mil e apoio técnico e comercial para inserir a solução vencedora da maratona no mercado. O prêmio será entregue durante a cerimônia de abertura do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na quarta-feira, 3 de agosto, às 18 horas, no Sofitel Guarujá Jequitimar.

O professor Hélio Hallite foi homenageado com o prêmio de melhor mentor do Porto Hack Santos 2022.

Com o tema "Conectividade Exponencial", o hackathon, promovido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e organizado pelo Instituto AmiGU, reuniu 50 competidores divididos em dez times que encararam dois desafios para apresentar soluções tecnológicas: um ligado ao projeto de Port Community System e o segundo – disputado, mentorado e julgado exclusivamente por mulheres – para prospectar novos modelos de negócio para recintos alfandegados.

Durante a abertura do encontro, no sábado, o diretor executivo da Abtra, Angelino Caputo, disse que a tecnologia é uma aliada ao desenvolvimento e à eficiência na prestação do serviço logístico pelos terminais.

“Se o porto for organizado, eficiente e competitivo, consegue a carga. Só que a eficiência depende da integração entre os atores e uma das principais condições para que haja essa integração é o compartilhamento de informações entre esses atores”, comentou ao falar sobre os sistemas de tecnologia da informação utilizados na logística da carga.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

NACIONAL – SANTOS EXPORT 2022



SANTOS EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

DESTAQUES DO PAINEL 2:
4 de agosto - 9h30

As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos

TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA

Acompanhe a transmissão online no BE News

SANTOS EXPORT 2022

- Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
- Demandas de infraestrutura no Porto e em seu entorno
- A atuação dos órgãos anuentes

Debatedores convidados:

- Patricia Dutra Lascosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano
- Vitor Vinuesa, Diretor de Logística da ADM na América do Sul
- Adolpho Bastos, Vice-Presidente de Logística da Scania na América Latina
- Edson Souki, Gerente-Geral da Odjfell Terminals/Granel Química

Moderador:
Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/08/2022

REGIÃO SUDESTE - INOVAÇÃO, INCLUSÃO SOCIODIGITAL E DIVERSIDADE SÃO DESTAQUES NA EXPO “UM PORTO PARA O FUTURO”

Companhia fica em São Gonçalo do Amarante e tem capacidade instalada de 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano

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



Os painéis de debates, como o Transformação Digital, tiveram majoritariamente mulheres como participantes

Inovação, transformação digital e igualdade de gênero pautaram os debates nos painéis da Expo “Um porto para o futuro”, formados em sua maioria por mulheres, no segundo dia do Porto Hack Santos.

A diretora de markeng e alianças na inventCloud, Elaine Póvoas, em sua palestra no painel “Empregabilidade”, enfatizou que o preparo para ser um bom profissional é contínuo. “A empregabilidade é uma jornada contínua. Quando a gente começa uma carreira profissional, ela não para nunca mais. Você é responsável por sua carreira”, disse ela. Elaine afirmou que o profissional deve estar sempre atualizado, fazendo cursos e preparado, inclusive, para interagir com colegas de trabalho e em uma entrevista de emprego.

Painel “Transformação Digital”

Em sua palestra, a CEO da Cisa Trading, Beatriz Rinn, falou sobre os sistemas que simplificam e desburocratizam processos no comércio exterior, que envolvem anuências prévias, logística portuária e inspeção no porto.

O diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, voltou a destacar os temas principais do Porto Hack Santos que são “inovação, inclusão digital e igualdade de gênero. “Os painéis estão tendo a participação preferencialmente das mulheres porque a gente quer reforçar e enriquecer essa participação”, declarou. “A capacitação para a transformação digital é um dos principais ‘drives’ para as profissões do futuro”.

“Com a transformação digital, com as informações ao alcance, o importador, o produtor ou o cliente terá mais autonomia sobre o que está acontecendo com a mercadoria dele”, disse a gerente de TI da Abtra, Juliana Rodrigues.

A CEO da Petz, Claudia Marquesani, citou o caso do Canadá que aboliu algumas ocupações de profissionais que são intermediários e que a questão precisa ser analisada com cuidado. “No Canadá, por exemplo, não tem mais frentista de posto de gasolina e nem operador de caixa”, que são intermediários entre o serviço e o cliente. “A intermediação precisa ser tratada com bastante cuidado”, enfatizou ela sobre a questão no processo de transformação digital.

“O que me fascina hoje é quando apresento um protó- po para o cliente de algo que mudou a vida dele e ele pergunta: ‘essa informação eu consigo ver aí?’, e eu vejo que eu tenho uma parte nisso”, declarou a gerente de produto da Logcomex, Erika Faria.

Painel “Inclusão sociodigital”

Em sua apresentação no painel “Inclusão Sociodigital”, a desenvolvedora de Javascript Jessica Felix falou sobre como se dá o processo de inclusão e sua importância. “Quando a gente fala em incluir uma pessoa no mundo digital não é só trazer um computador para ela, tem todo um contexto que ela precisa estar inserida. Ela precisa realmente fazer parte da comunidade, ser apresentada a outras pessoas, ocupar os lugares”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/08/2022

INTERNACIONAL - PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS DEVE PARTIR HOJE DA UCRÂNIA

Mas ataques russos a Mykolaiv mataram o maior exportador de cereais e o presidente ucraniano prevê queda de 50% na produção devido à guerra

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



REBOCADORES UCRANIANOS LEVARÃO COMBOIOS MARÍTIMOS AO LONGO DE UMA ROTA SEM PERIGO, LIVRES DE MINAS FLUTUANTES, E OS NAVIOS DA MARINHA TURCA FARÃO A ESCOLTA ATÉ BÓSFORO

O porto de Odessa é um dos três da Ucrânia de onde cerca de 22 milhões de toneladas de cereais serão exportadas, conforme o acordo assinado no último dia 22 de julho

O governo turco anunciou ontem que o primeiro navio carregado de cereais ucranianos deverá sair nesta segunda-feira do porto, dentro do acordo de um corredor para a exportação dos grãos da Ucrânia.

"Os navios estão carregados. Está tudo pronto. Há algumas complicações menores. O primeiro navio pode sair nesta segunda-feira de manhã", disse o porta-voz da presidência turca, Ibrahim Kalin.

Kiev e Moscou assinaram em Istambul, na Turquia, no último dia 22 de julho, um acordo que prevê a exportação de cerca de 22 milhões de toneladas de cereais de três portos ucranianos, Odessa, Pivdennyi e Chornomorsk, com a intervenção da Turquia e da ONU.

Segundo informações circuladas na Europa, os rebocadores ucranianos levarão comboios marítimos ao longo de uma rota sem perigo, livres de minas flutuantes, e os navios da marinha turca farão a escolta até Bósforo, um estreito que marca o limite da Europa e da Ásia na Turquia.

Desde a assinatura do acordo funciona em Istambul um centro de coordenação e supervisão desta rota marítima, com 20 representantes, tanto civis como militares, enviados pela Rússia, Ucrânia, Turquia e Nações Unidas.

Mykolaiv atacada

Fortes ataques russos atingiram a cidade portuária de Mykolaiv, no sul da Ucrânia, durante a noite e na madrugada de ontem, matando o proprietário de uma das maiores empresas produtoras e exportadoras de grãos do país.

Segundo a agência de notícias Efe, Oleksei Vadatursky, de 74 anos e dono da maior empresa de comércio de cereais do país, a Nibulon, e a sua esposa, Raisa Mykhailivna, são as duas vítimas mortais de um "bombardeio massivo" que atingiu a cidade de Mykolaiv.

Segundo uma esmava feita em 2020, publicada pela revista Forbes, Oleksei Vadatursky possuía uma fortuna avaliada em US\$ 450 milhões (cerca de R\$ 2,3 bilhões), sendo um dos homens mais ricos do país.

Em 2021, a sua empresa exportou 5,64 milhões de toneladas de produtos agrícolas, principalmente milho, trigo e cevada, para um total de 38 países.

O prefeito de Mykolaiv, Oleksandr Senkevych, escreveu no Telegram que este foi o bombardeio mais violento à cidade desde o início da guerra, em fevereiro, segundo notícia a agência AFP.

O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, disse que a produção de cereais poderá sofrer uma redução de 50% no país em consequência da guerra.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/08/2022

INTERNACIONAL - PORTO DE AMSTERDÃ FORNECERÁ ENERGIA LIMPA A NAVIOS DE CRUZEIRO EM 2025

Ideia é antecipar-se às metas globais para emissão zero

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



A partir de 2030, será uma exigência legal que os cruzeiros marítimos usem energia em terra, mas o porto de Amsterdã acelerou sua instalação no Terminal de Passageiros

Os navios de cruzeiro no porto de Amsterdã, na Holanda, serão conectados à energia em terra a partir de 2025, ajudando a reduzir as emissões e melhorar a qualidade do ar, segundo o site Port Strategy.

A partir de 2030, será uma exigência legal que os cruzeiros marítimos usem energia em terra, mas o porto quer ser líder na transição energética, por isso

acelerou sua instalação no Terminal de Passageiros de Amsterdã para cruzeiros marítimos e fluviais.

Segundo dirigentes do porto, a partir de 2025 terão prioridade para atracar as embarcações preparadas para receber a energia de terra.

O porto de Amsterdã iniciou a fase de projeto em conjunto com o operador de rede Liander, com prioridade para colocar o cabo de alimentação para uso no início de 2025.

A instalação de energia em terra faz parte da Clean Shipping Vision – o caminho do porto para uma maior sustentabilidade.

Explosão de bateria

Autoridades holandesas estão investigando uma explosão a bordo de um navio de cruzeiro fluvial no porto de Amsterdã e a causa aparente foi um provável mau funcionamento do sistema de energia da bateria do navio, segundo relatou o site Maritime Executive.

O recém-lançado Viking Gymer, introduzido pela Viking para cruzeiros fluviais no Reno em 2022, possui um novo sistema de propulsão híbrido no lugar da propulsão exclusivamente a diesel.

O navio de cruzeiro fluvial estava se preparando para partir de Amsterdã quando ocorreu a explosão. Havia aproximadamente 200 passageiros a bordo. Eles foram rapidamente evacuados para o cais sem relatos de feridos.

A Viking informa que o navio está operacional, mas não disse quando retomará a navegação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/08/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GOVERNO AVALIA MUDAR REGRA DE LIMITAÇÃO DE TERMINAIS E ARMADORES EM CONCESSÃO DE SANTOS

Informações: *Broadcast Agro (1 de agosto de 2022)*



O governo federal avalia a possibilidade de alterar a regra que limita a participação de agentes como terminais portuários e armadores na privatização do Porto de Santos. A análise foi confirmada ao Broadcast pelo Ministério da Infraestrutura. Pela proposta de leilão que foi à consulta pública no início no ano, a pasta sugeriu que empresas que operam terminais no porto, por exemplo, possam integrar o consórcio vencedor que administrará o complexo portuário com participação individual máxima de 15%, ou até 40% em conjunto. A norma foi elaborada para evitar abuso de poder econômico na futura gestão privada do Porto de Santos.

De acordo com o ministério, durante a fase de consulta externa sobre o projeto, o governo recebeu diversas contribuições relacionadas ao tema. Houve sugestões tanto para ampliar percentuais, e mesmo eliminar a regra, quanto para aumentar a restrição, acabando com qualquer flexibilização na participação desses agentes no leilão.

“Considerando que, durante o processo de Consulta Pública, foram realizadas diversas contribuições relacionadas às regras de participação no certame – tanto no sentido de ampliação dos percentuais e até mesmo extinção da regra, quanto no sentido de aumentar a restrição, extinguindo qualquer flexibilização – o Ministério da Infraestrutura está avaliando junto à ANTAQ, ao BNDES, à SPA e ao PPI a possibilidade de alteração da regra de participação, considerando os riscos de maior ou menor flexibilização frente à manutenção do equilíbrio concorrencial”, informou o Ministério da Infraestrutura ao Broadcast, após ser questionado sobre possibilidades de mudança na regra que foi à consulta pública.

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

Data: 01/08/2022

LÍBIA É TERCEIRO MAIOR DESTINO DE PESCADO BRASILEIRO

Informações: ANBA (1 de agosto de 2022)

No primeiro semestre deste ano, Brasil dobrou a receita com exportação de peixes. O filé congelado foi o principal item comprado pela Líbia – Foto: ©Mahmud Turkia/AFP

O Brasil dobrou a receita com as exportações da piscicultura no primeiro semestre de 2022 frente ao mesmo período de 2021. Foram US\$ 14,35 milhões entre janeiro e junho de 2022 frente a 7,18 milhões de dólares ano passado. A Líbia é em 3º principal destino dos embarques, e chegou a US\$ 476 mil. Na foto acima, consumidor comprando peixes em Trípoli, capital da Líbia.

Os dados foram divulgados no Informativo sobre Comércio Exterior da Piscicultura, publicação da Embrapa Pesca e Aquicultura (Palmas-TO) e da Associação Brasileira da Piscicultura (PeixeBR).

Já o volume total cresceu 14%, somando 4.931 toneladas nos primeiros seis meses deste ano. Segundo o informativo, a alta mais significativa da receita ocorreu por causa do crescimento na venda de produtos com maior valor agregado, sobretudo os filés congelados.

Esse item teve aumento de 544% no valor e de 571% no volume exportado. Em média, o filé congelado foi o produto de tilápia que alcançou maior valor de venda no primeiro semestre deste ano, chegando a US\$ 5,46 por quilo.

O filé congelado é, também, o principal produto comprado pela Líbia. O país responde, hoje, por 3% da receita com compras de pescado brasileiro. Em primeiro lugar estão os Estados Unidos, que têm 76% do mercado e o Canadá, com 8%.

No total, a tilápia segue sendo a principal espécie exportada pela piscicultura nacional, respondendo por 98% do faturamento e 99% da quantidade de peixe embarcada pelo País no primeiro semestre deste ano. A espécie também teve crescimento de 133% no valor e 32% na quantidade vendida, no comparativo com o mesmo período de 2021.

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

Data: 01/08/2022

APÓS MESES DE GUERRA, PRIMEIRO NAVIO COM GRÃOS DEIXA PORTO DE ODESSA, NA UCRÂNIA

Informações: CNN Brasil (1 de agosto de 2022)

Após mais de cinco meses de guerra, o primeiro navio ucraniano de transporte de grãos deixou o porto de Odessa, no sul da Ucrânia, na manhã desta segunda-feira (1º). Segundo o ministro de Infraestrutura do país, Oleksandr Kubrakov, a embarcação está carregada com 26 mil toneladas de milho ucraniano.

Kubrakov informou que o navio deixou Odessa pouco depois das 9h30, hora local (3h40 no horário de Brasília), passará por uma inspeção em Istanbul, na Turquia, antes de chegar no porto de Trípoli, no Líbano.

O Razoni, que está sob a bandeira de Serra Leoa, percorrerá um corredor com segurança garantida pela Turquia e pela Organização das Nações Unidas (ONU).

A Ucrânia é o 4º maior exportador de milho no mundo, atrás de Estados Unidos, Argentina e Brasil. O desbloqueio dos portos ucranianos é considerado essencial para garantir a segurança alimentar global.

Segundo Kubrakov, a reabertura dos portos ucranianos proporcionará pelo menos US\$ 1 bilhão para a economia do país. Nas redes sociais, o ministro agradeceu à ONU e à Turquia pelo trabalho de preparação para exportação, e reforçou o apoio da Europa e dos EUA para desbloquear os portos da Ucrânia.

Mais 16 navios aguardam sua vez para deixar o porto de Odessa, afirmou Kubrakov.

Rússia e Ucrânia assinaram um acordo em 22 de julho para reabrir os portos ucranianos no Mar Negro para exportação de grãos. Entretanto, um dia depois, mísseis russos atingiram o porto de Odessa e colocaram em cheque o tratado entre os dois países.

O ataque foi condenado por autoridades ucranianas e pela ONU, que reforçou as garantias de paz da Rússia para a reabertura dos portos da Ucrânia.

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

Data: 01/08/2022

DISRUPÇÕES GLOBAIS E SEUS EFEITOS: UM 2022 PARA TER CAUTELA E OTIMISMO FUTURO NA AMÉRICA LATINA

Informações: AAPA LATINO (1 de agosto de 2022)



Foto: AAPA Latino

Poucos meses após do início da pandemia da COVID-19 em 2020, o mundo percebeu a enorme disrupção que a crise sanitária causaria na economia mundial, com especial destaque para setores como a atividade logístico-portuária, êmbolo -até antes do surgimento do Coronavírus- da fervilhante e interminável troca de mercadorias entre países.

Foram apenas dez semanas de surtos em diferentes países do mundo, quando a Deloitte (na época apenas com base nos impactos do vírus na China e na Ásia) antecipou que a produção seria afetada com interrupções na cadeia logística e um golpe ao sistema financeiro. Em junho daquele ano, entretanto, o Banco Mundial no seu relatório "World Economic Prospects" aumentou a aposta

e anunciou “a pior recessão desde a Segunda Guerra Mundial”, assegurando também que desde 1870 tantas economias não tinham experimentado, simultaneamente, uma queda do PIB.

PAISAGEM ATUAL

Dito e feito, mais de dois anos após do início da doença que mudou o mundo, os efeitos continuam se aprofundando: a incerteza sanitária ainda é alta, com o surgimento da variante Omicron em um momento em que o comércio exterior entre países tinha retomado seus fluxos habituais. E desde março deste ano, com novos e violentos surtos da COVID-19, como o ocorrido na China, que mais uma vez reverteu o progresso na resolução do grande gargalo nos fluxos comerciais que, como ocorre em qualquer cadeia global, afetou também aos portos de todo o continente.

O grande bloqueio e congestionamento gigantesco produzido pelo encerramento do porto de Xangai devido ao confinamento causado pela COVID-19 e a longa fila de graneleiros e navios porta-contêineres que esperavam semanas para entrar ou sair dos seus terminais, originou um efeito de “dominó” em direção a outros polos marítimos. Especialistas estimam que até 20% da frota mundial de porta-contêineres ficou retida em algum porto, incluindo alguns pontos da América Latina.

Para piorar a situação, a recente detecção de casos de infecção pela “variola do macaco”, também de origem zoonótica, na Europa, na Oceania e nos Estados Unidos em maio, aumentou a preocupação das autoridades de saúde até hoje e alimenta o fantasma de um novo confinamento em grande escala.

Sem falar do conflito russo-ucraniano, que ameaça à paz duradoura europeia pela primeira vez desde o fim da Segunda Guerra Mundial, adicionando fatores de vulnerabilidade aos sistemas financeiros e, em particular, ao intercâmbio global de bens e serviços. Naturalmente, ao pressionar certas commodities-chave nas nações envolvidas, novamente são afetadas as cadeias de transporte com um aumento do frete marítimo, situação que segue sob observação.

Antes do início desta guerra, no final de fevereiro, atores do setor -como a Kuehne + Nagel- tinham alertado sobre “hot spots” em termos de congestionamento no fluxo de mercadorias, entre outros, em portos como Xangai, Rotterdam, Nova York, Hong Kong, Long Beach e Ningbo.

Outros estudos, inclusive um da Flexport, garantem que o tempo médio na rota Ásia-Europa dobrou, passando de 55 para 108 dias em alguns casos, aumentando para 11% a possibilidade de um contêiner atrasar sua entrega. Esse número, aliás, durante o grande bloqueio do porto de Xangai aumentou ainda mais.

Mas isto não é tudo. A urgência climática que o aquecimento global tem causado também se tornou uma questão complexa para o setor portuário. Um estudo recente divulgado em 2021 pelo Centro Nacional de Pesquisa Atmosférica dos Estados Unidos (NCAR) projeta que 2.013 infraestruturas portuárias até o ano 2100 poderão ver suas operações afetadas por razões climáticas.

Fatores como chuvas, mudanças de vento, aumento das ondas e do nível do mar, além da frequência e intensidade dos furacões, teriam um alto impacto negativo na atividade - particularmente em 289 portos de risco “extremo”, incluindo alguns no Caribe e nos Estados Unidos-, se as emissões de gases de efeito estufa não começarem a diminuir.

O QUE VEM PARA A REGIÃO

Esse cenário de volatilidade e alta incerteza, aliás, tem afetado a atividade econômica em nossa região. No final de abril, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) corrigiu as projeções de crescimento médio para os países do continente: 1,8%, como resultado da crise sanitária e do conflito russo-ucraniano, com as consequências inflacionárias e a vulnerabilidade financeira que estes implicam.

No entanto, a incerteza não acaba de capturar a agenda de investimentos em nível latino-americano e, pelo menos em questões logísticas e portuárias, vários investimentos importantes continuarão

sua marcha neste ano e nos seguintes, melhorando assim a competitividade do continente diante dos desafios da futura recuperação econômica, através da promoção da inovação, tecnologia e infraestruturas.

Por outro lado, os novos episódios de tensão nas cadeias de abastecimento -desde o Grande Congestionamento na China e os encerramentos na Rússia- também fizeram os Estados Unidos e a Europa olharem para os países da América Latina como potenciais parceiros num conceito que chamam de “friend -shoring”, que é a coprodução de produtos chave numa estratégia de diversificação dos canais de produção e comercialização. Especialistas citados pela BBC falam de países como a Honduras, a Guatemala e El Salvador como potenciais parceiros estratégicos na produção têxtil, por exemplo.

Cautela, paciência e confiança, parece ser a receita para a América Latina durante um 2022 em que após o grande desastre de 2020 e sinais de recuperação no ano passado- este ano experimentará um ciclo complexo, com uma economia que crescerá menos globalmente, com maiores restrições e aumento do valor dos produtos, como afirma Daniel Titelman, diretor da Divisão de Desenvolvimento Econômico da CEPAL.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 01/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

‘TEM SACOLEJO, MAS NÃO VAMOS CAIR NUM RETROCESSO INSTITUCIONAL’, DIZ CEO DA ENERGISA

Ricardo Botelho vê crise energética global como uma chance de o país usar fontes renováveis para atrair investimentos, mas cobra estabilidade institucional

Por Alexandre Rodrigues — Rio



*Ricardo Botelho, CEO da Energisa Divulgação/
Alexandre Campbell*

O engenheiro Ricardo Botelho dirige uma empresa fundada há 117 anos em Minas Gerais que se manteve sob o controle de sua família durante todo esse tempo, mas está longe de um pequeno negócio familiar parado no tempo. A Energisa, que ele preside desde 2010, controla distribuidoras de energia elétrica que somam 8,2 milhões de clientes em mais de 830 municípios de 11 estados do país.

A empresa, que tem ações listadas em Bolsa e lucrou R\$ 3,1 bilhões em 2021, investe R\$ 29 bilhões até 2026, boa parte disso em projetos de transmissão, geração e serviços. A estratégia de diversificação pretende reduzir de 92% para 80% a fatia da distribuição em suas receitas.

Em entrevista ao GLOBO, Botelho diz que a crise energética provocada pela disparada do preço internacional do petróleo e do gás natural abre oportunidades no desenvolvimento de fontes renováveis, que ele vê como um diferencial que pode ser usado pelo Brasil para atrair indústrias dispostas a exportar produtos “verdes”.



No entanto, ele admite que o país tem agora o desafio de preservar a estabilidade institucional para não afastar investidores com turbulências políticas que possam minar o ambiente de negócios.

Como vê a crise energética no mundo e como isso se reflete no setor no Brasil?

O contexto global é muito importante para nosso negócio porque energia está em tudo. Da mesma forma que a pandemia foi uma centelha que acelerou transformações latentes na sociedade, a invasão da Ucrânia está provocando um cataclisma no setor de energia. No Brasil, estamos distantes, mas já sentimos os efeitos.

Muitos países, principalmente da Europa, recorreram ao gás natural como parte de uma transição para uma energia mais limpa. Essa dependência (do gás) ficou mais evidente com a guerra. O gás natural, desde o ano passado, aumentou 700%. Imagina um insumo tão relevante, por exemplo, para o aquecimento no inverno aumentar assim.

Isso está provocando uma escassez que afeta toda a economia global. Recessão e inflação estão vindo juntas, e começa a haver risco real de racionamento na Europa. Isso está promovendo um redirecionamento de investimentos na Europa, que estava focada na transição energética. Estão correndo como malucos para assegurar o suprimento de gás natural liquefeito (GNL) de tudo quanto é fonte alternativa à Rússia.

***“Vamos exportar energia limpa na forma de produto industrializado”
— Ricardo Botelho, CEO da Energisa***

Antes da guerra, a Agência Internacional de Energia (AIE) falava em descarbonização da matriz energética até 2050. A crise mostra que o caminho estava errado e acabou deixando a Europa vulnerável?

Não. Por mais paradoxal que isso possa ser, acredito que esse retrocesso vai acelerar sobremaneira o que chamo de transformação energética.

Momentaneamente tem uma questão de sobrevivência, mas isso vai acelerar a transição porque é uma agenda central do setor de energia, que vem por pressão dos clientes, dos investidores e da sociedade. Mas tem um problema temporal. Estavam fazendo a transição gradualmente, só que, agora, tem que acelerar. Por isso acho que é um choque que traz incentivo ainda maior.

Como esse novo estímulo influenciará projetos no Brasil?

Primeiramente precisamos fazer uma verdadeira transformação, que chamo de “re-evolução” energética. Temos uma oportunidade histórica. No mundo, 51% das emissões de gases de efeito estufa vêm da energia. No Brasil, todas as formas de energia que consumimos impactam só em 18% o balanço das emissões, incluindo transportes. Já descarbonizamos em grande parte a nossa matriz elétrica, que tem 85% em fontes renováveis, incluindo a hidrelétrica. No resto do mundo, são 26%.

O Brasil tem uma vantagem no ponto de partida que é bem diferente do da Europa. Como podemos aproveitar essa oportunidade? Focar na economia de baixo carbono. Temos que voltar a produzir produtos industrializados, que foram embora nos últimos 30 anos, que dependem de energia. Vamos exportar essa energia limpa na forma de produto industrializado. Vamos fazer aço verde, alumínio verde, amônia verde, que é usada na indústria de fertilizantes. Vamos agregar nas commodities que exportamos.

***“Ninguém vai trazer uma indústria relevante para cá para consumir energia limpa se não houver respeito a contrato, se utilizarmos formas simplistas para lidar com problemas complexos. Essas coisas afastam investidores”
— Ricardo Botelho, CEO da Energisa***



Na sua visão, a energia renovável será um fator de atração de investimentos para o Brasil, na área industrial?

Exatamente. Falo porque há um esforço dos países desenvolvidos de recuperar a segurança de seus suprimentos. É o chamado de nearshoring, trazer para perto indústrias mais essenciais. E o Brasil tem instituições, pode ser confiável para receber essas indústrias. Está relativamente perto das maiores economias ocidentais (EUA e Europa), não ameaça ninguém, não vai entrar em conflito bélico. Essa institucionalidade permite que a gente possa se colocar para reindustrializar o país a partir desse aspecto, com o cuidado de não jogar o bilhete premiado fora.

O Brasil precisa ampliar fontes renováveis e perseverar no seu ambiente institucional, de negócios. Ninguém vai trazer indústria relevante para consumir energia limpa aqui se não houver respeito a contrato, se utilizarmos formas simplistas para lidar com problemas complexos, como tentações de interferir em política tarifária, em modelo regulatório, para ter benefício no curto prazo. Essas coisas afastam investidores, fazem a gente perder investimento no médio e longo prazo.

Estamos afastando agora?

Olha, temos até agora conseguido manter essa institucionalidade no setor de energia. Tem agência regulatória, políticas públicas emanadas do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), do MME (Ministério de Minas e Energia) e também do Congresso. E o setor tem investido muito, mais de R\$ 1 trilhão nos últimos 20 anos, e a previsão para a frente é absurda.

Se isso é atrapalhado por interferências, por fórmulas que não levem em consideração o arcabouço regulatório que já existe, começa a criar desconfiança, fricção. Mas eu diria que até agora temos conseguido manter o edifício de pé.

O cenário atual é de ameaças institucionais do presidente. O Congresso muda a Constituição a toque de caixa para driblar regras fiscais. Não preocupa?

Dizer que não estamos preocupados é difícil, mas temos confiança de que, como o Brasil tem essa institucionalidade, ela vai se preservar. Meu cenário-base é que não vamos cair num retrocesso institucional. Não estou trabalhando com esse cenário. Mas tem sacolejo, tem confusão. E o Brasil tem que saber que isso tudo de fato afeta planos de investidores.

Nós estamos há 117 anos aqui e vamos continuar, mas imagina um estrangeiro que esteja querendo entrar (no Brasil). Certamente esse ambiente faz com que ele espere para ver. Como já estamos aqui, nossa leitura e tomada de risco é um pouco diferente. Mas não posso dizer que está tudo bem. Temos que preservar a institucionalidade.

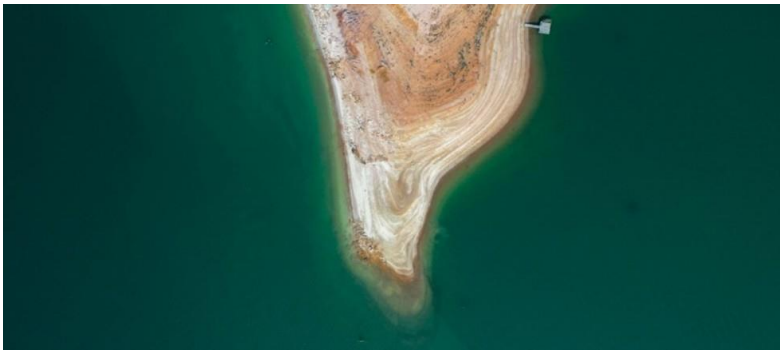
Como avaliou a condução da crise hídrica pelo governo?

Acho que o governo adotou medidas corretas porque o pior seria ficar sem energia. O ministério teve que atuar de regular hidrovía até mandar despachar todas as termelétricas. Evitou o pior.

Tivemos também uma sortezinha no fim do período seco, em que choveu bastante, mas gerou-se uma conta muito cara. É um problema que a gente poderia melhorar, substituir essas térmicas muito caras por outras de custo menor e colocar eventualmente muito mais energia renovável. Mas é um processo que tem que vir com o tempo. Foi um susto, e acredito que passamos bem.

Do ponto de vista das distribuidoras, a solução financeira para compensar a alta do custo da geração com as termelétricas na crise hídrica, com empréstimos bancários de cerca de R\$ 10 bilhões, foi suficiente? A divisão dessa conta entre os consumidores a partir de 2023 vai pesar no bolso das famílias?

Funcionou, até mais para o consumidor. Só podemos repassar nosso reajuste uma vez por ano. Quando há um aumento disruptivo, como estamos vendo na Europa e houve no Brasil, isso seria repassado integralmente ao cliente no ano seguinte, com uma explosão tarifária ainda maior. As empresas carregaram nos seus balanços um volume gigantesco de repasses para as termelétricas sem poder fazer nada. As bandeiras cobriram um pedaço, mas não tudo.



Lago da hidrelétrica de Furnas em São José da Barra (MG) no auge da crise hídrica, no ano passado: contingência deixou lições para aprimorar o planejamento energético no país, apontam especialistas — Foto: Joel Silva / O Globo/ 25/08/2021

Com os empréstimos, em nome dos consumidores, esse montante está sendo diluído em cinco a sete anos, não será um impacto tão grande. E

vários fatores neste ano vieram para atenuar o impacto tarifário, como a devolução de PIS/Cofins, que majorava a alíquota do ICMS (sobre a conta de luz), de uma ação judicial antiga ganha pelas distribuidoras em nome dos consumidores, e agora mais recentemente essa decisão do Congresso de limitar a alíquota do ICMS.

Esse teto de 17% vai significar redução nos 11 estados em que a Energisa atua?

Sim. Alguns já tinham alíquota muito próxima. No Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o impacto é menor. Mas em Minas e no Rio, que talvez tinham as duas maiores alíquotas, vai ser mais notado. Em média, nas nossas empresas, estamos falando em 4% sobre a conta.

Mas tem uma outra parte da lei que não foi regulamentada, a mudança da base de cálculo, que permitiria mais 7% de redução na tarifa. O ICMS deixa de incidir sobre custos de transmissão e encargos setoriais e sobre a parcela que representa o fio, a infraestrutura. Ao mudar a base com alíquota menor, teria redução adicional. Há uma expectativa de isso acontecer em breve.

Que impacto terá a privatização da Eletrobras no setor de energia?

Acho que a Eletrobras, por ser enorme, com ativos muito bons e presença nacional, se bem gerida — e isso vai acontecer agora com nova gestão— vai poder dinamizar muitos investimentos no país, primeiro até para reformular suas próprias plantas.

Também vai ter condições financeiras de participar das expansões do sistema. Vai ter uma gestão mais leve, menos complicada. Toda vez em que a gente entra numa estatal vemos como é complicado operar, as amarras... É muito difícil promover eficiência dentro de um corpo muito rígido, que não tem um pensamento privado. Quando muda a mentalidade, vão poder decolar mesmo.

Acho até que a Eletrobras daqui a pouco pode até voltar a ser uma empresa internacional, pelo porte, pelo tamanho que ela tem.

A Energisa, que é uma empresa de distribuição de energia majoritariamente, está em uma estratégia de diversificação? Como a define?

A gente vem fazendo evoluções junto com os clientes, que não tinham há 20 anos as demandas que têm hoje. Queremos nos posicionar como sendo um protagonista na transformação energética, buscando a melhor solução de energia sustentável para os negócios e as pessoas. Estamos criando um ecossistema completo e diversificado para acompanhar essas demandas dos clientes. A gente não quer ser só uma empresa de infraestrutura elétrica.

Recentemente, lançamos a marca (re)energisa, para renovar ideias e conceitos nesse setor, que pretende reafirmar nosso compromisso com esse futuro, ser parceiro dos nossos clientes para ajudá-los no que chamei de “re-evolução” energética dos seus negócios.

A (re)energisa tem um braço não regulado, como geração distribuída com fontes renováveis, tecnologia de armazenamento, comercialização de energia no mercado livre, serviços de valor agregado para os clientes. É também responsável por viabilizar comercialmente os negócios de geração descentralizada.

Toda vez que a gente constrói uma grande usina, ela é a empresa que tenta viabilizar no mercado. E prospectamos negócios na área de biogás e biometano.

Em que áreas de geração renovável estão investindo hoje?

Na geração distribuída hoje, primordialmente em fotovoltaica (solar). São projetos de pequeno porte, até 2,5MW, muito próximos à carga (consumo). Precisa de uma área de uns cinco hectares para uma planta solar dessa. Na geração de energia renovável de grande porte, estamos iniciando um projeto de expansão. Em setembro inauguramos uma planta de 70MW na Paraíba.

E temos um pipeline de projetos de eólica e solar principalmente, mas estamos estudando a nossa participação no mercado de biogás e biometano. Estamos conversando com parceiros e projetos, embora não tenhamos nada ainda para anunciar, mas vemos potencial muito grande. Até porque a Energisa está nas áreas do agronegócio, onde há muitos resíduos, muita matéria orgânica para produzir biogás e biometano.

É também um pouco de economia circular, que faz bem para o meio ambiente e gera uma energia que hoje não está sendo gerada. A (re)energisa é essa ideia de ser um one stop shop. Se o cliente está buscando liberdade de escolha na contratação de energia no mercado livre, nós temos. Se quer uso de energia renovável para descarbonizar seu processo, teremos.



Painéis fotovoltaicos: geração solar é uma das apostas da Energisa para atender mercado cada vez mais interessado em energia sustentável — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

É uma demanda crescente, com empresas cada vez mais interessadas em ESG (políticas corporativas nas áreas ambiental, social e de governança). Qual é o potencial desse mercado?

É um movimento muito forte, mesmo que a crise atual tenha parecido que descarrilhou isso. Há uma urgência ambiental, embora não seja como a de uma guerra. A emergência ambiental e climática produz efeitos no longo prazo. Temos que enfrentar essa emergência. Há muitas empresas e cidadãos preocupados com isso e por isso a (re)energisa poderá atuar também na eficiência energética.

Como vê a perspectiva de o mercado livre chegar às residências, que hoje são do chamado mercado cativo, não podem escolher de que distribuidora comprar energia, ao contrário das grandes empresas?

O cronograma que existe hoje é que os clientes de até 1 mil MW estão livres. Em 2023, baixa para 500 MW e, em 2026, todos os clientes de alta tensão (contas na faixa de R\$ 150 mil) poderão ser livres. Para chegar na baixa tensão (consumidor residencial), precisa de uma mudança legislativa



que permita avaliar isso. Tem vantagem? Acho que qualquer discussão de modernização precisa ouvir o cliente.

Hoje, quando a gente pesquisa o que o cliente quer, pela ordem de preferência ele fala energia chegando na casa dele, que a conta caiba no orçamento e que a energia seja de qualidade e não interrompa tanto. Em seguida vem que seja renovável. Já começa essa consciência de transição energética.

Os agentes do sistema dizem que essa regulação precisa vir para dar eficiência, sustentabilidade, competitividade e uma produtividade maior para o país. Formadores de opinião falam isso. Mas essa competitividade tem de vir pela eficiência e inovação e não pela forma de subsídios. Tem que haver um elemento de justiça nessas modificações para atender também o consumidor de baixa tensão.

Hoje o consumidor cativo, que representa 65% do mercado total, é quem sustenta a segurança energética do país. Os cativos são os únicos que arcam com as bandeiras tarifárias, com a contratação de Itaipu, das nucleares de Angra dos Reis (RJ), das termelétricas. Eles são responsáveis por uma parcela grande de encargos que estão na conta, e o (consumidor) livre não tem nada disso.

Numa discussão sobre abertura, temos que colocar isso na frente. Os que ficarem, vão arcar com esse custo todo sozinhos?

Qual seria a dificuldade principal hoje para tornar todo o mercado livre?

Seria olhar o que o cativo está pagando e dividir isso entre todos. Quando você for livre, vai ter que carregar o que permitiu manter a segurança do sistema e manter a luz acessa até agora. Não podemos esquecer. Essa transição para o mercado livre vai ter que equilibrar tudo isso, a segurança energética tem que ser levada em conta. Não é impossível o mercado livre, mas tem que ser justo. E nós defendemos isso.

Acho que escolher é um direito, mas tem que assumir o risco da segurança do sistema também. É preciso arejar a regulamentação para que outras coisas, outros serviços, também possam surgir.

Há um projeto de lei aprovado no Senado e que aguarda o momento de ser discutido na Câmara. Ele discute todas essas questões. E tem um ponto que poderia ser tratado nesse projeto ou em outro, que é a questão dos subsídios. Esse é um aspecto que onera muito as contas de energia.

Os encargos, os subsídios colocados dentro da conta para dar isenção para o irrigante ou benefício para a geração renovável ou geração distribuída, são uma coisa muito pouco transparente. Qualquer subsídio precisa ter uma fonte de recursos identificada e um prazo, mas isso é jogado na conta e o consumidor não vê. Mas está pagando.

E também não há avaliação dos resultados desse subsídio, não é?

Existe um fundo dentro da conta que todo mundo paga que se chama CDE (Conta de Desenvolvimento Energético). Saiu de R\$ 6 bilhões há dez anos para R\$ 32 bilhões este ano. Só do ano passado para este ano aumentou R\$ 8,2 bilhões. Por que foi colocado aquilo ali? Porque se lançou uma série de subsídios. Teve um efeito do aumento por exemplo do combustível de sistemas isolados, com hidrelétrica. E isso eu acho que tem que mudar essa trajetória.

E qual seria a solução? Subsídio para energias renováveis, cuja tecnologia já se desenvolveu muito e custos caíram, ainda é necessário?

Não. Acho que há muitos subsídios que poderia ser revisto. Não são mais necessários. Quando surgiram, há dez anos, tudo bem. Só que agora, a cada nova planta eólica, uma partezinha do

subsídio vai para essa conta. A mudança de mentalidade que teria que ter é: se isso é política pública, o país quer ter energia limpa, façamos uma isenção de impostos, mas não colocar sobre a tarifa do consumidor.



Energia eólica é uma das mais desenvolvidas entre as fontes renováveis: custo caiu, mas subsídio se mantém no Brasil — Foto: Ferdinand Ostrop/AP

Esses encargos são impostos regressivos, incidem nos cativos e as empresas são beneficiadas por isso. E incide de forma igual para o rico e para o pobre, para quem o impacto é muito pior. Esse aspecto eu acho que é um ponto que poderia ser discutido no Congresso.

Isso poderia reduzir o custo da energia para os mais pobres. Neste momento de crise, desemprego e inflação, vocês têm tido muita alta de inadimplência?

Logo no início da pandemia ficamos inclusive de fazer o corte após tentativas de negociar. Isso gerou aumento da inadimplência geral do sistema, mas que com o tempo foi sendo adequada. As empresas usaram todos os mecanismos disponíveis.

Nós aqui lançamos a Volt, fintech de acesso gratuito que permite fazer parcelamentos. Hoje estamos num nível semelhante ao que estava antes da pandemia. Nosso número de provisão para devedor duvidoso deve estar em torno de 1% hoje. No auge da pandemia chegou a 2,5%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/08/2022

DEUTSCHE BANK VAI EMPRESTAR R\$ 1 BILHÃO COM CRITÉRIOS ESG NO BRASIL

Por Rennan Setti



Deutsche Bank vai emprestar R\$ 1 bilhão com critérios ESG no Brasil Sustentabilidade Pixabay

O Deutsche Bank está criando no Brasil uma linha de crédito de R\$ 1 bilhão associada a critérios ESG — sigla em inglês para boas práticas ambientais, sociais e de governança.

De acordo com o banco alemão, a linha terá taxas menores que as de mercado para empresas que se comprometerem com indicadores ESG, com foco especial em sustentabilidade.

Turbinar os negócios ESG é uma das bandeiras de Stephan Wilken, que assumiu o comando do Deutsche Bank no Brasil em agosto do ano passado. Segundo o executivo, a linha pode ser expandida e já há negociações avançadas com três clientes de grande porte.

“Nossa meta é que, nos próximos anos, nossos clientes não precisem optar por este tipo de financiamento, mas que ele se torne o novo normal”, diz o CEO, em nota à coluna.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/08/2022

CENSO 2022 JÁ ESTÁ NAS RUAS. O QUE O IBGE PERGUNTA? COMO IDENTIFICAR O RECENSEADOR? POSSO RESPONDER PELA INTERNET?

Recenseadores visitarão 75 milhões de lares no país. Saiba para que serve o levantamento, o que consta no questionário e as condições para responder a pesquisa

O Globo



Censo 2022 já está nas ruas. O que o IBGE pergunta? Como identificar o recenseador? Posso responder pela internet? Agentes do IBGE durante pesquisa de campo Agência O Globo

O Censo Demográfico 2022 começou nesta segunda-feira nos 5.570 municípios do país. Os mais de 183 mil recenseadores do IBGE visitarão 75 milhões de domicílios até outubro. A estimativa é que sejam contabilizadas cerca de 215 milhões de pessoas.

Mas, afinal, para que serve o Censo e o que o IBGE pergunta no questionário? Veja a seguir perguntas e respostas sobre o Censo 2022 e tire as suas dúvidas:

O que é o Censo?

O Censo é a mais ampla pesquisa sobre a população brasileira do IBGE e é feita mediante visita ou coleta de informações em todos os domicílios do país. Previsto para ser realizado a cada dez anos, o Censo foi suspenso em 2020 por causa das restrições da pandemia. No ano passado, porém, cortes orçamentários inviabilizaram novamente o levantamento. Somente este ano os recursos foram garantidos no Orçamento, com a aprovação do valor de R\$ 3,2 bilhões.

Para que serve a pesquisa?

A pesquisa realiza uma fotografia detalhada dos brasileiros ao realizar perguntas sobre idade, sexo, cor ou raça, religião, escolaridade, renda, saneamento básico dos domicílios, entre outros.

Essas informações são utilizadas por diferentes instituições e organizações sociais como base para formulação de políticas públicas em áreas como saúde e educação até segurança pública, planejamento urbano, transferências de renda e saneamento básico, por exemplo.

Como identificar um recenseador(a) do IBGE?

Os recenseadores estarão sempre uniformizados com o colete do IBGE, boné do Censo, crachá de identificação e o Dispositivo Móvel de Coleta (DMC). É possível confirmar a identidade do agente do IBGE no site Respondendo ao IBGE (respondendo.ibge.gov.br) ou pelo telefone 0800 721 8181.

Ambos constam no crachá do entrevistador, que também traz um QR code que leva à área de identificação no site. Para realizar a confirmação, o cidadão deve fornecer o nome, matrícula ou CPF do recenseador.

O que o IBGE pergunta?

Há dois tipos de questionário: o básico, com 26 quesitos, leva em torno de 5 minutos para ser respondido. Já o questionário ampliado, com 77 perguntas e respondido por cerca de 11% dos domicílios, leva cerca de 16 minutos.

O questionário básico traz os seguintes blocos de perguntas: identificação do domicílio, informações sobre moradores, características do domicílio, identificação étnico-racial, registro civil, educação, rendimento do responsável pelo domicílio, mortalidade.

Já o questionário da amostra, além dos blocos contidos no questionário básico, investiga também: trabalho, rendimento, nupcialidade, núcleo familiar, fecundidade, religião ou culto, pessoas com deficiência, migração interna e internacional, deslocamento para estudo, deslocamento para trabalho e autismo.

Quem pode responder a pesquisa?

É preciso ser morador do domicílio investigado para responder ao IBGE. De acordo com o instituto, qualquer morador, acima de 12 anos, capaz de fornecer as informações, pode responder ao recenseador por todos os demais moradores do lar.

O IBGE solicita os dados da pessoa que prestou as informações, como nome, telefone, e-mail e CPF. Todas as informações coletadas são confidenciais, protegidas por sigilo e usadas exclusivamente para fins estatísticos, conforme estabelece a legislação.

Posso responder o questionário por telefone ou internet?

Sim. Este ano, além da coleta presencial e do autopreenchimento pela internet, será possível responder ao Censo também pelo telefone. Mas, independentemente da modalidade escolhida, o recenseador precisa visitar o domicílio para captar a coordenada e fazer o contato com o morador.

A partir disso, o cidadão poderá realizar ou agendar a entrevista presencial, marcar com o recenseador uma entrevista por telefone ou optar pelo autopreenchimento via internet. Se escolher responder pela internet, o informante receberá um e-ticket com validade de sete dias.

A entrevista por telefone também será utilizada para aqueles que optarem pelo autopreenchimento pela internet, mas não concluírem o questionário. Para isso, o IBGE terá uma central telefônica exclusiva, o Central de Atendimento ao Censo (CAC), disponível via 0800 721 8181.

Agentes prestarão auxílio conceitual e operacional no preenchimento do questionário via internet e, mediante autorização, poderão preencher o questionário em entrevista.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/08/2022

PRAZO TERMINA, E SÓ 6 DAS 17 USINAS CONTRATADAS EM LEILÃO EMERGENCIAL DE ENERGIA ENTRAM EM OPERAÇÃO

Empreendimentos que não foram entregues poderão ter seus contratos rescindidos.

Por Manoel Ventura — Brasília



*Linhas de transmissão de energia em Belo Horizonte
Rodney Costa/Zimel Press/Agência O Globo*

Apenas seis das 17 usinas contratadas no leilão de energia emergencial realizado em outubro do ano passado, para garantir o abastecimento neste ano em caso de nova seca, entraram em operação. O prazo limite determinado pelos contratos se encerrou nesta segunda-feira.

Os dados do atraso são disponibilizados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Com o atraso, a Câmara de Comercialização

de Energia Elétrica (CCEE) enviou notificações a 11 empresas contratadas no leilão que estão com atraso superior a 90 dias.



De acordo com as regras da licitação, os empreendimentos que não foram totalmente entregues dentro deste prazo poderão ter seus contratos rescindidos.

Os contratos decorrentes do leilão determinam que, após serem notificadas, as empresas terão 15 dias úteis para a regularização. Passado este tempo, se as pendências não forem solucionadas, a Câmara informará a Agência Nacional de Energia Elétrica para que examine e autorize a rescisão, de acordo com a CCEE.

A CCEE é uma organização responsável por viabilizar e gerenciar a comercialização de energia elétrica no país.

Ao GLOBO, a Aneel disse que os processos de aplicação de penalidades já foram abertos.

“Todos os empreendimentos com esse atraso foram notificados pela Aneel, a fim de que possam apresentar defesa”, afirma nota da agência.

A portaria do Ministério de Minas e Energia que estabeleceu as regras para o leilão emergencial permite atraso de até três meses nesse tipo de empreendimento. A data inicial prevista para a entrada em operação era 1º de maio. Ou seja, as térmicas teriam de estar ligadas e gerando energia até 1º de agosto — e isso não ocorreu para 11 usinas.

Grandes consumidores de energia também se movimentam pedindo a rescisão dos contratos. A Abrace (associação dos grandes consumidores industriais de energia) encaminhou carta ao Ministério de Minas e Energia e à Aneel cobrando quais providências serão adotadas com relação aos agentes que não cumpriram com as obrigações contratuais.

Leilão às pressas

O leilão realizado em outubro foi convocado às pressas pelo governo federal e adotou regras simplificadas de contratação. O objetivo, na época, era garantir o fornecimento de energia ao país em caso de uma nova crise hídrica. Naquele momento, a crise nos reservatórios das hidrelétricas era a pior em 90 anos.

Foram contratadas 17 usinas, sendo 14 termelétricas movidas a gás natural; uma térmica a biomassa; e duas usinas solares fotovoltaicas. As 14 usinas termelétricas a gás natural foram contratadas por R\$ 1.599,57 o megawatt-hora (MWh), em média — preço sete vezes maior que a média de leilões tradicionais.

Para efeitos de comparação, a térmica a biomassa e as usinas solares foram contratadas no mesmo leilão a R\$ 343,22 o MWh, em média.

Situação melhor

Na carta enviada ao Ministério de Minas e Energia, a Abrace afirma que as condições iniciais que levaram à realização do leilão foram bruscamente alteradas por conta da elevada afluência ocorrida no período chuvoso de 2021 para 2022. “Estamos hoje em um cenário energético bem diferente do ano passado. Se em 2021 chegamos no período seco com preocupantes 42,1% (de capacidade de água) nos reservatórios, em 2022 chegamos com 74,7%”, afirma a entidade.

Se todas as usinas entrassem em operação, o custo estimado pela Aneel era de R\$ 39 bilhões aos consumidores até dezembro de 2025, quando os contratos chegam ao fim. Tudo isso seria pago nas contas de luz. Como grande parte das usinas não entraram em operação, esse custo não deve ser concretizado.

Procurado, o MME não se manifestou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/08/2022

STF MANTÉM LEIS DE MINAS, PARÁ E AMAPÁ QUE INSTITUÍRAM TAXAS SOBRE A MINERAÇÃO

Com isso, mineradoras nos três estados continuarão obrigadas a pagá-las

Por André de Souza — Brasília



Fachada do STF Infoglobo

Na primeira sessão do segundo semestre do ano, o plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) manteve nesta segunda-feira a validade de leis estaduais de Minas Gerais, Pará e Amapá que instituíram taxas de controle, monitoramento e fiscalização sobre a mineração.

A medida foi instituída é uma derrota para as mineradoras, que continuarão obrigadas a pagá-las. Minas Gerais e Pará são inclusive os dois maiores

estados mineradores do Brasil.

As ações no STF foram apresentadas pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), para quem apenas a União poderia ter instituído tais taxas. Em junho, quando o julgamento teve início, representantes dos três estados defenderam a possibilidade de aplicá-las, para induzir uma exploração mineral mais tecnológica e sustentável, evitando desastres como os ocorridos em barragens em Brumadinho (MG) e Mariana (MG), que mataram centenas de pessoas e tiveram efeitos ambientais.

O advogado Fernando Facury Scaff, que atende grandes mineradoras no Pará e é professor de direito financeiro na Universidade de São Paulo (USP), criticou a decisão, dizendo que ela, além do impacto financeiro atual, poderá estimular novas taxas em outros estados e municípios.

— Decisão do STF deve ser cumprida, mas não está isenta de críticas. No caso, confundiram matérias ambientais com tributárias e minerais, validando a cobrança dessas taxas, que trarão impacto econômico no presente e seu alastramento para todos os estados e municípios do país — disse Scaff.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCADO DE CARROS REAGE E PODE MELHORAR AINDA MAIS COM QUEDA DE IPI

Medida deve levar algumas marcas a reduzirem preços ou promoverem menor repasse de custos nas tabelas oficiais

Por Cleide Silva

O mercado de veículos voltou a registrar recuperação em julho, com vendas de 182 mil unidades, 2,2% a mais quem em junho e 3,7% acima do resultado de igual mês do ano passado. No acumulado do ano, foram licenciados até agora 1,1 milhão de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, queda de 11,8% na comparação com o mesmo período de 2021.

A melhora do mercado, apesar dos juros altos e da ainda escassez de semicondutores, ocorre em paralelo ao anúncio, na sexta-feira, de nova redução do Imposto sobre Produtos Industrializados

(IPI) para automóveis. A medida deve levar algumas marcas a reduzirem preços ou promoverem menor repasse de custos nas tabelas oficiais.



Com redução do IPI, montadoras devem repassar preços ao consumidor Foto: Werther Santana/Estadão

veículos”.

Em nota divulgada na manhã desta segunda-feira, 1º, o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite, disse que “foi uma decisão sensata do governo federal, em especial do Ministério da Economia, no sentido de ataque ao custo Brasil e da busca de uma carga tributária mais compatível com a de outros países produtores de

Nessa terceira etapa de cortes de IPI para vários setores, a redução para automóveis e utilitários-esportivos (SUVs) subiu de 18,5% para 24,75% sobre as alíquotas praticadas antes da primeira redução, em 1º de março. Esse segmento havia ficado de fora do segundo corte aplicado em 29 de abril para vários outros setores industriais.

Segundo Lima, a redução da carga tributária é uma importante medida, alinhada com os pleitos da entidade de medidas urgentes para diminuir o custo Brasil. “(As medidas) ajudariam a acelerar o processo de reindustrialização do País, a aumentar a competitividade e induzir o crescimento do ecossistema industrial automotivo”, disse o executivo.

O segmento de automóveis e comerciais leves vendeu, em julho, 169,6 mil unidades, número também 2% superior ao de junho e 4% melhor que o de um ano atrás. Na soma dos sete meses, foram comercializadas 1,025 milhão de unidades, queda de 12,7% ante o mesmo intervalo de 2021.

No ano, a Fiat segue como líder absoluta do mercado, com 21,7% de participação nas vendas totais de automóveis e comerciais leves. Na sequência estão General Motors (14%), Volkswagen (12,2%), Toyota (10,5%) e Hyundai (10,2%).

Na lista dos modelos mais vendidos do ano a picape Fiat Strada segue na frente, com 61,9 mil unidades, embora em julho perdeu de novo o posto para o Volkswagen Gol. Em segundo lugar no acumulado do ano está o Hyundai HB20 (50,1 mil unidades), seguido por Chevrolet Onix (42,7 mil), Volkswagen T-Cross (36,4 mil) e Gol (35,5 mil), com o Jeep Compass logo atrás, com 35,4 mil. Os números do mercado são ainda preliminares. Os oficiais devem ser divulgados nesta terça pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/08/2022

GOVERNO DEVE ATRIBUIR AO NOVO DONO DO PORTO DE SANTOS A RESPONSABILIDADE PELO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Se adotada, saída será uma mudança de rumo em relação ao modelo colocado em consulta pública no início do ano

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - Sem ainda ter enviado o plano de privatização do Porto de Santos ao Tribunal de Contas da União (TCU), nas últimas semanas, o governo ainda debate como vai endereçar o projeto do túnel submerso entre as cidades de Santos e Guarujá dentro do leilão do complexo portuário. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, ganhou força a opção de atribuir ao futuro concessionário do porto a responsabilidade pela operação do túnel.

Se essa for a saída adotada, será uma mudança de rumo em relação ao modelo colocado em consulta pública no início do ano. Nele, o governo sugeriu que a parte operacional da passagem seca fosse uma concessão apartada, atribuindo ao operador do porto apenas um aporte financeiro de quase R\$ 3 bilhões - número que posteriormente foi revisado e calculado em cerca de R\$ 2 bilhões. O projeto chegou a ser qualificado nesse formato, para estudos, na carteira do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do governo em abril deste ano.

A forma como o túnel será endereçado dentro da privatização do Porto de Santos é desde o início um tópico que exigiu atenção do governo. Fontes ouvidas pela reportagem apontam que as duas saídas para a construção e operação da ligação seca têm vantagens e desvantagens, já que o túnel seco representa uma das maiores cargas de risco à modelagem da desestatização.

Entre os motivos está o fato de a operação ultrapassar os riscos tradicionais de uma gestão portuária, além de o projeto, isoladamente, ter valor presente líquido (VPL) negativo, ou seja, previsão de despesas maiores que as receitas.

É com base nessa característica que o governo inicialmente previu que o futuro concessionário do porto de Santos fizesse um aporte para o empreendimento, que seria construído e operado por outro parceiro privado, escolhido em leilão. Nesse modelo, a vantagem era apartar o risco operacional do túnel seco da gestão portuária. Além disso, separar as duas concessões também poderia trazer algum benefício concorrencial ao leilão, já que o interesse de empresas em Santos pode ser reduzido em razão de a operação do túnel entrar como responsabilidade do administrador do porto.

Essa alternativa, por sua vez, tem mais desafios regulatórios e contratuais, avaliam fontes reservadamente. Endereçar as regras para uma nova concessão exigiria uma complexidade regulatória que, no limite, poderia gerar contestação e algum tipo de insegurança jurídica ao projeto.

Já a opção por atribuir a responsabilidade de construção e operação do túnel seco ao concessionário do porto é considerada mais simples contratualmente - apesar de aumentar poder aumentar o risco para o futuro concessionário de Santos. Mesmo com esse fator, a avaliação é de que o leilão do porto continua sendo extremamente atrativo. Santos abriga o maior complexo portuário da América Latina e movimentou no ano passado 147 milhões de toneladas, volume recorde.

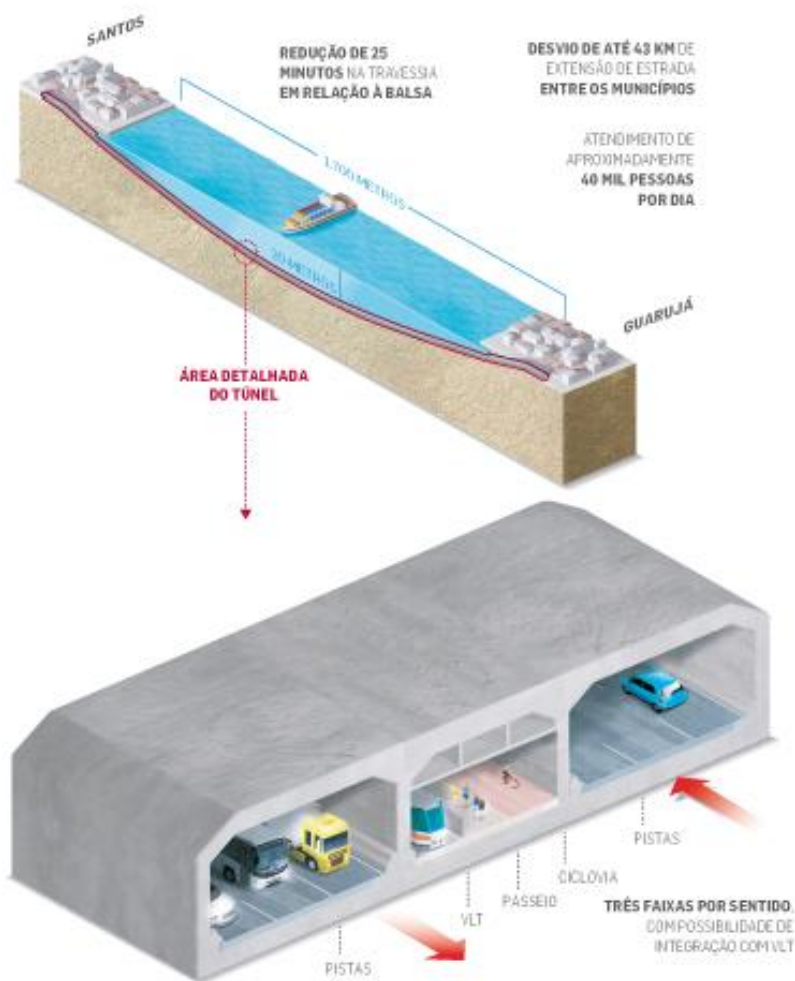
O túnel seco entre Guarujá e Santos é uma demanda antiga da região. Atualmente, uma das alternativas para a travessia entre as cidades é pela balsa, que leva aproximadamente sete minutos para ser percorrida e transporta 23 mil veículos por dia. Durante o deslocamento das balsas, a atividade do porto precisa ser interrompida, ocasionando interferência nas operações portuárias e risco à navegabilidade dos passageiros. Outra opção é o caminho ser percorrido por estrada, em um trecho de 43 quilômetros de extensão.

Diante dos desafios de modelagem, a forma de inclusão do túnel na privatização do Porto de Santos foi um dos tópicos que tomaram as discussões do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nas últimas semanas. Inicialmente, o governo tinha planos de fechar o projeto até o fim de junho, para então enviá-lo ao TCU. Mas a expectativa não se concretizou. Apesar de ainda não descartar a realização do leilão neste ano, fontes do setor já consideram impossível o Ministério promover o certame neste governo, restando apenas a possibilidade de o edital ser lançado em 2022.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o item sobre a modelagem do túnel seco recebeu diversas contribuições na consulta pública e que o assunto está sendo avaliado pela pasta e pelas demais instituições participantes do projeto. "Desta forma, assim que as análises forem concluídas, serão refletidas nos documentos, que terão ampla divulgação para os diversos interessados", disse o Ministério.

Túnel submerso

Como será a ligação submarina entre Santos e Guarujá



Já a Antaq afirmou que o processo para desestatização e concessão do Porto de Santos encontra-se em fase final de análise das contribuições por meio de consulta pública. “Após a análise das contribuições, será feita a formatação do projeto e, na sequência, envio da documentação ao Tribunal de Contas da União”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/08/2022

EXPORTAÇÕES DO BRASIL A VIZINHOS NA AMÉRICA DO SUL DISPARAM NA RETOMADA PÓS-PANDEMIA

Saldo comercial sobe 64,7% em 2021, para US\$ 7,3 bilhões, e a expectativa para este ano é de nova alta no superávit

Por Vinicius Neder

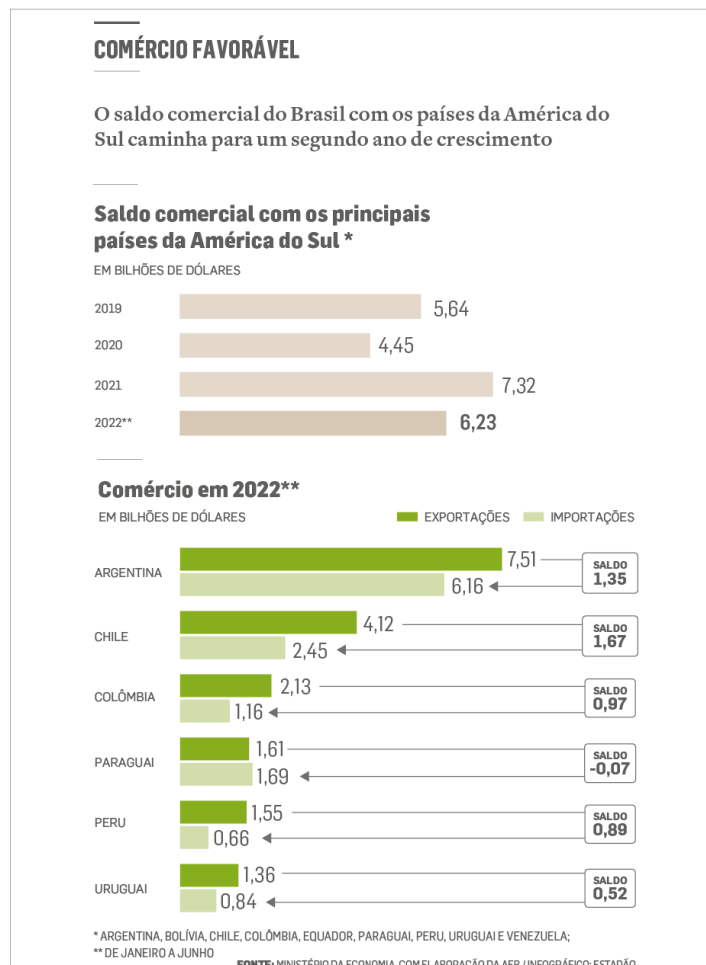
RIO - Com a recuperação da economia global após ser atingida pela covid-19, o saldo comercial do Brasil com os países vizinhos na América do Sul saltou 64,7% em 2021, para US\$ 7,3 bilhões, e deverá ter nova alta este ano.

No primeiro semestre, a balança com os vizinhos sul-americanos teve superávit de US\$ 6,2 bilhões, próximo do valor de todo o ano passado, mostra levantamento da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) com base nos dados do governo federal. A expectativa é de alta do superávit este ano.

No ano passado, o Brasil exportou US\$ 33,9 bilhões para os países sul-americanos, e a AEB projeta que as vendas poderão chegar a US\$ 41 bilhões em 2022. Se confirmado o valor, representará crescimento de 21% ante 2021. No primeiro semestre, foram US\$ 20,3 bilhões.

O presidente executivo da AEB, José Augusto de Castro, vê o crescimento do superávit comercial com os vizinhos como uma oportunidade para a indústria nacional. Essa questão será um dos temas de debate da 41.ª edição do Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), organizado pela entidade e marcado para novembro, em formato virtual.

“O Brasil importa 85% da indústria de transformação. Ao contrário, nas exportações, o principal produto são ‘commodities’, mas o mercado da América do Sul comporta outros produtos”, afirma Castro.



As exportações para a América do Sul são formadas, principalmente, por manufaturados – automóveis, máquinas e equipamentos e alimentos. As importações se concentram nas matérias-primas – trigo da Argentina, cobre do Chile, eletricidade do Paraguai (por causa da usina hidrelétrica binacional de Itaipu) e gás natural da Bolívia.

Recessão global

Conforme Castro, o superávit tende a ser maior do que em 2021 porque é provável que haja alguma estabilidade nas importações, diante da esperada acomodação, ou até redução, nos preços das matérias-primas, como trigo e cobre, por causa da expectativa de recessão global.

Até agora, a conjuntura da economia global em meio aos desequilíbrios provocados pela pandemia e reforçados pela guerra na Ucrânia foi favorável para as trocas comerciais com a América do Sul. Assim como o Brasil, os países vizinhos são, primordialmente, exportadores de matérias-primas, cujos preços saltaram desde meados de 2020, apesar da volatilidade. Com mais divisas por causa



dos bons preços de exportação, esses países vizinhos puderam comprar mais manufaturados exportados pelo Brasil.

Ao mesmo tempo, os gargalos logísticos do comércio internacional elevaram os custos de frete em todo mundo. Com isso, a proximidade geográfica ofereceu competitividade à indústria brasileira como fornecedora de manufaturados para os mercados sul-americanos. “Pela proximidade geográfica, pela logística ser mais barata, pelo fato de termos disponibilidade de exportar via rodoviária e, em alguns casos, ferroviária, para alguns países, o Brasil pode estar mais presente na América do Sul”, diz Castro.

A conjuntura favorável não pode ser vista como garantida, pondera o presidente da AEB. “Não podemos nos esquecer de que os outros países continuam se movimentando”, afirma Castro. “A China já ultrapassou o Brasil como principal fornecedor para a Argentina. No Chile, a mesma coisa. A China está muito mais presente no Chile do que o Brasil, e esse sempre foi um mercado cativo do Brasil”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/08/2022

MERCADO REDUZ ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO DESTE ANO DE 7,30% PARA 7,15%, AINDA FORA DA META

Estimativa do IPCA para 2023 subiu de 5,30% para 5,33%, a 17ª alta consecutiva

Por Thais Barcellos

BRASÍLIA - O Boletim Focus divulgado nesta segunda-feira, 1, mostrou nova desaceleração na mediana para o IPCA - índice de inflação oficial - deste ano, enquanto a projeção para 2023, foco atual da política monetária, não para de subir. O relatório mantém o cenário de estouro da meta inflacionária por três anos seguidos, de 2021 a 2023.

Com efeito das desonerações sobre combustíveis e energia e da queda do preço da gasolina, a estimativa para o IPCA de 2022 cedeu pela quinta semana consecutiva, de 7,30% para 7,15%. Em contrapartida, a de 2023 continua avançando, agora de 5,30% para 5,33% - a 17ª alta seguida. Há um mês, as estimativas eram de 7,96% e 5,01%, respectivamente.

Considerando somente as 107 estimativas atualizadas nos últimos 5 dias úteis, a mediana para 2022 passou de 7,18% para 7,11% e a de 2023 foi de 5,30% para 5,32%.

Os percentuais divulgados na Focus desta semana continuam a apontar para três anos consecutivos de estouro da meta a ser perseguida pelo Banco Central, após o descumprimento já observado em 2021, com o IPCA de 10,06%. O alvo para 2022 é de 3,50%, com tolerância superior de 5,00%, enquanto, para 2023, a meta é de 3,25%, com banda até 4,75%.

No Comitê de Política Monetária (Copom) de junho, o BC indicou que mira algo mais próximo do centro da meta no ano que vem do que sua projeção atual (4,0%).

O Boletim Focus também mostra sinais de desancoragem mais ampla, com a mediana de 2024 acima do centro da meta. Pela terceira semana seguida, a estimativa continuou em 3,30%. Há um mês, estava em 3,25%. A previsão para 2025, por sua vez, continuou em 3,00%, mesmo percentual há 55 semanas. A meta para 2024 e para 2025 é de 3,00%, com margem de 1,5 ponto percentual (de 1,5% a 4,5%).

No Copom de junho, o BC atualizou suas projeções para a inflação com estimativas de 8,8% em 2022, 4,0% em 2023 e 2,7% para 2024. O colegiado elevou a Selic em 0,50 ponto percentual, para 13,25% ao ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/08/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PAÍS DEVE SUPERAR 3 MILHÕES DE BARRIS/DIA

Produção no Brasil deve voltar a crescer em 2022

Por Gabriela Ruddy — Do Rio

Depois de ficar próxima aos 3 milhões de barris por dia (barris/dia) desde meados de 2019, a produção de petróleo no Brasil deve ultrapassar essa barreira e voltar a crescer até o fim do ano, segundo um estudo da consultoria S&P Global Commodity Insights.

Nos últimos meses, mesmo com a entrada em operação de novos projetos, a necessidade de manutenção em diversas plataformas do pré-sal, somadas ao declínio natural da produção em áreas mais antigas, tem afetado o crescimento da produção total do país.

A Petrobras fez 22 paradas programadas em plataformas nos seis primeiros meses deste ano, informou na sexta-feira o diretor de exploração e produção da companhia, Fernando Borges. Para a segunda metade do ano, estão previstas 28 paradas. O alto número de manutenções este ano se explica pelos adiamentos que ocorreram em 2020 e 2021 pelo distanciamento social necessário para combater a pandemia. Entretanto, nos próximos cinco meses, a produção deve ser impulsionada pelo aumento da extração em novas plataformas que entraram em operação no pré-sal, diz a S&P Global.

Em geral, a produção total de um país se altera na medida em que novos campos entram em operação para compensar a queda de áreas maduras, afirma o diretor-executivo de mercados globais de petróleo bruto da consultoria, Ha Nguyen. “Essa relação é muito notável no Brasil, onde os históricos campos maduros pós-sal têm mostrado declínios significativos”, diz.

Nguyen ressalta ainda que, apesar de não terem ocorrido grandes alterações na extração total do Brasil nos últimos anos, a composição da produção mudou. “A produção do pré-sal no primeiro trimestre de 2019 representou 58% da produção, enquanto no primeiro trimestre de 2022 foi de 76%”, aponta.

Mesmo com as paradas programadas para o segundo semestre, a extração nacional deve crescer. Há, por exemplo, a retomada da produção no campo de Peregrino, operado pela Equinor, na Bacia de Campos. A área esteve sem produzir desde abril de 2020, devido a uma parada para a implantação de projetos para melhoria da operação e redução das emissões. Além disso, no pré-sal é esperado um aumento da extração nos campos de Sépia, Sépia Leste, Atapu, Mero, e Sudoeste de Sapinhoá.

Há, entretanto, alguns riscos para o crescimento da extração brasileira, segundo o analista sênior da S&P, Nick Blanco. Entre eles, estão os possíveis atrasos na entrada em operação das plataformas que estão sendo construídas na China, devido aos “lockdowns” naquele país, além da redução da demanda chinesa pelas exportações brasileiras. “A redução da procura chinesa para as classes brasileiras é um problema potencial, mas isto pode ser compensado pelas exportações para a Europa e Estados Unidos”, afirma o analista.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/08/2022

FT: “NUNCA VIMOS NADA PARECIDO” - VAREJISTAS COMPETEM PARA LIMPAR ESTOQUES NOS EUA

Uma parte maior de seus gastos discricionários vem sendo destinada a experiências que não puderam ter no início da pandemia da covid-19, como viajar e comer fora, em vez de a roupas ou móveis

Por Andrew Edgecliffe-Johnson e Ben Glickman, *Financial Times* — Nova York



(Tradução de Sabino Ahumada) Walmart: A rede vem precisando recorrer a mais descontos do que planejava, em particular para fazer circular os estoques de roupas — Foto: Bloomberg

Uma fritadeira elétrica de US\$ 149 por US\$ 110; uma cama elástica com desconto de 10%; e um pijama infantil com desenhos de estrelas de US\$ 12 por US\$ 9: os cartazes de “oferta” em vermelho não eram difíceis de encontrar nesta semana no Walmart Supercenter mais próximo da sede da rede varejista, em Bentonville, no Arkansas.

A pouco mais de um quilômetro da praça da pequena cidade onde Sam Walton abriu sua primeira loja de artigos de baixo preço em 1950 e começou a construir o maior império do varejo no mundo, os descontos são bem reveladores da situação enfrentada pelo setor varejista nos Estados Unidos, às voltas com dificuldades sem precedentes para tentar prever tanto a oferta quanto a demanda.

Nesta semana, a empresa de US\$ 350 bilhões emitiu seu segundo comunicado de alerta sobre os lucros em pouco mais de dois meses, avisando os investidores de que o aumento da inflação, em particular a dos alimentos e a dos combustíveis, estava afetando as condições dos consumidores para arcar com outras mercadorias.

O crescimento do Walmart foi construído em cima da feroz competitividade de preço e das tentadoras promoções que chama de “rollbacks”. Agora, porém, a rede vem precisando recorrer a mais descontos do que planejava, em particular para fazer circular os estoques de roupas. Nesta semana, na loja de South Walton Boulevard, balões de amarelo-vivo indicando “liquidação” pairavam sobre camisetas a US\$ 4 e blusas de moletom com a estampa Bentonville Tigers a US\$ 11.

O comunicado do Walmart afetou suas ações e as de rivais como Amazon e Home Depot, e está longe de ter sido o único a alertar para mudanças repentinas nos gastos dos consumidores e para os estragos que estão provocando nos estoques.

A Target avisou em maio que precisaria oferecer descontos em produtos e cancelar encomendas para limpar o excesso de estoque em diversas categorias, como as de televisores e de móveis para áreas externas. A Bed Bath & Beyond, a Macy's e a Gap admitiram problemas semelhantes de estoque nos últimos meses.

Segundo as redes varejistas, não se trata apenas de que os consumidores estão preocupados com o fato de que contam com menos dinheiro para gastar depois de abastecerem suas geladeiras e carros: uma parte maior de seus gastos discricionários vem sendo destinada a experiências que não puderam ter no início da pandemia da covid-19, como viajar e comer fora, em vez de a roupas, móveis ou eletrodomésticos.

A imprevisibilidade da demanda, em especial a de consumidores com menos dinheiro disponível, é apenas parte do desafio. Muitas empresas haviam reforçado os estoques no início do ano, por



temerem uma repetição dos atrasos na cadeia de suprimentos que as assolaram na última temporada de compras de fins de ano.

Na semana passada, por exemplo, a Mattel, fabricante das bonecas Barbie e dos carrinhos Hot Wheels, informou que seus estoques aumentaram 43% na comparação anual, enquanto a rival Hasbro também tinha níveis de estoque atipicamente altos, preparando-se para a alta temporada dos fabricantes de brinquedos.

“Os importadores não confiam mais nas cadeias de suprimentos”, explicou Zvi Schreiber, executivo-chefe da Freightos, um serviço de reservas logísticas. “Os varejistas não querem correr nenhum risco. Se eles podem arcar com o estoque, eles estão estocando, preparando-se agora para a temporada de compras.”

O grande volume de remessas pendentes nos portos dos EUA e da China atrasaram os embarques para muitos varejistas no outono americano em 2021, o que resultou no aumento dos custos de frete e em situações de falta de alguns produtos. As remessas que foram chegando com atraso se transformaram em estoques em excesso, dos quais os varejistas tiveram que se livrar a preços mais baratos na primavera ou deixar armazenados para revender em dezembro.

Os fretes de transporte marítimo caíram em relação ao pico de 2021, mas ainda estão muito acima dos níveis anteriores ao impacto da pandemia. Na semana passada, o envio de um contêiner padrão de 40 pés da Ásia para a Costa Oeste dos EUA custava em média US\$ 6.593, de acordo com Freightos. É quase 70% a menos do que há 12 meses, mas ainda mais de quatro vezes acima do que os importadores pagavam em 2019.

Poucos varejistas apostam que o congestionamento acabará tão cedo, já que a escassez de mão de obra tem perpetuado os atrasos, os sindicatos continuam em negociações com os portos da Califórnia e as inquietações trabalhistas ameaçam provocar interrupções nos fluxos de caminhões e trens.

Por sua vez, os varejistas que trazem produtos muito antes da temporada de compras do fim de ano precisam lidar com as poucas opções de armazenamento disponíveis e com preços bem caros. Na semana passada, a Prologis, empresa de locação de armazéns, informou que sua taxa média de ocupação aumentou de 96% para 97,6% e que os aluguéis de armazéns recém-arrendados nos EUA aumentaram 54% em relação a 12 meses atrás.

Agora, os comunicados de alerta do Walmart e de outros varejistas levantam dúvidas sobre o quanto do que está nesses armazéns será vendido conforme o planejado.

A previsão de como será demanda para a temporada de fim de ano está em constante mudança, segundo Vaughn Moore, executivo-chefe da empresa de logística AIT, observando que dois de seus grandes clientes de varejo reduziram as projeções de vendas.

“O problema é que, à medida que entramos na temporada de festas de fim de ano, eles estão ficando com o tipo de estoque errado no depósito”, disse Moore, prevendo que serão necessários cortes de preços para “queimar” o estoque antigo e abrir espaço para novas mercadorias.

Os consumidores enviam sinais desencontrados sobre seu desejo de consumo. Em junho, o índice de confiança do consumidor da Universidade de Michigan atingiu o nível mais baixo em seus 70 anos de história, enquanto, nesta semana, a Best Buy informou que os gastos com bens eletrônicos de consumo “moderaram-se ainda mais” em comparação a maio.

No entanto, resultados fortes de empresas como Harley-Davidson e LVMH, proprietárias das marcas de luxo Louis Vuitton e Tiffany, indicam que as vendas de produtos de alto padrão permanecem altas.

Esses sinais ambíguos intensificam ainda mais do que o normal os holofotes sobre a próxima temporada de compras de volta às aulas nos EUA. O desempenho poderá trazer uma imagem mais clara de como os consumidores se comportarão no período ainda mais forte de compras, o da temporada das festas de fim de ano.

Pesquisas da Federação Nacional de Varejo (NRF, na sigla em inglês) dos EUA sinalizam que a família média gastará 2% a mais do que em 2021 em cadernos, lápis e outros materiais escolares, mas que o volume total gasto nos varejistas cairá um pouco em relação ao ano passado, de US\$ 37,1 bilhões para US\$ 36,9 bilhões, mesmo antes de ajustes pela inflação.

Nesse contexto, promoções como as pastas a US\$ 0,50, nas prateleiras das seções de volta às aulas do Walmart, podem ser menos relevantes para determinar se os varejistas conseguirão enfrentar o desafio dos estoques neste ano do que saber se a inflação começará a cair, observou Ethan Chernofsky, vice-presidente de marketing da firma de dados sobre locação Placer.ai.

No entanto, a combinação atual, de inflação próxima ao máximo histórico e de desemprego, ao mínimo histórico, é algo que deixa até varejistas do naipe do Walmart sem uma cartilha na qual se basear, disse Stephanie Cegielski, vice-presidente de análises da associação setorial de shopping centers ICSC.

“A dificuldade para todos neste momento”, disse ela, é que “nunca vimos nada parecido”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 01/08/2022

NAVIO COM MILHO UCRANIANO PARTE RUMO AO LÍBANO

É primeira embarcação que deixa o país pelo Mar Negro com grãos desde o início da invasão russa
Por Fernanda Pressinott, Com Agências Internacionais, Valor — São Paulo

Mais de cinco meses depois do início da invasão russa na Ucrânia, o primeiro navio com grãos ucranianos deixou o porto de Odessa, no sul do país, na manhã desta segunda-feira.

Segundo o ministro de Infraestrutura da Ucrânia, Oleksandr Kubrakov, a embarcação está carregada com 26 mil toneladas de milho.



Navio carregado com milho ucraniano — Foto: Divulgação

Kubrakov informou que o navio deixou Odessa pouco depois das 9h30 (3h40 no horário de Brasília), e passará por uma inspeção em Istanbul, na Turquia, antes de chegar ao porto de Trípoli, no Líbano.

O navio tem bandeira de Serra Leoa e percorrerá um corredor com segurança garantida pela Turquia e pela Organização das Nações Unidas (ONU), conforme acordo fechado no fim de semana retrasado.

A Ucrânia é um importante país exportador de milho e trigo, e atende principalmente países do Oriente Médio e Ásia

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 01/08/2022

GESTORAS APOSTAM EM NOVAS VERTICAIS

Occam traz ex-BNDES e estreia em crédito; RBR atrai ex-Santander como sócio para infraestrutura
Por Juliana Schincariol e Adriana Cotias — Do Rio e de São Paulo



Rocha e Cançado, da Occam: grandes oportunidades nos setores de infraestrutura, saneamento, energia elétrica e rodovias — Foto: Divulgação

O fluxo de recursos para a renda fixa e a demanda do investidor por fundos com a “pimenta” do crédito privado tem dado espaço para gestoras de recursos independentes diversificarem sua atuação. A Occam, casa conhecida pela gestão de multimercados e fundos de ações, vai estreiar na área e convidou o

ex-diretor do BNDES Petrônio Cançado para liderá-la. A RBR, que era 100% concentrada em estratégias do segmento imobiliário, incluindo fundo de “papel”, começa a construir uma vertical de infraestrutura, tendo atraído como sócio Raphael Barcellos, que até junho era vice-presidente da divisão de “project finance” do Santander.

Com Selic em 13,25% ao ano e podendo subir mais um degrau nesta semana, ter múltiplas linhas é uma questão que pesa na perenidade dos negócios. São justamente os fundos imobiliários, multimercados e de ações que mais têm sofrido com a fuga do investidor. Já os portfólios de crédito têm sido um dos refúgios para obter algum prêmio em relação aos títulos soberanos.

Cançado chega à Occam com a conclusão de sua quarentena, após sair do BNDES no mês de janeiro, onde foi diretor de crédito. A ida para a Occam também marca um reencontro com antigos parceiros, da época do BTG Pactual. No banco de investimento, Cançado atuou como analista, mesma função que o fundador da Occam, Carlos Eduardo Rocha, o Duda, ocupava.

“Temos praticamente uma página em branco para montar uma estratégia nova, começando com crédito e nos voltando para investimentos alternativos. Identificamos uma grande demanda do investidor por essa classe de ativos”, afirma Cançado. Segundo ele, há grandes oportunidades nos setores de infraestrutura, saneamento, energia elétrica e rodovias, por exemplo, e ainda falta a oferta de produtos mais sofisticados no mercado.

Além disso, várias empresas que são clientes da Occam têm projetos que precisam captar recursos. A ideia é fazer a ponte com potenciais investidores. “Há muitos instrumentos de crédito e há um mercado de garantias incipiente, mas que está evoluindo”, afirma Cançado.

Mudanças regulatórias em setores como o elétrico e de saneamento, e na lei de licitações aumentaram o interesse do estrangeiro, avalia o gestor. “Os investidores, pouco a pouco vão tendo interesse por crédito. Havia um universo limitado de produtos e pouca gente que sabia fazer isso.”

Os gestores da Occam dizem que a gama de produtos de crédito é grande e que esse é um “jogo de bilhões”, mas evitam estimar quanto a nova área pode contribuir para o crescimento da gestora. “O cenário ainda é de deterioração macroeconômica, com inflação e juros altos. Mas não somos ‘new kids on the block’”, afirma Duda, referindo-se à senioridade e resultados obtidos pela equipe da asset, que reúne cerca de R\$ 13 bilhões e 100 mil cotistas.

O passo inicial será mais conservador, em busca de ativos com maior liquidez, enquanto o time aguarda um melhor momento para explorar créditos considerados mais arriscados.



Com cerca de R\$ 7 bilhões sob gestão, na RBR o diagnóstico foi de que era hora de explorar uma nova vertical, após a asset colocar o pé no mercado internacional e construir todo um espectro de veículos no setor imobiliário, lá e cá - de incorporação a fundos listados e de crédito -, diz Guilherme Bueno, um dos sócios-fundadores.

“A gente começou a olhar para outras teses ligadas a ativos reais e vinha pensando em coisas mais próximas, como agro ou ativo florestal, mas viu na parte de infraestrutura um momento ímpar para o Brasil”, afirma Bueno, citando o marco do saneamento e outras regulamentações que trouxeram mais segurança jurídica para o setor.

Assim como foi na área de fundos imobiliários, a ideia é começar pelo básico, montando portfólios com mandato de crédito. “A casca do negócio é bem parecida e são os mesmos distribuidores, investidores, até os advogados [dos fundos imobiliários de papel]. É óbvio que o risco do ativo por trás da dívida é diferente, por isso precisava de um sócio com expertise de dez anos”, prossegue Bueno. No tempo, o plano é ter fundo de infraestrutura dedicado, que permita tanto o financiamento via dívida quanto participação no equity, e trilhar o caminho da listagem em bolsa.

Barcellos diz que todo cidadão sente a demanda latente por manutenção, expansão e modernização de obras voltadas para logística, mobilidade urbana, saneamento ou energia. “Nos últimos cinco anos, o Brasil investiu o equivalente a 1,7% em infraestrutura e só para recompor a depreciação precisaria de 4%, esta lacuna grande é notória.” Ele cita que atualmente a indústria de fundos imobiliários reúne quase R\$ 200 bilhões, enquanto a de infraestrutura limita-se a R\$ 50 bilhões e tem condições de se tornar tão relevante quanto para o mercado de capitais.

Diversificar a atuação da asset significa construir uma casa mais preparada para ser à prova do risco Brasil, afirma Bueno, a despeito de o setor imobiliário ter alguma correlação com o de infraestrutura. Foi a classe de “tijolo”, de fundos com imóveis na carteira, que mais sofreu na bolsa com a alta da Selic, enquanto os portfólios de crédito seguem atraindo o investidor. No primeiro semestre, a RBR captou R\$ 800 milhões e para esta segunda metade do ano espera levantar valor equivalente, incluindo a vertical de crédito para financiar a infraestrutura.

“O crédito segue muito forte porque o funding para o setor secou, o custo de capital subiu e quem tem recursos para emprestar enxerga a oportunidade, com boas garantias e taxas interessantes para os cotistas”, afirma Bueno.

O fato de a RBR originar e estruturar crédito elimina uma série de custos na estrutura ao longo da cadeia, destaca Barcellos, e permite verticalizar a atuação em infraestrutura como já faz no imobiliário. “É possível partilhar um pedaço dos ganhos com o próprio emissor/tomador, o acionista do ativo investido e trazer parte do spread, a rentabilidade, para o cotista.” O executivo diz ter no radar projetos nos setores de geração de energia e concessões de portos, aeroportos e rodovias, com instrumentos como debêntures incentivadas ou estruturas de crédito estruturado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/08/2022

STF DECIDIRÁ DISPUTA BILIONÁRIA DO SETOR DE PORTOS

Operadoras de terminais portuários foram proibidas pelo TCU de efetuar cobrança de uma taxa, realizada há duas décadas

Por Joice Bacelo, Valor — Rio

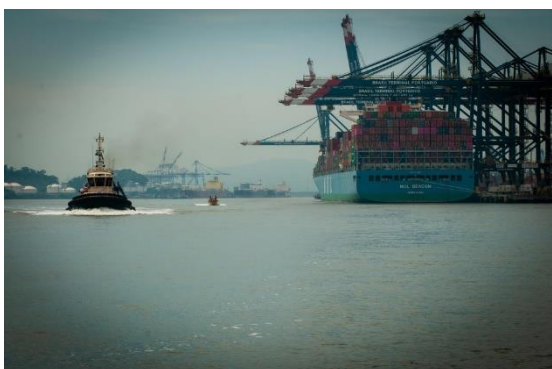
O Supremo Tribunal Federal (STF) retorna nesta segunda do recesso e o ministro Dias Toffoli tem, à sua espera, uma disputa bilionária para ser resolvida. Ele foi designado relator de uma ação movida, em caráter de urgência, por empresas do setor de portos atingidas por uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU).

No fim de junho, o órgão proibiu a cobrança, pelas operadoras de terminais portuários, do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) — que era realizada há duas décadas. Essa situação, se confirmada, dizem as empresas, terá influência imediata na decisão de investimentos nos portos do país.

O prejuízo com a decisão, segundo as operadoras, é grande. Acarretará perda de R\$ 98,4 milhões só nestes últimos cinco meses do ano. Para 2023 é estimado impacto de R\$ 284,5 milhões e a projeção, até 2025, é de que deve superar R\$ 1 bilhão.

O serviço é cobrado dos terminais retroportuários, os “portos secos”, estações aduaneiras que ficam em zonas secundárias e também realizam operações de desembaraço, armazenamento e despacho da carga.

Quando o importador opta por utilizar o porto seco, o terminal portuário que recebe os navios cobra das empresas que administram os terminais retroportuários por ter que retirar o contêiner da pilha de armazenamento do seu pátio e movimentá-lo até o portão, para que possa ser transferido.



Porto — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Existe discussão em torno dessa cobrança, no entanto, desde que foi instituída. Empresas que administram os portos secos são contra. Sustentam que os usuários dos portos já pagam uma taxa, a THC, ao dono do navio para fazer a retirada da carga dos terminais. A cobrança “extra”, pelo terminal portuário, geraria desvantagem concorrencial.

É que se o importador opta por fazer o desembaraço aduaneiro no próprio terminal portuário, onde os navios atracam e entregam as cargas, essa cobrança não existe.

As operadoras dos terminais portuários, que cobram o SSE dos portos secos, afirmam, por outro lado, que têm custos com esse procedimento. A THC, prevista nos contratos com os donos dos navios, abrange a retirada da mercadoria do navio até a colocação do contêiner na pilha armazenada no terminal. A partir desse momento não haveria mais cobertura — por isso, o SSE.

Sem esse serviço, dizem os terminais, haveria um caos logístico. Os terminais retroportuários teriam que disponibilizar caminhões para a retirada das cargas dos navios, o que provocaria quilômetros de congestionamento e demora na transferência.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que regula o setor, tem resolução autorizando a cobrança e fixando parâmetros desde 2012. A última delas — que estava em vigor até a decisão do TCU — é a de nº 72, publicada em março.

Até pouco tempo, no entanto, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) tinha posicionamento contrário à cobrança e isso gerou inúmeras ações judiciais. As decisões de primeira e segunda instâncias se dividem, mas o Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem considerado a cobrança válida.

O tema parecia ter sido pacificado em junho do ano passado, quando Antaq e Cade sentaram à mesa e chegaram a um acordo. Representantes dos dois órgãos assinaram um memorando de entendimentos.

Consideraram que a cobrança não configura, por si só, um ato ilícito. Mas reconheceram que podem existir situações em que essa cobrança se revele abusiva e, nesses casos — identificada a irregularidade — serão tomadas medidas conjuntas.



A decisão do TCU, proferida agora, provoca uma reviravolta. Em sessão plenária do dia 22 de junho, os ministros analisaram denúncias sobre possíveis irregularidades no processo de revisão da Resolução nº 72 da Antaq e determinaram a anulação de todos os dispositivos da norma que dizem respeito à possibilidade de cobrança do SSE.

Concordaram com as alegações dos denunciantes — que têm a identidade sob sigilo — de ausência de realização de Análise Prévia de Impacto Regulatório (AIR), antes de a Antaq elaborar a minuta de resolução que foi submetida a audiência pública, e de ilegalidades no estabelecimento do SSE.

Os ministros do TCU consideraram a cobrança ilegal, especialmente, pela possibilidade de os terminais portuários aumentarem os custos das empresas que administram os portos secos. “O recinto seco é concorrente direto do recinto molhado”, consta na decisão (acórdão nº 1448, de 2022).

As operadoras dos terminais portuários recorreram ao STF, contra essa decisão, por meio de um mandado de segurança coletivo. A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), autora da ação, afirma que o julgamento no TCU ocorreu de forma sigilosa.

Empresas e entidades não fizeram parte do processo e não foram ouvidas. Dizem ter sido surpreendidas com a decisão, que “caiu como uma bomba” no setor.

Segundo a Abratec, além disso, o TCU teria invadido competência da Antaq, que regula o setor e autoriza a cobrança, e “passado por cima” do acordo com o Cade e de inúmeras decisões judiciais — inclusive do STJ — que validaram o SSE.

As empresas chamam atenção, ainda, que o TCU, no mesmo julgamento, definiu que eventuais recursos não suspenderiam a decisão que invalidou a cobrança. Situação que fugiria à regra do tribunal de contas.

O Valor procurou o TCU, que enviou nota remetida pelo gabinete do ministro Vital do Rêgo, o relator do processo em questão. Diz que o trâmite seguiu todo o rito regimental e que, em processos originados de denúncia, o tribunal analisa o assunto com a finalidade de alcançar a melhor decisão para a sociedade.

Nesses casos, consta na nota, chama-se aos autos para oitivas e esclarecimentos formais o ente da administração responsável pelo tema. “Assim, a Antaq foi ouvida dentro dos autos e fora dele, por meio de recentes reuniões e contatos”, afirma.

Informa ainda que as discussões sobre o SSE vêm desde 2018, quando o plenário avisou à Antaq que a sua norma “permitia uma série de irregularidades”. “Por meio do Acórdão nº 1.704, de 2018, o TCU determinou à agência que estudasse o assunto e harmonizasse a questão tendo como foco principal o interesse público.”

De lá para cá, segundo o gabinete de Vital do Rêgo, a Antaq editou nova resolução que não resolveu a questão principal: “As regras da cobrança atingem a competitividade do serviço de armazenagem da operação portuária de importação e acarreta infração à ordem econômica e à livre concorrência”.

A Antaq apresentou recurso, no TCU, contra a decisão que invalidou a cobrança. Afirma que houve mudança no mérito do processo e que não foi chamada a se manifestar, situação que viola o princípio do contraditório e da ampla defesa.

“O TCU deliberou sobre tema altamente controverso, cuja litigância ultrapassa 20 anos, fundamentado nas conclusões do voto do relator, em aproximadamente dez páginas, que não levaram em consideração nota técnica do Departamento de Estudos Econômicos do Cade que conclui pela regularidade da SSE, nem quaisquer outros documentos anexos a

este recurso, que poderiam ter sido apresentados caso a Antaq fosse instada a se manifestar”, diz.

A intervenção do TCU, da forma como feita, sustenta, “acabou adentrando no mérito da sua atuação regulatória, em desprestígio à sua autonomia institucional e em contrariedade à jurisprudência sedimentada pela Corte de Contas”.

Trata ainda do impacto que a decisão do TCU terá sobre os contratos de arrendamentos portuários. De acordo com o órgão, poderá haver pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro.

O Valor procurou a Antaq, mas não teve retorno até o fechamento desta reportagem. O advogado da Abratec, Henrique Ávila, do escritório Sérgio Bermudes, também foi procurado, mas preferiu não se manifestar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DWEL TIME OSCILA EM NAVEGANTES, PARANAGUÁ E SANTOS, APONTA RELATÓRIO

Por Marjorie Avelar *PORTOS E LOGÍSTICA 01 Agosto 2022*



Arquivo/Divulgação

Tempo de permanência de contêineres de exportação e importação nos três portos variou em julho, segundo a Project44

Os tempos de permanência – dwell times – dos contêineres de exportação, em três grandes complexos portuários do país, foram mais longos em julho, enquanto os de importação tiveram suas cargas liberadas mais rapidamente. A avaliação é da plataforma Project44 que

observou dados do comportamento nas operações dos portos de Navegantes (SC), Paranaguá (PR) e Santos (SP).

Conforme alguns dados destacados pela Project44, relacionados à cadeia de suprimentos rastreados pela plataforma, o Porto de Navegantes registrou o maior aumento no dwell time de contêineres de exportação, saltando de 7,96 dias em junho, para 10,72 dias em julho, resultando em um aumento de 35% no mês passado.

Em nota à Portos e Navios, o Porto de Navegantes destacou que “o tempo de permanência dos contêineres nos portos vem sendo impactado pelos gargalos logísticos globais, contudo, conforme dados do Porto de Navegantes em relação às cargas 'dry' de exportação, o registro passou de 10,24 dias para 11,38 dias, de junho para julho; e em relação às cargas refrigeradas, o registro passou de 10,85 dias para 12,12 dias, no mesmo período”.

De acordo com a Project44, o Porto de Santos vem apresentando um crescimento lento desde maio, mas constante nos tempos de permanência. Em julho, o dwell time médio foi de seis dias no complexo paulista.

Importação

Em relação ao tempo de permanência dos contêineres de importação, nos três portos monitorados, Paranaçu foi o que obteve melhora significativa, reduzindo de 8,77 dias para 6,09 dias de dwell time médio, uma queda de 31% de março para julho.

“A melhora geral reflete a capacidade de a cadeia de suprimentos (caminhões e trens) liberar os contêineres de importação dos portos, assim que eles chegam de navio”, destacou Josh Brazil, vice-presidente da área de insights da cadeia de suprimentos da Project44, no relatório.

À Portos e Navios, o diretor comercial e institucional do Terminal de Contêineres de Paranaçu (TCP), Thomas Lima, explicou que a redução das omissões de escala foi o fator determinante para a queda do dwell time médio no complexo portuário.

“Os esforços conjuntos entre o terminal e os elos da cadeia foram chave para entregarmos um serviço de excelência aos nossos clientes. O terminal possui uma matriz diversificada, com alta participação da ferrovia, além de seguir investindo em pessoas e equipamentos nos próximos meses, com 11 novos RTGs (sigla em inglês para pórtico sobre pneus), reforma dos gates, além da ampliação da capacidade para contêineres refrigerados”, relatou Lima.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 01/08/2022

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA: JRG CORPORATION APRESENTARÁ NOVAS TECNOLOGIAS DURANTE NAVALSHORE 2022

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 01 Agosto 2022



A empresa pretende, em médio e longo prazo, se tornar referência em coatings de alto desempenho, além de ampliar suas atividades no mercado de lazer

A divisão de negócios da JRG Corporation vai apresentar ao mercado brasileiro, durante a Navalshore 2022, as novidades do segmento de coatings – tecnologias de revestimento de alta precisão para vários tipos de embarcações, permitindo que filmes poliméricos sejam revestidos com especificações também de alta precisão,

tanto em espessura uniforme como em qualidade de aparência visual.

“Nossas tecnologias também visam à melhoria da eficiência energética das embarcações, reduzindo o consumo de combustível e, conseqüentemente, os custos e emissões de gases poluentes”, comentou Januario Gagliardi, fundador da empresa que nasceu de um histórico familiar com o mar e já expandiu suas atividades para mais de 13 países.

Reunindo o tradicionalismo da sua família, que sempre teve intimidade com o mundo marítimo, e uma visão moderna de negócios, a JRG Corporation é uma holding de marcas consolidadas no mercado mundial e incubadora de empreendimentos, ideias e projetos, que oferece assessoria e expertise para novos empreendedores, suporte estratégico e estrutura operacional para grandes grupos, além da criação de soluções para marcas e empresas.

Em curto prazo, Gagliardi pretende consolidar o nome da companhia no rol do trabalho, como opção viável para a melhoria do desempenho de grandes embarcações. “Em médio e longo prazo, pretendemos nos tornar referência em tecnologia de coatings de alto desempenho, além de ampliar nossas atividades no mercado de lazer”, contou o executivo, que vem comemorando um crescimento exponencial da JRG Corporation, nos últimos cinco anos.

Na visão do executivo, o momento exige a ampliação de horizontes. “Após um longo período de declínio – em especial no Brasil, por questões políticas e econômicas –, o mercado [da indústria

naval e offshore] vem se recuperando de maneira gradual e consistente. Nossa empresa enxerga um grande potencial de crescimento no país e no exterior, para o próximo ciclo.”

Expectativa

Segundo Gagliardi, o sucesso do seu negócio vem da qualidade e da performance das tecnologias que a JRG Corporation representa. “E esperamos alimentar ainda mais esse crescimento com o investimento na Navalshore”, disse ele.

“Já participamos outras vezes, mas somente como visitantes. Neste ano, nós decidimos trazer nossa empresa como expositora, na expectativa de consolidar nossa presença no segmento com alguns players de destaque, visando à redução de custo com baixo investimento, melhoria energética e redução de emissão de poluentes. Tudo isso em um só investimento”, informou.

No estande da JRG Corporation também serão apresentados diversos produtos que a empresa representa globalmente, como o Prospeed – um anti-incrustante à base de silicone, criado na Nova Zelândia para reduzir a incidência de “cracas” nos propulsores de embarcações.

“Ainda serão apresentados o More Speed, Less Fuel, Better Boats, Better Oceans, LighSpeed e FoulFree, que são aplicados por nossa equipe treinada e especializada em coatings de alta performance”, pontuou Gagliardi.

Serviço

Navalshore 2022 - 16ª Feira e Conferência da Indústria Marítima.

16 a 18 de agosto de 2022 no pavilhão Expo Mag (ex-SulAmérica), no Centro do Rio de Janeiro.

Contato: navalshore@navalshore.com.br

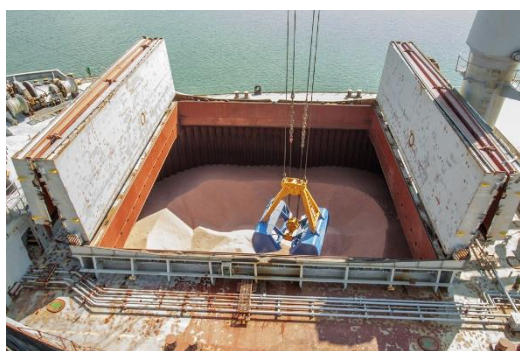
Website: <https://navalshore.com.br>

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 01/08/2022

YARA REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DE FERTILIZANTES A GRANEL DO BRASIL

Da Redação *NAVEGAÇÃO 01 Agosto 2022*



Empresa enviará fertilizantes produzidos em Rio Grande (RS) para São Luís (MA), otimizando o potencial produtivo do complexo e proporcionando ganhos logísticos e ambientais. Modalidade viabiliza a primeira remessa de um produto premium para a região do Matopiba

A Yara, líder mundial em nutrição de plantas, inicia, nesta segunda-feira (1), o primeiro envio de fertilizantes a granel via cabotagem do país. A companhia transportará, a partir do seu píer próprio em Rio Grande (RS), 15 mil toneladas da linha de fertilizantes especiais YaraBasa, composta por NP e NPK, para sua Unidade Misturadora de São Luís (MA), atendendo assim aos agricultores da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), sobretudo da cultura de soja. A embarcação navegará por toda a costa brasileira sem escalas e tem previsão de chegada na capital maranhense em aproximadamente sete dias.

“Este envio de fertilizantes via cabotagem ao Maranhão traz diversos benefícios, como o acesso aos agricultores das regiões Norte e Nordeste às linhas de fertilizantes especiais da Yara, especialmente durante um momento crítico de rupturas nas cadeias de fornecimento em razão da guerra”, diz Maicon Cossa, vice-presidente Comercial da Yara Brasil. A região do Matopiba plantou cerca de 8,2 milhões de hectares na safra 2020/21, segundo a Conab, e possui previsão de acréscimo de área nesta safra que está se encerrando. “O mercado da Fronteira Norte é o que mais

crece em termos de área plantada no país, e agora teremos mais uma opção de abastecimento para a região, com um produto nacional. Hoje o local trabalha majoritariamente com matéria-prima importada, então esta movimentação levará mais uma opção de abastecimento de fertilizantes, ajudando na segurança da cadeia e permitindo a aceleração e desenvolvimento da agricultura local”, confirma o executivo.

O transporte do fertilizante via cabotagem além de ser uma operação mais vantajosa operacionalmente, rápida e segura, também é mais sustentável. “Uma carga de 15 mil toneladas, por exemplo, partindo de Rio Grande para São Luís, precisaria de 405 caminhões para realizar o trajeto de mais de 3 mil quilômetros via rodovias, o que passa a ser feito em aproximadamente sete dias por mar, com apenas um navio”, explica Maicon. De acordo com o executivo, a cabotagem tornou-se uma opção viável devido aos últimos avanços do BR do Mar, programa que visa equilibrar a matriz de transporte brasileira, que, entre outras medidas, possibilitou a redução da taxa AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Marcante) e desobrigou a necessidade de frota própria para aderir à modalidade. “Em um contexto em que a logística é um dos grandes desafios para a entrega dos fertilizantes para a safra de verão, contarmos com uma nova modalidade de transporte é fundamental para a segurança alimentar”, destaca.

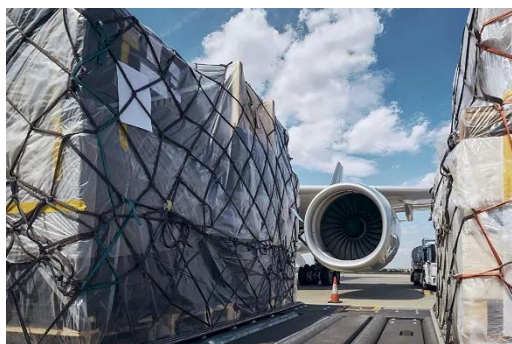
Neste cenário, o Complexo de Rio Grande (RS), considerado o maior e mais moderno parque de produção, mistura e expedição de fertilizantes da América Latina, e um investimento de R\$ 2 bilhões da companhia, torna-se um grande polo para a empresa enviar soluções nutricionais especiais para os portos de todo o país, via cabotagem, e ainda para outros países, via frete marítimo. Para otimizar a operação local, a Yara instalou neste ano o shiploader, equipamento que permite o carregamento a granel dos fertilizantes diretamente para os navios, além de possibilitar o transbordo de produtos entre embarcações, tornando a operação de píer ainda mais ágil e ampliando o leque de localidades atendidas pela Yara a partir da unidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

ASIA SHIPPING: 70% DAS OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO AÉREA TÊM A AMÉRICA LATINA COMO DESTINO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Agosto 2022



Os setores têxtil e de calçadista são impulsionadores do mercado nesta rota

Embora o mercado da exportação aérea tenha vivenciado algumas quedas com a volta da oferta em outros modais, a Asia Shipping, multinacional brasileira integradora de cargas, registrou um aumento de 6% nas suas operações no primeiro semestre de 2022, se comparado com o mesmo período do ano passado.

A empresa permanece otimista e tem uma perspectiva de crescimento de 15% até o final do ano. Para concretizar essa projeção, a empresa aposta em suas principais rotas que têm como destinos Colômbia, Equador e Chile. Juntos, esses países representam 70% das rotas na exportação aérea. Dentre as cargas mais movimentadas, destacam-se produtos voltados para a indústria têxtil e de calçados.

Atualmente, a Asia Shipping está entre os 50 principais transportadores aéreos do mundo. A empresa figura em 36º lugar no ranking IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo), sendo que os 15 primeiros colocados da lista trabalham apenas com perecíveis.

Para Eduardo Rosa, responsável pelo Desenvolvimento de Negócios Exportação Aérea da Asia Shipping, as boas negociações são responsáveis pelo aumento nas operações. “Mesmo o mercado mostrando queda neste primeiro semestre, registramos um incremento positivo neste período.



Como agenciador de cargas e atuando em diversos modais, tentamos realizar o melhor negócio para nosso cliente”, comenta.

Mesmo com boas expectativas, a multinacional enfrenta alguns percalços, como o aumento no preço do combustível. No transporte porta a porta, por exemplo, as negociações demandam mais tempo e os preços sofrem alguns reajustes. Nesse tipo de serviço, a Asia Shipping busca o produto na fábrica do exportador, leva até o aeroporto, faz o desembarço da carga - no embarque, desembarque -- e leva o produto até a fábrica do importador. Para realizar o transporte da fábrica até o aeroporto e na perna final, do aeroporto até a fábrica, são utilizados veículos rodoviários, o que impacta diretamente os custos da operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

LEVANTAMENTO DA ANTAQ DEMONSTRA DISCRIMINAÇÃO ENTRE TERMINAIS DO SETOR PORTUÁRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 01 Agosto 2022

Além das omissões, outros fatores elencados no relatório foram rolagem de cargas (demora para embarque nos navios), falta de contêineres para carregamento de cargas e suspensão de rotas/escalas

Em relatório divulgado na quinta-feira (28) sobre os impactos da Covid-19 no setor marítimo de contêineres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) constatou que mais de 76% dos terminais ouvidos verificou aumento da omissão de escala a partir do segundo semestre de 2020, pico dos efeitos da crise da Covid-19 no setor logístico. O levantamento constatou que o aumento de omissões, termo usado quando um navio decide não atracar em determinado porto ou terminal, é muito mais expressivo em terminais portuários independentes, que não são ligados a grupos econômicos de transportadores marítimos de contêineres, do que em terminais portuários administrados por essas empresas.

“Esses dados comprovam que empresas armadoras com participação em terminais de contêineres abusam de sua posição dominante no transporte marítimo de contêineres para interferir de forma arbitrária no escoamento da carga, buscando a qualquer custo formas de beneficiar os terminais que são administrados por elas”, destaca Jesualdo Silva, diretor-presidente da ABTP — Associação Brasileira dos Terminais Portuários. “Essa atuação não causa problemas só para os terminais independentes: ao definir em quais terminais vão ou não atracar, essas empresas podem colocar em risco as atividades industriais e a geração de empregos em toda uma região, na medida em que causam imprevisibilidade para os exportadores e importadores”, reforça o executivo.

De janeiro a junho de 2022, 89 emissões de navios foram verificadas nos Terminais de Uso Privado (TUP) e 316 nos terminais arrendados e cais público, presentes nos portos organizados. Além das omissões de escalas em terminais independentes, outros fatores elencados no relatório da Antaq apontados por usuários do setor foram rolagem de cargas (demora para embarque nos navios), falta de contêineres para carregamento de cargas e suspensão de rotas/escalas.

A Antaq também mostrou que houve um aumento substancial da representatividade de reclamações a respeito de questões de cobrança de sobreestadia causadas por rolagem de cargas e omissões ou atrasos na ouvidoria do órgão desde 2019. Nos primeiros quatro meses de 2022, a representatividade dessas reclamações na ouvidoria da Antaq já é maior do que a registrada no ano de 2020.

“Antes que a soberania brasileira seja afetada, com os prejuízos cada vez maiores a todos os usuários de transporte marítimo, ações urgentes precisam ser tomadas para garantir a livre concorrência no mercado, incluindo a vedação da participação dessas empresas, direta ou indiretamente por meio de outras empresas dos seus grupos econômicos, nos leilões públicos de

arrendamentos, privatizações de Autoridades Portuárias, bem como criteriosa análise nas autorizações de terminais Privados”, informa Silva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

VLI E BP BUNGE RENOVAM PARCERIA PARA OPERAÇÃO MULTIMODAL DE AÇÚCAR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Agosto 2022



A movimentação da commodity pela Ferrovia Centro-Atlântica vai abastecer o mercado externo, principalmente da Ásia e Oriente Médio

Responsável por 27% da exportação brasileira de açúcar, por meio do Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), a VLI acaba de renovar contrato com a BP Bunge Bioenergia, uma das maiores processadoras de cana-de-açúcar do país. O acordo, com duração de cinco anos, prevê a movimentação anual de grande parte do volume de açúcar VHP produzido

pelos usinas da BP Bunge.

A carga será captada nas usinas da empresa localizadas em São Paulo, Minas Gerais e Goiás, em uma operação porta a porta, realizada inteiramente pela VLI até a Baixada Santista por meio do Trato – startup criada pela companhia, responsável pela operação rodoviária das usinas da BP Bunge até os terminais da VLI – e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), mostrando a força da companhia em oferecer soluções multimodais a seus clientes. Ao chegar no Tiplam, a commodity será exportada para abastecer principalmente os mercados da Ásia e Oriente Médio. O açúcar bruto é exportado para as principais refinarias do mundo, onde são processados e distribuídos no mercado.

A BP Bunge, joint venture resultante da união dos negócios de bioenergia e açúcar dos grupos BP e Bunge, possui 11 unidades industriais distribuídas entre os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Tocantins. Em termos de capacidade de moagem, é o segundo maior grupo do segmento sucroenergético e possui potencial para produção de até 1,7 milhão de toneladas de açúcar por safra.

“O açúcar brasileiro tem uma participação de destaque no mercado mundial. A renovação dessa parceria com a VLI permite obtermos ganhos de escala e sinergias importantes nas operações de exportação do açúcar, conectando as usinas ao porto em uma gestão integrada, fluida e, principalmente, segura”, diz André Villela de Andrade, gerente de Planejamento e Logística da BP Bunge Bioenergia.

Historicamente, o Brasil está entre os maiores produtores de açúcar do mundo. Em 2022, a expectativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é que a produção do ativo no Centro-Sul supere a barreira das 36 milhões de toneladas, registrando um aumento de 13,3% na comparação com a safra de 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

EXECUTIVOS - A SHELL BRASIL INFORMA QUE CRISTIANO PINTO DA COSTA A PRESIDÊNCIA DA COMPANHIA

A Shell Brasil informa que Cristiano Pinto da Costa assume a partir desta segunda-feira (1) a presidência da companhia. Ele substitui André Araujo, que decidiu se aposentar após 12 anos no cargo.



Costa.

“Assumir a presidência da Shell Brasil neste momento de transição energética é a maior responsabilidade da minha carreira. Manter a relevância do Brasil para a Shell em upstream continuará sendo um objetivo da minha gestão. O outro é fazer decolar várias outras áreas de negócio da companhia, como hidrogênio, eólica offshore, solar e soluções baseadas na natureza (NBS) – buscando sempre gerar valor social e um impacto positivo na vida das pessoas dentro e fora da companhia,” afirmou Cristiano Pinto da

O executivo vinha atuando como vice-presidente executivo da companhia, continuando também à frente da liderança direta do negócio de exploração e produção no país. Cristiano é engenheiro químico formado pela UFRJ com MBA pela Cranfield School of Management, no Reino Unido. Ele entrou na Shell como estagiário em 1996 e seguiu carreira internacional por 18 anos, tendo ocupado diversas posições nas linhas de downstream, gás integrado, aquisições e desinvestimentos, trading e upstream, até voltar ao Brasil em 2018 para gerenciar os ativos da Shell no pré-sal; chegando finalmente à posição de vice-presidente executivo em 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

PROJETO PORTUÁRIO DA VIBRA EM MIRAMAR É ENQUADRADO NO REIDI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01 Agosto 2022

Aprovação, publicada nesta segunda-feira (1º), prevê R\$ 6 milhões em suspensões fiscais. Empresa pretende investir R\$ 70 milhões para movimentação e armazenagem de combustíveis em arrendamento no porto organizado de Belém



Divulgação Vibra

A Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura enquadrou no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) o projeto da Vibra Energia para a ampliação de uma área no porto organizado de Belém (PA) voltada para a movimentação e a armazenagem de graneis líquidos combustíveis. O projeto “Vibra Miramar” corresponde ao arrendamento ‘BEL-08’, cuja área foi arrematada pela empresa num leilão promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em 2019.

O projeto tem investimentos previstos de aproximadamente R\$ 65,2 milhões, com suspensões fiscais estimadas em cerca de R\$ 6 milhões, segundo a portaria da secretaria de fomento publicada no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (1º). A portaria estabeleceu que a Vibra deverá informar à secretaria do Ministério da Infraestrutura sobre a conclusão do projeto ou do pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento.

No final de junho, a empresa anunciou que pretende investir cerca de R\$ 70 milhões nas obras de ampliação do porto e que este é o maior investimento atual da companhia em uma unidade operacional. A Vibra já operava no porto e, após o arrendamento, celebrou o contrato que será válido por 20 anos, podendo ser renovado sucessivamente, até o limite de 70 anos.

O contrato de arrendamento firmado entre a empresa e o Ministério da Infraestrutura em 2019 projeta a construção de uma nova bacia de tanques para armazenamento de até 28.728 metros cúbicos (m³), a construção de um parque de bombas para nova bacia de tanques, além da instalação do sistema de combate a incêndio para a nova bacia de tanques, da ampliação da plataforma de descarregamento 05 e de novas instalações elétricas para as novas instalações e sistema de iluminação dos tanques existentes.

O escopo também prevê a implantação de sistema de drenagem oleosa e pluvial para as novas instalações e adequação de instalações antigas, a demolição do piso na frente da plataforma de descarga 05, e remoções de tubulações de descarga.

O Porto de Miramar conta, atualmente, com mais de 130 mil m³ de capacidade instalada de tancagem. De acordo com a empresa, ao todo, serão sete tanques para armazenagem de gasolina, etanol anidro e hidratado, óleo combustível, diesel, biodiesel e querosene de aviação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

KONGSBERG MARITIME FORNECE SOLUÇÕES PARA ENERGIA VERDE

Da Redação **ESPECIAL NAVALSHORE 01 Agosto 2022**



DESIGN DE EMBARCAÇÕES
Mais de 900 embarcações UT e NVC estão em operação ao redor do mundo – dentro das condições de mar mais extremas conhecidas pelo homem. Nosso design UT é o benchmark da indústria de Óleo&Gás Offshore.



O MAIS AMPLO PORTFÓLIO DE PRODUTOS NA INDÚSTRIA MARÍTIMA
Nossa tecnologia pode ser encontrada em 1 a cada 4 embarcações na lista mundial de embarcações registradas, entregando energia para operações críticas, sistemas de controle e propulsão, e maquinário de deck.



INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS
Do controle na ponta dos dedos dos nossos sistemas de ponte integrada, até a praça de máquinas, sistemas de propulsão e equipamento de deck, nós temos capacidade de integração ímpar.



SUPORTE E SERVIÇO DURANTE TODO CICLO DE VIDA
Rede de serviço global com mais de 700 engenheiros de serviço treinados. Rede global de distribuição de peças e suporte técnico global 24/7. Centro de treinamento de clientes avançado na Noruega, Singapura e Brasil.

Os parques eólicos offshore devem crescer nos próximos anos, tornando-se uma maneira cada vez mais popular de atender às necessidades de energia sustentável do mundo. A Kongsberg fornece diversas soluções de tecnologia de ponta necessárias para esta revolução da energia verde.

A Kongsberg desempenhou um papel importante no desenvolvimento de algumas das tecnologias mais importantes tanto para turbinas eólicas offshore quanto para as embarcações que as tornam possíveis.

As tecnologias da Kongsberg para instalação e operação de turbinas eólicas estão bem estabelecidas, apoiadas por 50 anos de experiência que permitem operações de energia offshore seguras e eficientes.



Nossas diversas soluções digitais, tecnologia operacional e experiência em engenharia estão na vanguarda da era moderna da energia eólica marítima, visíveis em todas as fases de todo o ciclo de vida de um parque eólico offshore.

A energia eólica offshore está rapidamente se tornando mais acessível do que os combustíveis fósseis, graças à inovação no projeto de turbinas eólicas e sua infraestrutura, instalação e manutenção. Vários países já podem atender grande parte de sua demanda nacional de energia usando apenas energia eólica: aproveitar isso e ajudar o mundo a alcançar uma produção de energia 100% limpa e sustentável está no centro da missão da Kongsberg.

Vemos a Energia Eólica Offshore como um dos nossos mercados futuros mais importantes, tanto no curto quanto no longo prazo. Nosso foco em inovação e integração no setor de energia nos posiciona como um dos principais players da geração sustentável à medida que o mundo se afasta dos combustíveis fósseis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

ARRECAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 5,4 BILHÕES NO 1º SEMESTRE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 01 Agosto 2022

Valor arrecadado ficou 2% abaixo dos números obtidos no mesmo período do ano passado. De janeiro a junho de 2022, não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do adicional, assim como nos seis primeiros meses de 2021

| Arrecadação BRUTA de AFRMM | (R\$ milhões) | | |
|----------------------------|---------------|---------|------------|
| | 2021 | 2022 | Variação % |
| 1º Trimestre | 2.655,8 | 4.144,2 | 56,0% |
| 2º Trimestre | 2.875,1 | 1.268,8 | -55,9% |
| 3º Trimestre | | | |
| 4º Trimestre | | | |
| Acumulado no Ano | 5.530,9 | 5.413,1 | -2,1% |

Fonte: Ministério da Infraestrutura

[220801-tabela-01-afmmm-2t22-arrecadacao-bruta.jpg](#)

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 5,4 bilhões no primeiro semestre de 2022. O montante ficou 2% abaixo dos R\$ 5,5 bilhões arrecadados no mesmo período de 2021. No segundo trimestre, a arrecadação bruta ficou em R\$ 1,27 bilhão, 56% abaixo do apurado entre abril e junho do ano passado (R\$ 2,88 bilhões). As informações constam no relatório trimestral do AFRMM consolidado pelo Ministério da Infraestrutura.

A arrecadação líquida nos seis primeiros meses do ano ficou em R\$ 5,1 bilhões, 5% abaixo do primeiro semestre do ano passado (R\$ 5,4 bilhões). No segundo trimestre, a arrecadação líquida caiu 58% em relação ao mesmo período de 2021, passando de R\$ 2,8 bilhões para quase R\$ 1,2 bilhão. Os valores líquidos incluem os itens relativos à emenda constitucional 93/2016, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2023 (DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (10,40%).

| Arrecadação LÍQUIDA de AFRMM | (R\$ milhões) | | |
|------------------------------|----------------|----------------|--------------|
| | 2021 | 2022 | Variação % |
| 1º Trimestre | 2.571,4 | 3.923,9 | 52,6% |
| 2º Trimestre | 2.780,3 | 1.162,0 | -58,2% |
| 3º Trimestre | | | |
| 4º Trimestre | | | |
| Acumulado no Ano | 5.351,7 | 5.085,9 | -5,0% |

Fonte: Ministério da Infraestrutura

220801-tabela-02-afrmm-2t22-arrecadacao-liquida.jpg

No segundo trimestre, cada um desses itens (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) teve variação negativa de aproximadamente 58% na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total. Para o FMM e para o FN, devido às alterações de percentual de destinação trazidas pela Lei 14.301/2022 (BR do Mar), a variação percentual foi de 62,5% negativa e 971,8% positiva, respectivamente.

O quantitativo de recursos arrecadados ao FMM (receita total) no segundo trimestre foi de R\$ 1,7 bilhão, 33% abaixo dos R\$ 2,6 bilhões no mesmo período de 2021. No semestre, esse quantitativo se manteve na casa dos R\$ 5,4 bilhões, com variação de -0,04%.

| Destinação AFRMM | [R\$ milhões] | | | |
|------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 2º Trimestre | | Acumulado no ano | |
| | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 |
| AFRMM total | 2.780,3 | 1.162,0 | 5.351,7 | 5.085,9 |
| FMM | 1.850,9 | 693,4 | 3.562,7 | 3.288,0 |
| DRU | 834,0 | 348,4 | 1.605,4 | 1.525,8 |
| FNDCT | 58,4 | 24,4 | 112,4 | 106,8 |
| FDEPM | 29,2 | 12,2 | 56,2 | 53,4 |
| FN | 7,8 | 83,6 | 15,0 | 111,9 |

Fonte: Ministério da Infraestrutura

220801-tabela-03-afrmm-2t22-destinacao-legal.jpg

O relatório traz ainda que, de abril a junho de 2022, foram aplicados R\$ 328,4 milhões de recursos do FMM, 172% acima dos R\$ 120,6 milhões de desembolsos no mesmo período de 2021. Do total no 2T22, R\$ 199 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 666% acima dos R\$ 26 milhões no segundo trimestre do ano passado.

No semestre, foram aplicados R\$ 605,7 milhões de recursos do fundo, 193% que em igual período anterior (R\$ 206,5 milhões). Ao todo, R\$ 256 milhões foram direcionados ao financiamento de embarcações nos seis primeiros meses do ano, alta de 827% em relação ao mesmo período de 2021 (R\$ 27,6 milhões). Nos seis primeiros meses do ano foram contabilizados R\$ 22,7 milhões referente a empréstimos para projetos de estaleiros — categoria que não teve registro no período de janeiro a junho de 2021.

| Fontes de Recursos do FMM | [R\$ milhões] | | | | | |
|---------------------------------|----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|---------------|
| | 2º Trimestre | | | Acumulado no Ano | | |
| | 2021 | 2022 | Var % | 2021 | 2022 | Var % |
| Arrecadação AFRMM | 1.850,7 | 693,7 | -62,5% | 3.562,3 | 3.287,9 | -7,7% |
| Dívida Ativa do AFRMM | 0,1 | 0,04 | -60,0% | 0,1 | 0,1 | - |
| Encargos da Div. Ativa do AFRMM | 0,1 | -0,3 | -400,0% | 0,2 | - | -100% |
| Total AFRMM | 1.850,9 | 693,4 | -62,5% | 3.562,7 | 3.288,0 | -7,7% |
| Retorno Financiamento | 697,0 | 816,7 | 17,2% | 1.445,2 | 1.698,7 | 17,5% |
| Amortização | 594,3 | 675,6 | 13,7% | 1.224,0 | 1.411,1 | 15,3% |
| Juros | 102,7 | 141,1 | 37,4% | 221,2 | 287,6 | 30,0% |
| Remuneração de Dep. Bancários | 58,9 | 239,6 | 306,8% | 394,6 | 417,2 | 5,7% |
| Restituição de Convênios | 6,7 | 2,6 | -61,2% | 6,7 | 2,8 | -58,21% |
| RECEITA TOTAL | 2.613,5 | 1.752,3 | -33,0% | 5.409,1 | 5.406,7 | -0,04% |

Fonte: Ministério da Infraestrutura

220801-

tabela-04-afmmm-2t22-fontes-recursos-fmm.jpg

De janeiro a junho, assim como no mesmo período do ano passado, não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM, assim como no mesmo período do ano passado. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004. Já o ressarcimento relativo à Receita Federal somou R\$ 106,6 milhões no segundo trimestre do ano, 12,7% acima dos R\$ 94,6 milhões de abril a junho de 2021. No acumulado do ano, este ressarcimento soma R\$ 327 milhões, 82,7% a mais que no primeiro semestre de 2021 (R\$ 179 milhões).

| Aplicação de Recursos do FMM | [R\$ milhões] | | | | | |
|---|---------------|--------------|---------------|------------------|--------------|---------------|
| | 2º Trimestre | | | Acumulado no Ano | | |
| | 2021 | 2022 | Var % | 2021 | 2022 | Var % |
| Financ. a Projetos – Embarcações ¹ | 26,0 | 199,1 | 666,4% | 27,6 | 256,2 | 827,1% |
| Financ. a Projetos - Estaleiros ¹ | - | 22,7 | - | - | 22,7 | - |
| Ressarcimento DEFOM ² | - | - | - | - | - | - |
| Ressarcimento RFB | 94,6 | 106,6 | 12,7% | 178,9 | 326,8 | 82,7% |
| DESEMBOLSO TOTAL | 120,6 | 328,4 | 172,3% | 206,5 | 605,7 | 193,3% |

Fonte: Ministério da Infraestrutura

220801-tabela-05-afmmm-2t22-aplicacao-recursos-fmm.jpg

(1) Valores efetivamente repassados aos mutuários pelos agentes financeiros

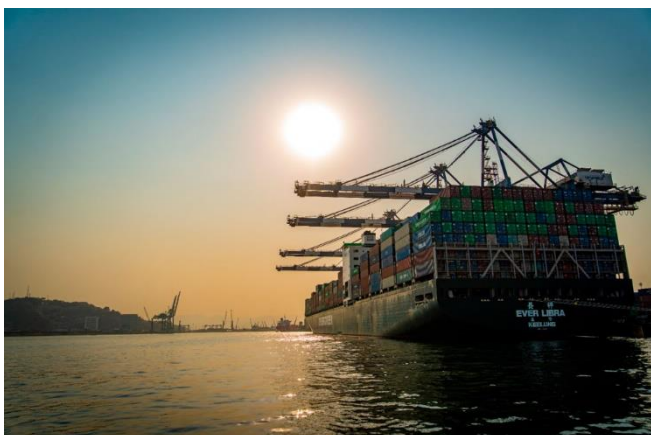
(2) Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - EBN da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, conforme dispõe o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022

RELATÓRIO DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 31 Julho 2022



A Antaq apresentou, na quinta-feira (28), o relatório final do grupo de trabalho criado para avaliar os impactos da pandemia da Covid-19 no transporte marítimo. O objetivo do relatório foi apresentar os resultados alcançados pela Agência, contemplando, entre outros pontos, a análise do setor logístico de contêineres e o levantamento dos impactos diretos nos terminais portuários brasileiros.

Entre as principais conclusões do trabalho, estão:

- A falta de contêineres e a capacidade logística dos portos ocasionaram um grande problema logístico internacional; sendo certo que os prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação perdurará em um horizonte de médio prazo;

- No contexto nacional, focando especificamente na movimentação de contêineres, a série histórica demonstra um crescimento da quantidade transportada no longo prazo. O transporte de contêineres, de modo geral, não foi afetado negativamente, mantendo seu ritmo de crescimento durante a pandemia e tendo reflexos também das mudanças de perfis dos consumidores.

- Observaram-se os reflexos sobre a operação dos portos, com impactos principalmente comerciais, mas que também afetaram a logística e as finanças dos agentes consultados (usuários do transporte marítimo, portos e terminais de carga). Os principais impactos observados estão relacionados às omissões de escala, à concentração de movimentação de cargas, à ocupação de pátio, às filas, à credibilidade com clientes diante da falta de previsibilidade da entrega da carga, ao aumento dos fretes e à ocorrência de navios com tripulação positiva para o coronavírus.

Cinco Indicadores

O relatório contém cinco importantes indicadores para verificar a existência de alguma distorção em relação ao antes e após o início da pandemia de Covid-19, tomando por base março de 2020, mês de início da pandemia no Brasil. O grupo de trabalho definiu os seguintes indicadores: total de atracções; prancha média operacional em unidades/hora; tempo médio para atracção em horas; tempo médio de operação em horas e tempo médio atracado em horas.

Conforme o estudo, constatou-se que o período pós-pandemia afetou de certa forma a produtividade e os tempos médios envolvendo estadias de navios, muito embora esses efeitos não foram considerados relevantes. "Inicialmente, o número total de atracções não sofreu impactos significativos. Suas inter-relações com outros indicadores não o tornam um fator que aponte algum tipo de problema, até mesmo porque a movimentação portuária de contêineres vem aumentando nesses últimos anos sem afetar o número de atracções na mesma proporção", apontou o relatório.

Em relação ao indicador de produtividade, também conhecido como prancha média, aferiu-se também queda nas unidades/h movimentadas em média nos terminais de contêineres, tendo-se por base os dados anteriores ao mês de maio de 2021. Observou-se que em agosto de 2021 a média apontou 51,5 u/h, enquanto em junho de 2019 atingiu-se o número máximo de 59,3.

O levantamento concluiu, ainda, que todos os tempos mensurados pareceram afetados após a Covid-19, principalmente nos últimos meses de 2021, quando houve aumento no tempo para atracar, aumento no procedimento de operação e no total do tempo atracado. O patamar alcançado em agosto de 2021 mostrou-se bem mais elevado do que aquele existente antes da pandemia do Covid-19. A partir desses dados, é possível identificar que o Brasil também sofreu com fenômenos similares ao mercado internacional, embora em diferentes graus.

Omissões

A partir de janeiro de 2022, a Antaq incorporou em seu Sistema de Desempenho Portuário o módulo pelo qual os portos organizados e terminais autorizados informam as omissões ocorridas em seus berços.

Omissões de escalas são entendidas como cancelamentos dos acessos dos navios a determinado terminal portuário, o que na prática significa dizer que as atracções de navios previstas para acontecer em uma janela específica não mais acontecerão. O navio não mais acessará o porto na data e período previstos e, conseqüentemente, não mais descarregará a carga de importação que ele desembarcaria nos terminais e tampouco receberá a carga de exportação que ele se compromissou a carregar.

O estudo trouxe o número de omissões ocorridas em terminais autorizados de contêineres, no ano de 2022, de janeiro a junho. Destaca-se o número mais elevado para os terminais localizados na Região Sul, totalizando 56 ausências de escala nesse período. No total, de janeiro a junho de 2022, foram 89 omissões de escalas relacionadas com terminais autorizados nas diversas regiões brasileiras.

Considerando-se os portos organizados, com seus cais públicos e terminais arrendados, entre os meses de janeiro e junho, observaram-se 316 omissões em terminais arrendados e cais públicos, presentes nos portos organizados. A maior presença de omissões, considerando-se as regiões, está representada para o Nordeste (143), em seguida o Sudeste (101), e por último, a Região Sul com 72 faltas de escala.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 01/08/2022

ARTIGO - THC2: ENFIM, A ILEGALIDADE

Por Rômulo Gaspar Barcellos de Almeida OPINIÃO 31 Julho 2022

O debate envolvendo a ilegalidade da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), popularmente denominada de “THC2”, recebeu nos últimos dias um novo, importante e — confiamos que — último capítulo.



Na esteira do entendimento sedimentado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e Tribunal de Contas da União (TCU), que já reconheceram a abusividade/ilegalidade da cobrança, porquanto desarrazoada e anticompetitiva, chegou a vez da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) suspender imediatamente os efeitos dos dispositivos da Resolução Normativa nº 72/2021, extirpando todas as cobranças relativas e conexas ao Serviço de Segregação e Entrega (SSE) nas instalações portuárias.

À guisa de esclarecimento, cabe ressaltar que há mais de 20 anos operadores portuários criaram uma espécie de pedágio para entrega de contêineres importados aos Terminais Retroportuários Alfandegados. O THC2, nada mais é do que uma cobrança dúplice, relacionada à movimentação das cargas, porém, já incluída na tarifa denominada box rate (cesta de serviços), que é paga pelo armador quando da saída da carga no terminal portuário de origem.

A cobrança desta jabuticaba brasileira, e digo isto pois o THC2 sequer se faz presente em qualquer dos quatro cantos do mundo, é justificada sob o argumento de tratar-se de uma contrapartida ao benefício auferido com o fluxo próprio e célere de movimentação de cargas, que na concepção dos terminais portuários demanda equipamentos, infraestrutura e mão de obra especializada.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 095/2022
Página 68 de 68
Data: 01/08/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A ideia seria genial, se a cobrança não fosse ilícita, antiética e transgressora da livre competição.

Confiando em que o desprezo às decisões dos órgãos judicantes e regulamentadores não lhes trará consequências graves, os terminais portuários permanecem promovendo a cobrança do THC2 até o momento, em prejuízo do consumidor final e livre mercado.

Lamentável, para se dizer o mínimo, é o fato de termos que acompanhar tantas batalhas jurídicas ao longo dos últimos anos para se chegar a um capítulo final. Bastaria o bom senso. Conforme reforçado a alhures pelo Tribunal de Contas da União, a cobrança do THC2 acaba por colocar em risco a concorrência no mercado de armazenagem, impactando diretamente no custo logística e, em última instância, no Custo Brasil, ao passo que beneficia indevidamente poucos e gigantes players desse setor, que é deveras crucial ao desenvolvimento econômico do país.



A despeito de qualquer insatisfação, em razão da relevância da matéria e da gravidade das irregularidades ainda perpetradas no mercado, o cumprimento e observância às determinações impostas pelo Cade, TCU e Antaq é medida que se impõe, revelando-se indispensável ainda a preservação da segurança jurídica no capítulo final desta história.

Rômulo Gaspar Barcellos de Almeida***Rômulo Gaspar Barcellos de Almeida, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 176.700, Head of Legal na Multilog S/A. Graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)***

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 01/08/2022