

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 098/2022
Data: 05/08/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS DEBATERÁ EM SANTOS RUMOS E INOVAÇÕES PARA O SETOR.....	4
VENDA DE PORTO DE SANTOS VAI AO TCU NESTE MÊS, SEGUNDO MARCELO SAMPAIO.....	5
BR DO MAR: GOVERNO PÚBLICA PORTARIA PARA HABILITAR EMPRESAS EM PROGRAMA DE CABOTAGEM.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ PRORROGA ENTRADA EM VIGOR DE TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
RENAVE ZERO KM PASSA A REGISTRAR VEÍCULOS INACABADOS A PARTIR DESTA MÊS.....	8
RAFAEL FURTADO É NOMEADO SECRETÁRIO DE FOMENTO, PLANEJAMENTO E PARCERIAS DO MÍNIFRA.....	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
MARGEM DE EMPRÉSTIMO CONSIGNADO É AMPLIADA PARA SERVIDORES PÚBLICOS FEDERAIS.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	10
EDITORIAL – A DESESTAZAÇÃO E A COLEVIDADE.....	10
NACIONAL - HUB – BR DO MAR.....	11
<i>Em Santos 1</i>	11
<i>Em Santos 2</i>	11
<i>Em Santos 3</i>	11
<i>Paraná</i>	11
<i>Nota de pesar</i>	11
NACIONAL - LATAM, GOL E AZUL FECHAM 1º TRIMESTRE COM LUCRO LÍQUIDO DE R\$4,5 BI.....	12
NACIONAL - NOVAS EMPRESAS DE ÔNIBUS QUESTIONAM OBRIGATORIEDADE DE VENDA DE PASSAGENS EM PONTOS FÍSICOS.....	13
REGIÃO SUDESTE - PLANO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENVIADO AO TCU NESTE MÊS.....	14
REGIÃO SUDESTE - CARTA DEFENDE RESPEITO AOS CONTRATOS VIGENTES NA DESESTAZAÇÃO.....	15
REGIÃO SUDESTE - OPERADORES QUEREM PARTICIPAR DO CONTROLE ACIONÁRIO DO PORTO DE SANTOS.....	17
REGIÃO SUDESTE - REPRESENTANTES DA CARGA PEDEM MENOS BUROCRACIA E MAIS CELERIDADE DE ÓRGÃOS PÚBLICOS.....	18
ECONOMIA AZUL NO ESG TALKS.....	19
REGIÃO SUDESTE - EDITAL DA FIPS DEVE SAIR EM AGOSTO, DIZ PRESIDENTE DA SPA.....	19
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS DO FUTURO DEPENDE DA DESESTATIZAÇÃO, AFIRMAM AUTORIDADES.....	21
OPINIÃO - ESC - O PAPEL DA INDÚSTRIA MARÍTIMA NA ECONOMIA AZUL.....	23
VITRINE - SANTOS EXPORT.....	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
AGRONEGÓCIO MOVIMENTA PORTO.....	27
ITAJAÍ VAI LANÇAR EDITAL PARA ESCOLHA DO NOVO OPERADOR PORTUÁRIO DOS BERÇOS 1 E 2 DURANTE PERÍODO DE TRANSIÇÃO.....	27
PETROLEIRO STENA PROGRESS RETORNA AO PORTO DE CABEDELO PARA O DESEMBARQUE DE 10 MIL T DE GASOLINA.....	28
PORTOS DO PARANÁ ATINGEM MELHOR MARCA MENSAL DE 2022 EM JULHO.....	29
PORTO DE XANGAI MOVIMENTA RECORDE DE 4,3 MILHÕES DE TEUS EM JULHO.....	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	30
‘LEGISLAÇÃO PRECISA CONSOLIDAR NOVO MOMENTO QUE A ENERGIA VIVE NO NORDESTE’, DIZ DEPUTADO.....	30
SHIZEN LIDERA EM NOVAS EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
CVM DIZ QUE MANUTENÇÃO DE INDICADOS PELO GOVERNO AO CONSELHO DA PETROBRAS ‘CAUSA ESTRANHEZA’.....	34
PETROBRAS CONVOCA ACIONISTAS PARA ELEIÇÃO DE NOVOS CONSELHEIROS NO DIA 19.....	35
ORÇAMENTO DE 2023 TERÁ PELO MENOS R\$ 12 BI PARA REAJUSTE SALARIAL A SERVIDOR.....	36
DIESEL MAIS BARATO: DECISÃO ALIVIA INFLAÇÃO, MAS FOI TÉCNICA OU POLÍTICA?.....	37
ACIONISTAS DA TESLA, DE ELON MUSK, APROVAM DESMEMBRAMENTO DE AÇÕES DE UMA PARA TRÊS.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	40
SACHSIDA COBRA PETROBRAS SOBRE VENDA DE REFINARIAS: ‘VAMOS TENTAR A SÉRIO?’.....	40
DIRETORIA DA ANP FORMA MAIORIA CONTRA REGRA QUE OBRIGARIA AUMENTO DE ESTOQUES DE DIESEL.....	41
DEBÊNTURE DE EIKE BATISTA TEM SETE INTERESSADOS, MAS LEILÃO PODE FICAR SEM OFERTAS.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 098/2022
Página 3 de 54
Data: 05/08/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	43
WILSON FERREIRA JR. É ELEITO PRESIDENTE DA ELETROBRAS E IVAN MONTEIRO, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO....	43
PUTIN E ERDOGAN INICIAM CÚPULA PARA ESTREITAR LAÇOS ECONÔMICOS ENTRE RÚSSIA E TURQUIA	44
KARPOWERSHIP MANTÉM OBRAS DE TÉRMICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA, SEGUNDO ONG; EMPRESA NEGA	45
REDUÇÃO DA GASOLINA É 'PONTA DO ICEBERG', DIZ SACHSIDA	46
EXERCÍCIOS MILITARES DA CHINA AFASTAM NAVIOS DE TAIWAN E AFETAM COMÉRCIO DE TECNOLOGIA	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
OPERADORES ESPERAM REVISÃO DO LIMITE DE PARTICIPAÇÃO EM LEILÃO DESESTATIZAÇÃO	48
CABOTAGEM E PROXIMIDADE COM DOIS PORTOS ATRAI INVESTIMENTO DE R\$ 200 MILHÕES PARA ITAJAÍ.....	49
SANTOS BRASIL SUGERE ALGUMA INSTÂNCIA DE DECISÃO PARA CAPS.....	51
REFLEXOS DE NOVA GESTÃO SERÃO PERCEBIDOS NA TARIFA EM ATÉ 6 MESES, ACREDITA NERY.....	52
PRIMEIRA FASE DO EDITAL DA FIPS PODE SER DIVULGADA EM AGOSTO	53
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS DEBATERÁ EM SANTOS RUMOS E INOVAÇÕES PARA O SETOR

Evento promovido pela AAPA Latino e patrocinado pelo Grupo Tribuna ocorrerá em novembro
Por: Anderson Firmino



*Ao todo, serão mais de 50 palestrantes e 600 participantes no evento
Foto: Matheus Tagé/AT*

A programação do XXX Congresso Latino-Americano de Portos, que será promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA) em Santos entre 28 e 30 de novembro, contará com importantes discussões sobre o setor, ligadas às áreas de infraestrutura, tecnologia, consultoria, inovação e engenharia. Ao todo, serão mais de 50 palestrantes e 600 participantes no evento, que terá patrocínio

do Grupo Tribuna.

“Os portos da nossa região são parte de uma rede de comércio conectada e sensível às circunstâncias globais, como a pandemia da covid-19, conflitos bélicos e crises econômicas dos últimos anos. Por isso, a indústria latina de portos precisa atender e analisar os sinais que vêm de diferentes localidades, para definir estratégias de médio e longo prazos, corrigir rumos ou adicionar inovações em seus processos”, afirma a diretora-geral da AAPA Latino, Zulma Dinelli.



*Para Zulma Dinelli, setor deve definir estratégias de médio e longo prazos
Foto: Divulgação/AAPA*

Primeiras atividades

Para 28 de novembro, está prevista uma visita técnica ao Porto de Santos. À noite, haverá uma recepção de boas-vindas, por conta da Santos Port Authority (SPA). Os debates começam no dia seguinte. O painel Cenários e Previsões para o Comércio, o Transporte Marítimo e os Portos, onde haverá análise das

tensões geopolíticas recentes, o panorama atual e as perspectivas de recuperação dos mercados, dará início às atividades.

“Quisemos manter um espaço para reflexão sobre como a pandemia impactou nossos setores e como nossos portos e atores da cadeia logística preparam sua recuperação quando a crise passar”, acrescenta Zulma.

O espaço sobre Investimentos e Projetos Portuários na América Latina, onde serão revisados os planos de investimento em infraestrutura, equipamentos e tecnologia na região, também marcará presença, assim como o fórum Transição Energética no Transporte Marítimo, sobre descarbonização, sustentabilidade e experiências em questões ambientais.

Estratégias

Ainda no dia 29, o painel Produtividade Portuária: Experiências e Recomendações para Melhorá-la mostrará estratégias para as novas demandas do comércio internacional. O tema Portos Fluviais e Hidrovias e as possibilidades de integração dos territórios latino-americanos serão debatidos. A jornada termina com a apresentação do Porto de Barranquilla, na Colômbia, e os preparativos como anfitrião do AAPA Latino de 2023.

“O Congresso é uma oportunidade única para conhecer, junto a especialistas internacionais, estudiosos e líderes do setor, as boas práticas e iniciativas que marcarão o caminho da recuperação da indústria nos próximos anos”, frisa a diretora-geral da AAPA Latino.

Players no foco

Já no dia 30, a programação iniciará com a sessão Transporte Marítimo 2030: Contagem regressiva para acabar com a Exclusão Digital, que abordará a eficiência no setor, a participação dos players e a utilização de tecnologias inteligentes em prol dos clientes.

Enquanto isso, o painel Portos em Alerta abordará temas relacionados a cibersegurança, terrorismo e pirataria. O dia prossegue com a mesa #CharlasdePuerto - Debates Estratégicos, na qual atores do setor falarão sobre rumos e expectativas para o negócio. O setor marítimo turístico será tema no debate Uma Nova Era para o Transporte de Cruzeiros. Outros painéis importantes são Financiamento Inteligente para o Crescimento Estratégico e Soluções para a Indústria Portuária.

Para finalizar o evento, será entregue o Prêmio à Excelência na Indústria Portuária, uma parceria da Comissão Interamericana de Portos da Organização dos Estados Americanos (CIP/OEA) com a AAPA. Trata-se de um reconhecimento aos portos que contribuem para a prosperidade econômica e social das comunidades onde atuam.

“Teremos uma feira de expositores, com muitas novidades, bem como a visita técnica ao Porto de Santos e outras atividades. Além da importante presença dos líderes da indústria logística naval e portuária, todos relacionados aos mais de 1,5 mil terminais, poderemos dialogar com eles e se atualizar sobre as temáticas-chave do setor”, complementa Zulma.

Escolha

Segundo a diretora-geral da AAPA Latino, Zulma Dinelli, a escolha de Santos para a sede da conferência neste ano por conta de sua relevância como polo logístico e por seu simbolismo - a definição ocorreu durante o último congresso em 2019, em Miami (EUA).

“Depois de dois anos difíceis, em meio à pandemia e seus efeitos, poder estar no maior complexo portuário da América Latina é um incentivo enorme para o setor. Em Santos, estaremos marcando um ponto de inflexão rumo à recuperação de nossa logística portuária. Agradecemos à Autoridade Portuária de Santos e à Cidade, que abrirão suas portas a todos os portos da América Latina”.

Inscrições Para participar, é necessário se inscrever no site do congresso (www.aapalatin.com), que traz detalhes sobre as diferentes formas de participação. Outras informações podem ser obtidas pelo e-mail info@aapalatin.com.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2022

VENDA DE PORTO DE SANTOS VAI AO TCU NESTE MÊS, SEGUNDO MARCELO SAMPAIO

Ministro da Infraestrutura, em postagem, reforçou a intenção do governo de realizar o leilão ainda em dezembro



Para fazer o leilão ainda em dezembro, o governo conta que o TCU possa dar aval à desestatização até outubro Foto: Arquivo/AT

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou nesta quinta-feira (4), em publicação no Twitter, que o governo enviará neste mês ao Tribunal de Contas da União (TCU) os estudos de privatização do Porto de Santos. Na postagem, o ministro reforçou a intenção do governo de realizar o leilão ainda em dezembro.

"Informamos em primeira mão que encaminharemos ao TCU, ainda neste mês de agosto, os estudos para desestatização do Porto de Santos. Leilão será em dezembro de 2022. Vamos em frente, garantindo investimentos importantes para a infra do Brasil", disse Sampaio nesta quinta (4) no Twitter.

A realização do certame ainda neste ano é vista com cada vez mais desconfiança no setor - e mesmo por integrantes do governo. Para fazer o leilão ainda em dezembro, o governo conta que o TCU possa dar aval à desestatização até outubro. A Corte, contudo, pode levar mais tempo para analisar o projeto de privatização do porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2022

BR DO MAR: GOVERNO PUBLICA PORTARIA PARA HABILITAR EMPRESAS EM PROGRAMA DE CABOTAGEM

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o procedimento é 100% digital e sem custos

Por: ATribuna.com.br



Segundo o Ministério da Infraestrutura, o procedimento é um serviço 100% digital, Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo

Sete meses após sancionar a lei que estabeleceu o programa de incentivo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar, o Governo Federal editou na quarta-feira (3) uma portaria que define as regras para a habilitação de empresas que poderão se enquadrar no programa.

Com isso, de acordo com o Ministério da Infraestrutura (MInfra), as empresas brasileiras de Navegação (EBN) e de Navegação Condicionada (EBN-CON) já podem acessar a plataforma do Governo Federal para requerer à pasta a habilitação.

Segundo o MInfra, o procedimento é um serviço 100% digital, sem custos e simplificado, bastando o envio via plataforma de documentação que inclui, por exemplo, comprovação de situação regular em relação aos tributos federais e autorização emitida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para operar como EBN e EBN-CON, entre outros.

O BR do Mar prevê mais hipóteses em que as empresas de navegação poderão afretar embarcações a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos. Para acessar esses novos formatos, o negócio só poderá afretar navios que sejam de subsidiária estrangeira pertencente a uma empresa brasileira de navegação.

Para a União, isso dá mais segurança de que haverá frota disponível para a cabotagem no Brasil. Além da portaria, o Poder Executivo ainda precisa regulamentar a lei por decreto.

Contudo, debates entre os ministérios da Economia e da Infraestrutura sobre a definição de viagens para atendimento exclusivo de contratos de longo prazo e de operações especiais atrasaram a edição das normas.

Ampliação

Segundo o Ministério da Infraestrutura, com as novas regras para a cabotagem, será possível ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as que operam no petróleo e derivados.



O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. A liberação total, no entanto, acontecerá só em quatro anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRORROGA ENTRADA EM VIGOR DE TRÊS RESOLUÇÕES SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR

Normas passam a valer a partir de 1º de novembro

A ANTAQ prorrogou a entrada em vigor das Resoluções nºs 80, 81 e 82/2022 para 1º de novembro, com efeitos retroativos a partir de 1º de agosto. A decisão saiu nesta sexta-feira (5) no Diário Oficial da União. Acesse aqui. As normas foram publicadas em 7 de julho. Os atos normativos estão relacionados a outorgas, direitos e deveres dos passageiros, além de determinações acerca do transporte privado.

Uma das resoluções publicadas foi a de Nº 80, que estabelece critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte, homologação de embarcações no Sistema Mercante e afretamento de embarcações na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

Conforme a norma, somente poderá prestar o serviço de transporte na navegação interior a empresa previamente autorizada pela ANTAQ. As autorizações terão por objeto a prestação de serviço de: transporte regular de passageiros e veículos em percurso longitudinal; transporte regular de passageiros e veículos em percurso de travessia; transporte privado de cargas fracionadas; ou transporte privado de cargas, pessoas e veículos.

A resolução traz, ainda, que as transportadoras que operam exclusivamente no transporte de cargas em percurso intermunicipal ou municipal na navegação interior poderão obter a homologação de suas embarcações no Sistema Mercante junto à ANTAQ, apresentando a documentação presente na norma.

Sobre a autorização de afretamento, a resolução destaca que será formalizada mediante ato unilateral da ANTAQ, observará o disposto nas leis e nas normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos tratados, nas convenções e nos acordos internacionais, dos quais o Brasil seja signatário.

A navegação interior de percurso nacional somente poderá ser realizada por: embarcação de bandeira brasileira; e embarcação de bandeira estrangeira afretada por EBN, exclusivamente nos casos previstos na Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997 e nesta resolução e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos.

Direitos e Deveres de Passageiros

A Agência também publicou a Resolução Nº 81, que detalha direitos e deveres no transporte regular na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal, ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais. A norma se aplica aos serviços autorizados pela ANTAQ de transporte regular de passageiros e veículos na navegação interior em percurso de travessia e longitudinal.



A resolução lista os direitos básicos do usuário: urbanidade, respeito, acessibilidade e cortesia no atendimento aos passageiros; presunção de boa-fé do usuário; informações adequadas e claras sobre o serviço prestado; igualdade no tratamento aos usuários, vedado qualquer tipo de discriminação; cumprimento de horários de chegada e saída; adoção de medidas visando à proteção à saúde e à segurança; proteção de suas informações pessoais; e comunicação prévia da alteração, suspensão ou interrupção da prestação de serviço.

Além disso, a resolução destaca os direitos a benefícios legais como os que asseguram à criança acompanhada do responsável legal, no transporte regular interestadual em percurso longitudinal, uma gratuidade, por responsável legal, para crianças de até seis anos de idade incompletos, desde que não ocupe acomodação individual; e pelo menos 50% de desconto no preço de passagem para todas as crianças de até doze anos de idade incompletos; e no transporte regular de travessia, gratuidade para crianças de até cinco anos de idade, desde que não ocupem acomodação individual.

A norma traz, também, que são assegurados, na modalidade de transporte regular interestadual, para pessoa idosa com idade igual ou superior a 60 anos e renda igual ou inferior a dois salários-mínimos: reserva de duas vagas gratuitas por embarcação; e desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas.

Transporte Privado

A Agência também publicou no DOU a Resolução Nº 82, que estabelece direitos e deveres do transporte privado na navegação interior interestadual, internacional, em diretriz de rodovia federal ou realizada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

Entre os deveres da transportadora listados na norma estão: executar a prestação do serviço conforme discriminado no termo de autorização; permitir e facilitar o livre acesso e o exercício da fiscalização pelos agentes da ANTAQ ou por ela nomeados para agirem em seu nome; observar as normas e regulamentos pertinentes, bem como os tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário; no caso do transporte de cargas, emitir e portar o manifesto ou o conhecimento de embarque de carga durante a prestação do serviço; e regularizar, nos prazos que lhe sejam fixados, a execução dos serviços autorizados.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 05/08/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RENAVE ZERO KM PASSA A REGISTRAR VEÍCULOS INACABADOS A PARTIR DESTES MÊS

Iniciativa da Secretaria Nacional de Trânsito visa combater fraude e clonagem de automóveis saídos da fábrica

A partir da próxima terça-feira (9), os veículos inacabados que passam por concessionárias entrarão no fluxo do Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave), um sistema de gerenciamento e controle de veículos em estoque, integrado ao Sistema Nacional de Veículos Automotores (Renavam). O intuito da iniciativa é combater a fraude do primeiro emplacamento e a clonagem de veículo zero quilômetro.

Até hoje, apenas os veículos saídos da fábrica completos faziam parte do registro. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entende-se por inacabado todo o chassi e plataforma para

ônibus ou micro-ônibus ou ainda chassis de caminhões, caminhonetes, utilitários, com cabine completa, incompleta ou sem cabine.

A ampliação do sistema Renave envolverá empresas que comercializam veículos que necessitem de complementação, como concessionárias que vendem veículos inacabados; revendedores atacadistas que não possuem fábricas no Brasil e vendem veículos com esse perfil; implementadores, transformadores e encarroçadores que trabalham com o mesmo produto.

Base de dados

O Renave foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Para dúvidas e informações adicionais acesse o link <https://atendimento.serpro.gov.br/renave> e selecione a opção “Suporte - Dúvidas referentes a utilização do sistema”.

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

Data: 05/08/2022

RAFAEL FURTADO É NOMEADO SECRETÁRIO DE FOMENTO, PLANEJAMENTO E PARCERIAS DO MINFRA

Advogado e especialista em logística, gestor exercia o cargo de forma interina desde julho deste ano



- Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Foi nomeado, nesta quinta-feira (4), como secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Magalhães Furtado, que estava no exercício do cargo desde julho. O gestor faz parte do quadro da secretaria desde sua criação, em 2019, quando atuou como coordenador-geral. A partir de 2020, passou a ocupar o cargo de diretor de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura. A nomeação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

Furtado é graduado em direito pela Universidade de Fortaleza e mestrando em logística e gestão portuária pela Universitat Politècnica de València e em administração pública pela Fundação Getúlio Vargas. Advogado da União, o novo secretário atua no setor de transportes, em cargos jurídicos ou de gestão, desde 2003. Na área de infraestrutura, também tem experiência em saneamento, habitação e telecomunicações.

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

Data: 05/08/2022

MARGEM DE EMPRÉSTIMO CONSIGNADO É AMPLIADA PARA SERVIDORES PÚBLICOS FEDERAIS

Houve aumento de 35% para 40% em desconto máximo em folha de pagamento do servidor na contratação de crédito consignado



A Medida Provisória nº 1.132/2022, publicada nesta quinta-feira (4/8) no Diário Oficial da União, eleva de 35% para 40% o percentual máximo para contratação de serviço de empréstimo consignado por servidores federais com desconto automático em folha de pagamento. A norma estabelece, ainda, que 5% dessa margem sejam reservados, exclusivamente, para amortizar despesas contraídas por meio de cartão de crédito, incluindo a realização de saques com o cartão.

O mesmo limite de 40% vale, também, para servidores públicos federais inativos, militares das Forças Armadas ativos e da reserva/inativos, empregados públicos federais da administração direta, autárquica e fundacional e pensionistas de servidores e de militares, caso não haja outro regulamento específico.

Segundo a MP, não poderá ser contratada uma nova consignação quando a soma de descontos na remuneração alcançar 70%. Consideram-se descontos na remuneração os obrigatórios – como o Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF) e a contribuição previdenciária – e as consignações, que não podem alcançar ou exceder o limite de 70% da base de incidência do consignado.

A Medida Provisória reforça também que, antes de cada contratação, deverá ser informado ao tomador do crédito o custo efetivo total e o prazo para quitação integral das obrigações assumidas.

No Congresso Nacional, já tramitava outro Projeto de Lei de Conversão (PLV) sobre empréstimo consignado, que precisou ser alterada, por sugestão do Ministério da Economia, já que o texto restringia as espécies de consignações permitidas, excluindo outras. O texto anterior citava, por exemplo, que 35% das consignações seriam destinadas, exclusivamente, para amortização de prestações relativas a operações de empréstimo, financiamento e arrendamento mercantil.

O Ministério da Economia entende que essas modalidades são apenas algumas passíveis de serem consignadas em folha pelo servidor e que, por isso, a proposição legislativa excluiria a possibilidade de consignar outras modalidades na margem facultativa, podendo caracterizar reserva de mercado ao privilegiar instituições financeiras em detrimento de outras. Além disso, não havia citação ao limite de 70%, o que poderia favorecer o descumprimento de obrigações já assumidas pelos servidores perante as instituições consignatárias.

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

Data: 05/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A DESESTAZAÇÃO E A COLEVIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, anunciou ontem que o projeto de desestatização do Porto de Santos deve ser concluído e enviado para a avaliação do Tribunal de Contas da União até o final do mês. E segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, a versão a ser apresentada deve trazer mudanças pontuais em relação à original, podendo atender sugestões do setor privado. Entre os temas que ainda estão sob análise e serão definidos nesses 25 dias, estão um maior prazo de concessão - a primeira proposta é de 35 anos - e o aumento do limite de participação de operadores e arrendatários do complexo marítimo no controle acionário da futura concessionária - atualmente, eles podem ter 5% individualmente e 20% em consórcio.

Esses avanços foram destacados pelas autoridades durante sua participação na edição deste ano do Santos Export - Fórum Regional, promovida pelo Centro de Estudos em Logística, Transportes e Comércio Exterior do Brasil Export na última quarta-feira e ontem, dias 3 e 4, em Guarujá.

Sampaio participou do encerramento do fórum, na noite dessa quinta-feira. Em um auditório lotado, reunindo mais de 200 pessoas, entre lideranças empresariais, consultores, especialistas no setor e

autoridades, o ministro destacou que assumiu o compromisso com a Presidência do Tribunal de Contas da União (TCU), atualmente exercida pelo ministro Bruno Dantas, de enviar os estudos sobre a desestatização do complexo marítimo santista ainda este mês. E na sequência, afirmou que o leilão de concessão do principal porto do Brasil será realizado ainda neste ano.

Horas antes, o secretário Mario Povia detalhava que ajustes em normas dessa concessão, como seu prazo e o limite a ser imposto para a participação de arrendatários de áreas do cais santista e operadores, na futura concessionária, estavam sendo reavaliados. Tanto Sampaio como Povia deixaram claro que todo o processo será tratado com transparência e que o Governo estava aberto às propostas do setor - maior prova foi exatamente o fato de se reconsiderar regras da proposta original, cuja alteração foi pedida por empresários.

E essa deve ser a postura a ser adotada pelo Ministério nessa e nas próximas desestatizações. Estes são processos extremamente complexos - o de Santos, dada sua importância econômica, ainda mais - e que devem ser tratados em conjunto, de forma harmônica, entre o poder público e o setor privado. Afinal, o objetivo do primeiro tem sido - e deve continuar dessa forma - o de criar as condições ideais para uma maior participação privada em serviços antes executados pelo Governo, como é o caso da gestão dos portos. E para tanto, escutar seu parceiro e avaliar seus pedidos, buscando incorporá-los, deve ser o comportamento padrão.

O desenvolvimento do setor portuário e, em especial, a desestatização das administrações dos portos são tarefas capitaneadas pelo poder público, mas que devem ter a participação do setor privado e da sociedade civil, avaliando os planos apresentados e sugerindo possíveis mudanças, a fim de aprimorar esses projetos. São, afinal, missões coletivas. E assim devem continuar a ser tratadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

NACIONAL - HUB – BR DO MAR

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

EM SANTOS 1

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Benjamin Zymler, se reúnem nesta sexta-feira, em Santos (SP). Na pauta da reunião, medidas para garantir a livre concorrência entre terminais do setor portuário e o projeto de licitação da área do STS10, no Cais do Sabó, no Porto de Santos, onde está prevista a implantação de um mega terminal de contêineres, com capacidade para movimentar 1,9 milhão de TEU por ano, pelo menos.

EM SANTOS 2

Zymler ainda deve realizar uma visita técnica à área portuária de Santos, percorrendo de lancha o canal de navegação.

EM SANTOS 3

Segundo fontes ligadas ao Ministério da Infraestrutura, essa reunião mostra que a pasta mantém seus planos de licitar o STS10 ainda neste ano. A concessão terá o prazo de 25 anos. A instalação do terminal de contêineres na área deve representar um investimento de mais de R\$ 3 bilhões.

PARANÁ

Os portos do Paraná movimentaram quase 5 milhões de toneladas em julho, registrando o melhor resultado mensal do ano. No acumulado, o total chega a mais de 34 milhões de toneladas, segundo informações da autoridade portuária.

NOTA DE PESAR

Faleceu na última quarta-feira, aos 85 anos, o almirante Tarcísio Jorge Caldas Pereira, ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) e, mais

recentemente, assessor do Conselho Nacional de Praticagem em Brasília. Mestre em Ciências de Engenharia pela Naval Post Graduate School de Monterey, na Califórnia (Estados Unidos), ele representava a Praticagem no conselho gestor do Instituto Brasil Logística (IBL). Tarcísio também presidiu a Casa da Moeda do Brasil e a Comissão Gerencial de Projetos Especiais do então Ministério da Marinha. O velório e a cremação irão acontecer nesta sexta-feira, dia 5, às 11h30, no Cemitério Jardim Metropolitano, em Valparaíso de Goiás (GO).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2022

NACIONAL - LATAM, GOL E AZUL FECHAM 1º TRIMESTRE COM LUCRO LÍQUIDO DE R\$4,5 BI

Demonstrações contábeis das principais companhias aéreas brasileiras foram publicadas pela Anac
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



SEGUNDO O RELATÓRIO DA ANAC, O RESULTADO ESTÁ DIRETAMENTE RELACIONADO À RECUPERAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO INÍCIO DE 2022. A RECEITA DE PASSAGENS AUMENTOU 137,4% E REPRESENTOU 82,9% DO TOTAL DAS RECEITAS DE SERVIÇOS AÉREOS

A Latam liderou a oferta de voos domésticos, tendo um aumento de 49,3%, seguida da Gol, com 39,6% e Azul, com 14,6%

As empresas aéreas Gol, Latam e Azul fecharam o primeiro trimestre deste ano com resultado líquido positivo de R\$ 4,5 bilhões, com margem líquida positiva de 43,2%. É o que apontam os dados do relatório de Demonstrações Contábeis das Empresas Aéreas da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), divulgados ontem.

O relatório mostra que, em comparação ao primeiro trimestre do ano passado, no mercado doméstico, as três principais companhias aéreas brasileiras aumentaram sua oferta de voos. A maior oferta foi da Latam, com 49,3%, seguida pela Gol, com 39,6% e Azul, aumento de 14,6%.

Vale lembrar que, no ano passado, as empresas encerraram o trimestre com prejuízo líquido de R\$ 6 bilhões, com margem líquida de -119,2%. Já o balanço patrimonial das empresas de transporte aéreo brasileiras mostra que as receitas de serviços aéreos aumentaram 111,7% em relação ao primeiro trimestre de 2021. Os custos e despesas operacionais, por sua vez, aumentaram em 68,9%.

Segundo o relatório, o resultado está diretamente relacionado à recuperação do transporte aéreo no início de 2022. A receita de passagens aumentou 137,4% e representou 82,9% do total das receitas de serviços aéreos. O período também registrou um aumento significativo no transporte de passageiros no mercado doméstico, da ordem de 70,5% (Latam), 47,2% (Gol) e 19,3% (Azul).

As receitas com carga e mala postal, por sua vez, aumentaram 12% e representaram 7% do total. Entre custos e despesas, o maior custo em relação ao total do setor foi com combustíveis e lubrificantes (35,78%), seguido de pessoal (13,69%) e por seguros, arrendamentos e manutenção (12,83%).

Demanda global

Ontem também a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) informou que a demanda global por viagens aéreas domésticas e internacionais registrou crescimento de 76,2% em junho, em relação ao mesmo mês de 2021. De acordo com os dados, a oferta teve alta de 48,5% na mesma comparação. Assim, a taxa média de ocupação das aeronaves foi de 82,4%, um acréscimo de 12,9 pontos percentuais.

Em nota publicada pela associação, o diretor-geral da Iata, Willie Walsh, afirmou que o arrefecimento da pandemia de Covid-19 está trazendo impactos positivos para o setor. “A demanda por viagens aéreas continua forte. Após dois anos de bloqueios e restrições nas fronteiras, as pessoas estão aproveitando a liberdade de viajar para onde puderem”, diz trecho do comunicado.

Já o transporte aéreo global de cargas teve retração de 6,4% em junho, em relação a igual período do ano passado. A oferta, por sua vez, mostrou expansão de 6,7% na mesma base de comparação. Com isso, o aproveitamento das aeronaves recuou 6,9 pontos percentuais, para 49,2%.

*Com informações da Anac e da Abear

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2022

NACIONAL - NOVAS EMPRESAS DE ÔNIBUS QUESTIONAM OBRIGATORIEDADE DE VENDA DE PASSAGENS EM PONTOS FÍSICOS

Entendimento é de que o dispositivo serve como barreira de entrada para novas companhias

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



Representantes da Buser afirmaram que a minuta não deixa claro as empresas somente poderão oferecer seus serviços em rodoviárias ou infraestruturas públicas

Entidades ligadas a novas empresas do setor de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (Trip) pediram que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) revise a obrigatoriedade de pontos de venda físicos de bilhetes de passagem.

Os pedidos vieram durante a audiência pública 06/2022 da ANTT, que tem como objetivo criar uma nova minuta para regular o setor de transporte interestadual de passageiros.

Para as empresas entrantes, é preciso que a nova regulamentação retire o parágrafo 1º do artigo 6º da resolução 4.282 de 2014 da ANTT, que prevê que a venda de bilhetes de passagem deverá ocorrer nos terminais de passageiros ou em agências de venda da própria transportadora ou de terceiros e, facultativamente, por meio de sistema eletrônico não presencial, como a internet e as televendas. Isso porque as novas tecnologias permitem que a venda de passagens possa ocorrer por meio de sites ou aplicativos, o que pode diminuir o preço final do serviço.

“O parágrafo da resolução não está sendo revogado, o que torna obrigatório a venda de passagens em guichês. Nós entendemos que este dispositivo deva ser revogado, prestigiando o avanço tecnológico cada vez mais presente”, afirmou André Porto da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), entidade que representa empresas como Buser e Flixbus.

Ainda segundo o representante da Amobitec, é preciso que a norma faça correções na caracterização da chamada “inviabilidade operacional”. A minuta prevê que essa condição se dá quando a transportadora requerente não atende alguns requisitos. Dentre eles a “disponibilidade de espaços públicos ou de instalações necessárias à operação dos serviços-objeto do pleito de autorização”.

Para André Porto, é preciso que a regulamentação possibilite o funcionamento de terminais privados, ou seja, de espaços operados pela iniciativa privada para embarque e desembarque em operações de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, podendo ter diversos usos. Caso isso não aconteça, as novas empresas ficarão reféns dos chamados terminais públicos, o que, mais uma vez, poderia encarecer custos.

“Em relação aos requisitos de viabilidade operacional, entendemos que sejam realizadas algumas mudanças redacionais, para deixar mais clara na norma a efetiva democratização do acesso das transportadoras aos terminais. Também garantir a possibilidade de uso de terminais privados”, disse.

A fala do representante da Amobitec foi ao encontro dos argumentos apresentados pela gerente de políticas públicas da Buser Brasil Roberta Jacarandá. Segundo a executiva, a minuta não deixa claro se será obrigatório que empresas somente poderão oferecer seus serviços em rodoviárias ou infraestruturas públicas. “Queremos saber se poderemos continuar usando infra-estruturas privadas para proporcionar uma experiência diferenciada para o usuário. Não ficou claro se teremos que usar rodoviárias públicas”, falou.

Em resposta, a ANTT argumentou que concorda que a tecnologia vem para ajudar o setor. Também informou que fará uma avaliação mais cautelosa das proposições apresentadas.

Autorização x licitação

A busca de mecanismos para que novas empresas entrem no mercado de transporte interestadual de passageiros vem se arrastando desde 2018. Desde lá o assunto vem sendo travado por empresas já consolidadas no mercado, sob o argumento de que é preciso normas que prevejam qualidade na prestação de serviço e também na segurança dos usuários. Já as associações ligadas às entrantes afirmam que as restrições têm o objetivo de criar barreiras para a abertura do mercado à competição.

O fato é que políticos ligados a empresas já atuantes no mercado dificultam a liberação do setor. Vale lembrar que o próprio presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), é ligado a empresas já estabelecidas do setor. Logo que assumiu a presidência da Casa, o parlamentar costurou acordos para tentar aprovar o Projeto de Lei 3.819/2020, que obrigava que o Trip fosse autorizado somente por licitação.

Após muitas discussões e concessões feitas pelo ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, Pacheco recuou e retirou do texto a impossibilidade de autorização para o mercado de Trip.

Porém, o presidente do Senado também fez acordos com o governo, conseguindo emplacar a indicação de Rafael Vitale como diretor-geral da ANTT. Logo que assumiu, em decisão rachada dentro do órgão e valendo-se do voto qualificado, Vitale fez questão de determinar a revisão da proposta de regulamentação do Trip.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - PLANO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENVIADO AO TCU NESTE MÊS

Ministro da Infraestrutura esteve no encerramento do Santos Export e disse que pretende lançar o leilão do complexo em dezembro

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



O ministro Marcelo Sampaio disse também que os planos de desestatização dos portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) já foram protocolizados junto ao TCU

O processo de desestatização do Porto de Santos será encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) até o dia 30 de agosto. A previsão é do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que pretende lançar o leilão do maior porto do Brasil em dezembro deste ano.

O ministro marcou presença no encerramento do Santos Export, na noite de ontem, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP). O fórum regional, que completou 20 edições, teve início na quarta-feira e foi realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística de Infraestrutura Portuária.

“Tivemos uma reunião muito produtiva com o presidente do Tribunal de Contas da União, ministro Bruno Dantas, e até o final do mês de agosto estaremos protocolando a desestatização do Porto de Santos”, afirmou. “Será a segunda maior privatização da nossa história, talvez, depois da Vale do Rio Doce, nos anos 1990”, enfatizou Sampaio.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, explicou que alguns ajustes no modelo de privatização do controle acionário da Santos Port Authority (SPA) ainda estão sendo analisados, como a expansão do prazo de concessão, inicialmente estipulado em 35 anos, e a definição do limite de participação de operadores e terminais arrendatários em consórcio para concorrer à licitação. “Temos ainda alguns ajustes, algumas indefinições. Tendo essas definições, (o processo) poderá ir ao TCU no final do mês”, afirmou Povia.



O ministro recebeu uma placa das mãos do CEO do Brasil Export

Túnel e usina

Em relação às questões referentes ao túnel imerso Santos Guarujá e à Usina Hidrelétrica de Itanga, Povia afirmou que os ajustes no modelo já foram concluídos.

O contrato a ser assinado pela futura concessionária privada do Porto de Santos é avaliado em R\$ 18,55 bilhões em investimentos, sendo R\$ 2,99 bilhões obrigatórios para o túnel imerso Santos-Guarujá, o túnel maciço Zona Noroeste-Zona Leste e o viaduto da Alemoa.

Sampaio disse que os planos de desestatização dos portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) já foram protocolizados junto ao TCU. A documentação do porto catarinense deu entrada no tribunal no último dia 1º de agosto.

Em seu discurso no Santos Export, o ministro destacou que a concessão à iniciativa privada contribuirá para o crescimento do complexo portuário. “O Porto de Santos não será apenas o maior do Hemisfério Sul, mas o melhor”, declarou. Ao final da solenidade, ele recebeu uma placa das mãos do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

O prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB), também discursou no encerramento do Santos Export e expressou sua gratidão à Autoridade Portuária pelos investimentos no município.

“Nós, da Prefeitura Municipal de Guarujá, estamos procurando ser agentes facilitadores para ampliação e ocupação portuária aliada à sustentabilidade e combate ao déficit habitacional. Nós agradecemos o investimento que vem sendo realizado pela SPA na questão habitacional, recursos que somam R\$ 40 milhões para retirar moradores em condição de vulnerabilidade, especialmente em palafitas; uma área com 1.200 metros, com um bom calado, que poderá ser ocupada e tirar essa imagem surreal da margem esquerda do complexo portuário da Baixa da Santista”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - CARTA DEFENDE RESPEITO AOS CONTRATOS VIGENTES NA DESESTATIZAÇÃO



Documento apresentado no encerramento do Santos Export também pede redução de tarifas e aumento do modal ferroviário

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Garantia de respeito aos contratos vigentes independente da concessionária que venha a assumir a gestão do Porto de Santos; adoção de medidas que evitem eventuais abusos econômicos e monopólio; e um formato adequado para as cotas de participação dos operadores portuário em futuro consórcio ou condomínio que venha a assumir o complexo.

Esses são alguns dos tópicos debatidos na edição do Santos Export e destacados na Carta de Compromisso em Ano Eleitoral, que a organização do evento entregará a todos os candidatos aos governos da região Sudeste.

A carta foi lida na cerimônia de encerramento pelo presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas. Confira a íntegra:

“Garantia de respeito aos contratos vigentes independente da concessionária que venha a assumir a gestão do Porto de Santos;

Cobrar a adoção de medidas que venham a evitar eventuais abusos econômicos e monopólio;

Adotar um formato adequado para as cotas de participação dos operadores portuário em futuro consórcio ou condomínio que venha a assumir o Porto de Santos, afinal são agentes privados que de fato operam e entendem do negócio portuário;

Estabelecer modelo de desestatização que garanta redução de tarifas e conseqüente aumento de competitividade das operações no complexo portuário santista;

Resgatar a força do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) com efetivas condições de atuar de forma estratégica nos processos decisórios e em um panorama em que não seja meramente informado dessas decisões;

Incorporar ao modelo de gestão a necessidade de adoção de um crescimento sustentável e de uma relação saudável entre Porto e as cidades;

Progressos na adequação de mão de obra, igualando condições de terminais arrendados e TUPs, modificando a composição de fainas e ternos por meio do diálogo com as categorias envolvidas de modo a aumentar a eficiência do trabalho;

Melhores condições de trabalho e maior agilidade nos processos dos órgãos intervenientes;

Aumentar a participação do modal ferroviário no embarque e desembarque de cargas, ajustando com lógica e inteligência a rede logística e, por consequência, desafogando a ligação rodoviária do Planalto com o Porto;

Garantir o atendimento com eficiência e produtividade dos navios de 366 metros que escalam o porto santista e já aprofundar estudos sobre a possibilidade de recebimento de navios de 400 metros de comprimento;

Agilizar renovações contratuais de concessões viárias de forma a garantir continuidade na prestação de serviços e aumentar os investimentos essenciais para a malha terrestre;

Inserir o Porto de Santos em um ambiente de menor burocracia, com redução do fardo regulatório hoje encarado pelo setor produtivo e pelos operadores”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - OPERADORES QUEREM PARTICIPAR DO CONTROLE ACIONÁRIO DO PORTO DE SANTOS

Players aguardam mudança no plano de desestatização sobre o limite de participação de arrendatários em consórcio para a disputa do leilão

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



O DIRETOR PRESIDENTE DA SANTOS BRASIL, ANTONIO CARLOS SEPÚLVEDA, DEFENDE A TRANSIÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PARA A INICIATIVA PRIVADA, COM A PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS ARRENDATÁRIAS

O secretário de Portos Mario Povia e o diretor geral da Antaq Eduardo Nery esclarecem sobre segurança jurídica a representantes de operadoras e terminais

O limite de participação de operadores e arrendatários do Porto de Santos no controle administrativo é uma preocupação da cadeia produtiva levada ao Governo Federal como contribuição ao processo de privatização. O assunto foi debatido no painel “Desestatização do Porto de Santos”, que tratou sobre evolução do plano, regras e reação do mercado, na manhã de ontem, no Santos Export.

O fórum regional foi realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, na quarta-feira e ontem, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

“O objetivo da concessão é muito claro, trazer melhorias à infraestrutura do porto, melhorar a gestão portuária, captura esses ganhos para os usuários, operadores, armadores, todos aqueles que se utilizam do Porto de Santos. A gente tem confiança que o modelo, da maneira que está construído, vá atingir esse objetivo”, disse o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.

Nery explicou que, atualmente, operadores credenciados, arrendatários, armadores, transportadores marítimos e operadores ferroviários têm uma limitação de participar da concessão, de acordo com o documento disponibilizado na audiência pública. “Inicialmente, se previa 15% na participação individual e 40% quando em consórcio ou associados com outros players que também vessem essa restrição. É um ponto que está sendo estudado e pode ser objeto de algum tipo de ajuste. Mas, seja qual for o grupo que for assumir, com perfil de fundo de investimentos ou de operadores portuários, o fato é que o contrato de concessão tem uma inteligência construída para que o futuro concessionário tenha que seguir todos aqueles níveis de serviço”, salientou o diretor da Antaq.

“Nós temos um modelo que prevê reservas financeiras para externalidades, dinâmica regulatória interessante, atratividade para que vai explorar, mas, principalmente, um modelo que visa assegurar segurança jurídica àqueles que hoje operam no Porto de Santos. Não se pensa em rar quaisquer direitos, seja do trabalhador portuário, seja de operadores portuários, sejam arrendatários ou operadores de cais público. Não se imagina quaisquer prejuízos. Essa mudança tem que ser ganha-ganha para todos”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, em relação à segurança jurídica.

Empresas na transição

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, defende a transição da administração do Porto de Santos para a iniciativa privada, com a participação de empresas arrendatárias.

“O Porto de Santos movimentou quase R\$ 250 milhões de toneladas. A maioria dos terminais tem menos de 5% dessa movimentação. Então, seria muito ruim esses terminais serem excluídos desse certame pelo ‘pecado’ de movimentar 4%, 5% do Porto de Santos”, afirmou Sepúlveda “Esse grupo de empresas que está aqui tem muito mais alinhamento com a sociedade brasileira do que um estrangeiro. Por isso, é muito importante poder participar do bloco de controle, ao contrário do que está no edital que foi publicado e com uma participação razoável”, destacou o executivo da Santos Brasil.

“A gente sabe que a máquina regulatória é lenta e o mundo dos negócios nem sempre tem espaço para este tipo de lentidão. E, talvez, definir um caminho. A próxima etapa é aprovar na Antaq, a segunda, no TCU. Se isso não acontece, o que nós como setor, o que nós como governo, faremos para manter a eficiência dos portos?”, questionou o presidente do Sopesp, Regis Prunzel.

Já o diretor-presidente da DPW Santos, Fabio Siccherino, foi enfático: “40% de participação dos operadores no consórcio e 60% na mão de investidores financeiros, eu acho um risco brutal”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - REPRESENTANTES DA CARGA PEDEM MENOS BUROCRACIA E MAIS CELERIDADE DE ÓRGÃOS PÚBLICOS

Executivos da ADM, Suzano e Scania afirmam que para o comércio exterior brasileiro ser mais competitivo e eficiente é preciso desburocratizar serviços públicos

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O MUNDO NÃO ESPERA MAIS A BUROCRACIA BRASILEIRA SER RESOLVIDA. NÃO É UMA QUESTÃO SOMENTE DAS NOSSAS EMPRESAS, MAS DE COMÉRCIO EXTERIOR”

VITOR VINUESA

diretor de Logística da ADM na América do Sul

Vitor Vinuesa (ADM), Patricia Lacosque (Suzano) e Adolpho Bastos (Scania) participaram do painel “As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos”

Operadores de carga querem mais celeridade e menos burocracia de órgãos públicos na resposta aos serviços solicitados. Esta dor comum aos players foi debatida entre os representantes de ADM, Suzano e Scania, durante o painel “As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos”, promovido na manhã de ontem, no Santos Export.

O fórum regional foi realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, na quarta-feira e ontem, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

A superintendente Institucional de Logística da Suzano, Patricia Dutra Lacosque, explanou sobre o processo burocrático que a sua empresa enfrenta quando precisa de uma autorização de entes públicos para fazer um investimento, por exemplo. “Quando a gente vai fazer um investimento portuário, a gente tem que pedir autorização a aproximadamente 26 órgãos. O que a gente precisa é que o funcionário público, seja ele técnico ou diretor de uma agência, cumpra com o seu papel, tirar do fundo da gaveta e dar agilidade (à solicitação)”, comentou Patricia. “Às vezes, você pede um ofício de uma página e a pessoa fala que precisa de uma semana para avaliar. Na iniciativa privada, a gente avalia em 10 minutos”, comparou.

“O mundo não espera mais a burocracia brasileira ser resolvida. Não é uma questão somente das nossas empresas, mas de comércio exterior. A gente não tem mais a capacidade de sustentar

processos burocráticos que se alongam indefinidamente e que não são mais efetivos”, disse o diretor de Logística da ADM na América do Sul, Vitor Vinuesa, citando um fato que ocorreu na sua companhia. “Aqui, no terminal de Santos, a gente desmobilizou uma das moegas rodoviárias e a gente não conseguia retirar os equipamentos que não usaria mais por falta de destinação. Eu não podia devolver para a União, nem reciclar ou dar um destino por conta. Então, eu fiquei com um entulho, literalmente, no meu terminal, por falta da capacidade de decisão para eu saber para onde mandar esse equipamento que não será mais utilizado”, comentou.

O vice-presidente de Logística da Scania na América Latina, Adolpho Bastos, também comentou sobre o quanto a burocracia e a falta de sinergia entre os órgãos públicos prejudicam o andamento das atividades da empresa. “A gente precisa ter agilidade. Todos os órgãos precisam se conversar e ter o mesmo objetivo. A gente tem 27 órgãos, cada um com a sua diretriz. É muito difícil conseguir convencer todo mundo. É muito importante a gente ver uma rodovia nova, um porto novo, mas a gente precisa levar todos que estão envolvidos nesse processo e fazer um benchmarking (comparação) do que é feito lá fora. Quanto mais ágil e eficiente for, nós, como País, vamos crescer e vamos conseguir dividir riquezas com mais e mais pessoas. Vamos juntos desburocratizar o Porto de Santos e o País”, ressaltou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2022

ECONOMIA AZUL NO ESG TALKS



Na próxima quinta-feira (11), o Conselho ESG do Brasil Export promove o ESG Talks para tratar de economia nos oceanos no painel "Economia Azul: O que é e qual é a importância para o setor portuário, marítimo e de infraestrutura do Brasil". O encontro contará com a presença do consultor e especialista em economia azul e desenvolvimento sustentável e fundador do Centro de Competência ECONOMIAAZUL e da APORMAR, Álvaro Sardinha. A moderação ficará a cargo do presidente do Conselho ESG do Brasil Export e diretor-geral e de operações da iniciativa Voz dos Oceanos, João Eduardo Amaral. O BE News fará a transmissão ao vivo pelo portal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - EDITAL DA FIPS DEVE SAIR EM AGOSTO, DIZ PRESIDENTE DA SPA

Fernando Biral disse que cronograma prevê chamamento para este mês e assinatura do contrato até o fim deste ano

Por VANESSAPIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O MODELO DE GESTÃO PROPOSTO PARA A FIPS PREVÊ UM CONTRATO ASSOCIATIVO INÉDITO, ONDE OS HABILITADOS COMPARTILHARÃO CUSTOS E OPERAÇÕES, INICIATIVA ELOGIADA PELO TCU

Fernando Biral reforçou o voto do TCU, que elogiou o modelo de desestatização da Fips proposto da SPA, de um contrato associativo inédito, onde os habilitados compartilharão custos e operações, “o que beneficia as operadoras”

Fernando Biral, durante o painel “Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o



crescimento dos próximos anos”, apresentado ontem, no Santos Export, evento promovido pelo Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP). O modelo de desestatização da Fips foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no dia 6 de julho.

Em sua fala, Fernando reforçou o voto do TCU, que elogiou o modelo proposto da SPA de um contrato associativo inédito, onde os habilitados compartilharão custos e operações, “o que beneficia as operadoras”, disse Biral.

Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 891 milhões, que devem ser aplicados nos cinco primeiros anos de concessão. Atualmente, a capacidade ferroviária anual no complexo portuário está limitada a 50 milhões de toneladas. A previsão é que a capacidade passe a ser de 115 milhões de toneladas nos próximos 5 a 10 anos, com a Fips.

Entre as obras, estão a separação dos cruzamentos rodoferroviários, o que aumentará a fluidez ao escoamento por trens, e a construção da “pera” ferroviária na região de Outeirinhos, uma espécie de circuito de trilhos que agiliza a manobra de composições ferroviárias.

Ainda projetando os acessos que o porto precisará ter para suprir as projeções de crescimento em volume de carga, esmado em 240 milhões de toneladas dentro de 18 anos, há intenção de construir uma nova pista que conecte o planalto ao complexo portuário.

Neste sendo, Rui Klein, diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias, concessionária que administra o sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), destacou que o Governo de São Paulo lançou iniciativas, como a Linha Verde, que a princípio conectará o Rodoanel Mário Covas à Margem Esquerda do complexo portuário, na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Guarujá. O projeto ainda está em fase de estudos.

A Ecorodovias, de acordo com Rui, também estaria estudando a possibilidade de construção de uma terceira pista na rodovia Imigrantes para trânsito exclusivo de caminhões.

“Temos muitas etapas antes da conclusão da obra, que seria para um horizonte de cinco a 10 anos”, explicou Rui. Porém, o jornalista Leopoldo Figueiredo, mediador do debate, questionou sobre o prazo de conclusão da obra, visto que estudos apontam uma sobrevida de 10 anos do sistema rodoviário atual. Depois disso, ele entraria em níveis críticos, prejudicando o andamento das atividades portuárias.

Rui respondeu que o crescimento ferroviário dos últimos anos e a crise deram uma sobrevida ao sistema, mas que “o momento atual é um bom momento para voltar a discutir esse projeto”.

DRAGAGEM

Outra obra importante para acompanhar o crescimento estimado para o Porto de Santos é o aprofundamento do canal aquaviário, que passaria dos 14,5 metros para 16 metros. Segundo Biral, o projeto está em fase de licenciamento ambiental, sem prazo informado.

A intenção, porém, seria iniciar o processo de desestatização do complexo com a profundidade licenciada e, em um próximo passo, já com a privatização da autoridade portuária concluída, alcançar os 17 metros.

Também participaram do painel Guilherme Penin, vice-presidente da Rumo Logística; Bruno Tavares, presidente da Praticagem de São Paulo; Silvana Alcântara, diretora de Regulatório e Institucional da VLI; e André Neiva, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS DO FUTURO DEPENDE DA DESESTATIZAÇÃO, AFIRMAM AUTORIDADES

Falta de gestão técnica e burocracia excessiva foram alguns dos fatores citados
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



COMO ESTATAL TEMOS DIFICULDADE DE CONTRATAÇÃO, BUROCRACIA EXCESSIVA, LEILÕES QUE DEMORAM ATÉ QUATRO ANOS PARA SEREM REALIZADOS. ENTÃO TEM UMA LENTIDÃO NATURAL SE VOCÊ MANTÉM UMA ENTIDADE ESTATAL À FRENTE DESTE PROCESSO”

FERNANDO BIRAL
presidente da SPA

Participaram do painel “O futuro do Porto de Santos” representantes da ABTP, Abtra, ACS, ATP, Praticagem do Brasil, Fenop, Sindisan e Sopesp

Se o processo de desestatização do Porto de Santos (SP) não ocorrer, o desenvolvimento esmado para o complexo nos próximos anos pode atrasar. Entre os motivos estão a falta de uma gestão técnica – problema comumente enfrentado em estatais –, uma administração que muda a cada ciclo de governo e influencia no engavetamento ou paralisação de projetos importantes, e lentidão burocrática, como leilões de áreas que demoram até quatro anos para serem efetivados.

Os exemplos foram citados pelo presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, durante o painel “O futuro do Porto de Santos”, apresentado dentro da programação do Santos Export, evento promovido ontem pelo Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

“Como estatal temos dificuldade de contratação, burocracia excessiva, leilões que demoram até quatro anos para serem realizados. Então tem uma lentidão natural se você mantém uma entidade pública à frente deste processo”, explicou Biral.

Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios da SPA, também destacou que com a desestatização, o complexo portuário santista deixaria de viver uma gestão cíclica, “permitindo assim uma administração técnica que traz benefícios e celeridade nas contratações”.

Os acessos também são pautas importantes quando se discute o futuro do maior porto da América Latina. Neste sentido, Biral afirmou a necessidade de se projetar uma terceira pista ligando o planalto ao porto.



Em tese, a nova rodovia resolveria o gargalo que se aproxima ao comportar o crescimento de volume esmado para os próximos anos, com destino a Santos. “É papel da Autoridade Portuária, do Governo do Estado e da Ecovias (concessionária do sistema Anchieta-Imigrantes) trabalhar em conjunto neste projeto”, disse.

Bruno trouxe os números atuais em volume de movimentação portuária e o que se espera até 2040. De acordo com ele, são movimentadas por ano 150 milhões de toneladas no Porto de Santos, sendo 50 milhões por ferrovia. Em 18 anos, a projeção é movimentar 240 milhões de toneladas, sendo 115 milhões pela Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), e um aumento por rodovia de 30 milhões de toneladas (30%).

“A maior participação ferroviária diminui a pressão em cima do modal rodoviário, mas ainda assim ele pode se tornar um gargalo se as conversas sobre um novo acesso não forem mais concretas em busca de uma solução em médio prazo”, pontuou Stupello.

O aumento da profundidade do canal aquaviário, que passaria dos atuais 14,5 metros para 17 metros, é outra meta prevista para o Porto de Santos do futuro. Os representantes da SPA explicaram, baseados em um estudo de remodelação do canal feito por técnicos da Universidade Federal de São Paulo (USP), que há uma limitação sica que não permite uma profundidade maior do que esta. Porém, um calado de 17 metros já seria suficiente para o recebimento de navios maiores.

Biral citou ainda a transformação digital por qual a Autoridade Portuária vem passando. O presidente da SPA explicou que a gestão atual conseguiu, por meio de seu Comitê de Inovação, digitalizar serviços e sistemas, como a implantação do monitoramento online e 24 horas de navios. Para isso, a estatal tem feito parcerias com startups e universidades da região, em busca de soluções inovadoras e pesquisas.

“Temos trabalhado numa vertente de inovações, com parcerias fora da SPA. Estamos agora trabalhando na otimização do frete de retorno. É um acordo de cooperação num esforço mútuo para achar soluções, sem relação comercial, mas nada impede que ela aconteça no futuro”, exemplificou Biral.

TERMINAL DE PASSAGEIROS

O Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, Concais, também deve ganhar um novo local no porto que vem por aí. A intenção, já mapeada no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) aprovado em 2020, é destinar o cais do Valongo à movimentação de passageiros em navios de cruzeiros.

No momento, segundo Stupello, o projeto encontra-se em fase de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que deve ser entregue à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários nas próximas semanas. Se aprovado pelo órgão, segue para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“O novo terminal ofertaria quatro berços de atracação para os navios de cruzeiros, uma área grande para recepção de passageiros e fomentaria a relação porto-cidade ao estar mais próximo das atrações do centro-histórico de Santos”, pontuou Bruno, e afirmou ainda que este é um dos arrendamentos prioritários do governo federal, por isso deve ser avaliado ainda neste ano

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2022

OPINIÃO - ESC - O PAPEL DA INDÚSTRIA MARÍMA NA ECONOMIA AZUL



JOÃO EDUARDO AMARAL
Diretor Geral e de Operações
da iniciativa Voz dos Oceanos e
presidente do Conselho ESG do
Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br



REBECCA ALONSO NASCIMENTO
Secretária do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export e Advogada
do J Amaral Advogados e da iniciativa
Voz dos Oceanos
opinio@portalbenews.com.br



No papel da indústria marítima na Economia Azul o nosso último artigo, tratamos conceitualmente do importantíssimo tema da Economia Azul. Ainda de limitado conhecimento por parte da população em geral, o assunto não só é um dos mais relevantes quando tratamos de sustentabilidade e preservação do meio ambiente – e da vida, em todas as suas nuances – como é um dos mais urgentes quando falamos em tempo de ação.

Alterações climáticas drásticas, poluição do oceano, desastres naturais, extinção de espécies, efeitos nocivos à saúde humana. Esses são apenas alguns dos inúmeros exemplos de consequências decorrentes de práticas econômicas, políticas e sociais degradantes, e que temos adotado ao longo de tantos anos.

A Economia Azul integra o arcabouço de medidas para um presente mais alerta e um futuro efetivamente sustentável. Esse tema é uma realidade, e não há outra forma de colocá-lo em pauta senão divulgando informações, promovendo educação e aplicando cada vez mais os seus conceitos, ferramentas e oportunidades.

Acerca das variadas frentes e dos vetores que impulsionam a Economia Azul, Alvaro Sardinha, consultor especialista em economia azul e desenvolvimento sustentável, escreveu, no início deste ano, interessante e bastante educativo artigo sobre o tema, trazendo – dentre outras elucidações – os quatro setores prioritários para o alcance de uma Economia Azul sustentável.

Em conjunto com conhecimento, bioeconomia e biotecnologia azul e, ainda, com a energia renovável marítima, o autor destaca a relevância do setor da indústria marítima para o tema, enfatizando como esta indústria funciona como pilar e suporte para os demais setores atuantes na Economia Azul. Isto porque, em adição a outros significativos fatores, como o fato de ser peça central na concretização de diversas atividades econômicas, cerca de 90% do comércio global é transportado por navios.

Não há, pois, como tratar de sustentabilidade sem falar em Economia Azul e sem considerar o protagonismo da indústria marítima.

Nesse sentido, dado de extrema relevância trazido no referido artigo diz respeito à atualização, pelo Reino Unido, da sua estratégia para a indústria marítima, estratégia esta que prevê, em até três anos, investimentos na monta de mais de quatro milhões de euros no ramo, abarcando diversas frentes como tecnologia verde, tecnologia para navios de pesquisa, construção e utilização de embarcações elétricas, geração e captação de energia eólica marítima, dentre outras tecnologias e iniciativas.

Podemos observar, com isso, uma crescente no aporte de recursos para o desenvolvimento de novas tecnologias para esta indústria, relacionadas à descarbonização, modernização e automação de portos, estudos acerca de combustíveis alternativos advindos do oceano, montagem e fabricação de equipamentos de energia offshore, entre outros.

Além disso, estudos da OCDE apontam a previsão de crescimento anual, até o ano de 2030, em 3,5% das indústrias cujas atividades são pautadas no oceano, além do aumento da demanda pelo comércio marítimo, que, segundo citada Organização, triplicará entre os anos de 2015 e 2050.

É seguro afirmar, portanto, que o foco para investimentos no setor da indústria marítima voltada para a Economia Azul tende a crescer gradativamente. Mais uma vez, são inúmeras as oportunidades trazidas pelas medidas sustentáveis, em especial quando falamos em capacidade de geração de renda e de emprego, e, é claro, preservação do meio ambiente e busca de uma sociedade mais consciente e equânime.

Não obstante, não podemos nos esquecer que há um passo anterior a ser dado. Sabemos que os sustentáculos para que a indústria marítima acompanhe a sustentabilidade – e seja verdadeiro instrumento de mudança – são, antes de tudo, a educação e a ciência. É preciso que esses dois pilares estejam sempre alinhados, e que tenham a sua indispensabilidade reconhecida, pois será por meio delas que teremos avanço nas pesquisas, na produtividade de medidas e ferramentas sustentáveis dentro do setor, e, acima de tudo, no desenvolvimento de tecnologias inovadoras e disruptivas.

A ECONOMIA AZUL INTEGRA O ARCAFOUÇO DE MEDIDAS PARA UM PRESENTE MAIS ALERTA E UM FUTURO EFETIVAMENTE SUSTENTÁVEL. ESSE TEMA É UMA REALIDADE, E NÃO HÁ OUTRA FORMA DE COLOCÁ-LO EM PAUTA SENÃO DIVULGADO INFORMAÇÕES, PROMOVEDO EDUCAÇÃO E APLICANDO CADA VEZ MAIS OS SEUS CONCEITOS, FERRAMENTAS E OPORTUNIDADES.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2022

VITRINE - SANTOS EXPORT

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua Vitrine.

A COLUNA VITRINE COMPLETA UM MÊS E, CLARO, CELEBRA A DATA COM ORGULHO, MUITA ALEGRIA E, EM ALTO ESTILO, MOSTRANDO OS MELHORES MOMENTOS DA 20ª EDIÇÃO DO SANTOS EXPORT, A PREMIAÇÃO DO PORTO HACK SANTOS 2022 E VÁRIOS CLIQUES QUE VÃO DEIXAR VOCÊ POR DENTRO DOS EVENTOS DO NOSSO SETOR QUE MOVIMENTARAM A SEMANA.

Aconteceu esta semana, quarta-feira e ontem, no Sofitel Jequitimar, em Guarujá (SP), a 20ª edição do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária do Brasil. O evento, promovido pelo Brasil Export, contou com a presença de diversas personalidades, autoridades e executivos do setor logístico-portuário.

Dando início à programação do Santos Export, na manhã do dia 3, durante visita técnica ao Porto de Santos, o



advogado e sócio-fundador do escritório Gallo e Advogados Associados Benjamin Gallo, o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, e o diretor do Super Terminais, Marcello Di Gregorio



Na noite do dia 3, na abertura oficial do evento, o ponto alto foi o momento do reconhecimento aos parceiros pelos anos dedicação e comprometimento com os trabalhos desenvolvidos no setor portuário. O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, em momento de entrega da placa de homenagem pelos 25 anos da Santos Brasil, recebida pelo CEO da empresa, Antônio Carlos Duarte Sepúlveda.



Grandes homenageados da noite: o presidente da Associação Comercial de Santos e diretor da Brazil PSI, Mauro Sammarco, ao lado de seu irmão e advogado, Marcus Sammarco, do sócio fundador do Escritório de Advocacia Sammarco e pai dos três, o advogado Osvaldo Sammarco, e o também advogado Marcelo Sammarco. O escritório completa 53 anos de história na advocacia. Viva!

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, pelos 85 anos de serviços prestados por esta renomada entidade, e justas homenagens também à Placentini do Brasil representada pela diretora de Comunicação e Relações Institucionais, Elck Fogagnoli, por 10 anos de atuação no mercado



A MSC, homenageada pelos 25 anos no Brasil, representada pelo diretor-presidente, Elber Alves Justo, e a Eldorado Brasil Celulose, por uma década de existência, na pessoa do gerente-geral Flávio da Rocha Costa.



Encerrando o Santos Export com chave de ouro, na noite de ontem, em click para a **VITRINE**: o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima.



Uma imagem fala mais que mil legendas. Mulheres do setor, durante programação de ontem na 20ª edição do Santos Export.

2ª EDIÇÃO DO PORTO HACK SANTOS



Com o tema "Conectividade Exponencial", a maratona de inovação Porto Hack Santos foi realizada no Terminal Concais, em Santos (SP), entre 30 e 31 de julho. Promovida pela Abtra e organizada pelo Instituto AmIGU, reuniu, durante 35 horas, 50 competidores divididos em dez times. Eles encararam dois desafios: um ligado ao projeto de Port Community System e o segundo - disputado, mentorado e julgado exclusivamente por mulheres - para prospectar novos modelos de negócios para recintos alfandegados.



Durante a abertura do Santos Export, na quarta-feira, dia 3, no Sofitel Guarujá Jequiá, em Guarujá (SP), a equipe Porto Tech, vencedora do Porto Hack Santos, recebeu seu prêmio de R\$ 25 mil e apoio técnico e comercial para iniciar evolução desenvolvida no mercado. Quem quiser, pode conferir a gravação dos dois dias do evento e a grande final <https://trnkid.in/8RJuqz8r> e <https://trnkid.in/8PNX85F4>.



CERIMÔNIA DE POSSE

O diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de Pernambuco (Sindope), João Poggi, representando também a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), o presidente da Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros, José Carlos Raposo, e o diretor da Agência Transportes, Infraestrutura e Logística de Recife (PE), João Paulo Ventura, durante cerimônia de posse de José Carlos Raposo, na quarta-feira, dia 3, na Confederação Nacional do Comércio, em Brasília. Sucesso no novo cargo!

FIQUE LIGADO!

Acontece de hoje a domingo, em Santos (SP) e em Guarujá (SP), o Festival do Mar, que visa à conscientização sobre a falta de cuidados com mares e oceanos. O evento, gratuito, tem vasta programação, desde exibições de filmes, documentários e realização de painel.

O festival terá, na abertura, hoje, às 14h, Auditório do Bloco E da Unisanta (Universidade Santa Cecília), Rua Casário Mota, nº 8, no bairro do Boqueirão em Santos (SP), um painel sobre a Conferência dos Oceanos nas Nações Unidas, sob coordenação do professor Alexander Terra, do Instituto Oceanográfico/Cátedra Unesco do Mar/Instituto De Estudos Avançados (IEA) - USP.

No sábado e no domingo, dias 6 e 7, haverá sessões de cinema. Serão exibidos aproximadamente 20 filmes, exclusivamente brasileiros. Todas as exibições acontecem no auditório da Unisanta. Programação completa, pelo telefone: (13)99120 8228.



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AGRONEGÓCIO MOVIMENTA PORTO

Informações: Agrolink (5 de agosto de 2022)

Localizado nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, no litoral de São Paulo, o porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina. Inaugurado em 1892, o porto concentra 26,5% da produção nacional e engloba mais de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Com recordes de movimentação de cargas e melhor marca histórica em 2022, afinal foram 80,7 milhões de toneladas que atravessaram os mares.

Entre os principais fatores desse aumento, estão as cargas de agronegócio. O destaque de julho, por exemplo, foi para os grãos da soja com 26,1 milhões de toneladas, em segundo lugar, o milho com 1,8 milhões de toneladas, a celulose com 3,9 milhões de toneladas e por último as cargas de fertilizantes com total de 4,1 milhões de toneladas. Carnes, óleo combustível, sucos cítricos e descargas de enxofre também se sobressaíram se comparado ao mesmo período de 2021.

Já a carga containerizada teve soma de 2,4 milhões de TEUs (Unidade de medida equivalente a Vinte Pés, refere-se à capacidade de carga usada para descrever um container, em número absoluto é a segunda melhor marca para o período. Por último, as atracções no mês de junho, tiveram um acréscimo de 2,1% se comparado ao ano anterior, O aumento das atracções passou de 433 para 2.526.

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

Data: 05/08/2022

ITAJAÍ VAI LANÇAR EDITAL PARA ESCOLHA DO NOVO OPERADOR PORTUÁRIO DOS BERÇOS 1 E 2 DURANTE PERÍODO DE TRANSIÇÃO

Informações: Agência Porto (5 de agosto de 2022)

O Município de Itajaí, por meio da Superintendência do Porto, encaminha nesta quinta-feira (04) à Imprensa Oficial, para publicação no Diário Oficial da União, edital de processo seletivo simplificado para celebração de contrato de arrendamento transitório da área operacional nos berços 1 e 2, enquanto o Ministério da Infraestrutura não finaliza o processo de desestatização do Porto de Itajaí.

A medida é necessária para a manutenção e o bom andamento da atividade portuária na cidade, pois a APM Terminals, atual arrendatária e com contrato válido até dezembro deste ano, informou oficialmente não ter interesse em manter o trabalho nas mesmas condições do atual contrato durante essa fase transitória, que inicia em janeiro de 2023.

O prazo para recebimento das propostas abrirá com a publicação do edital no Diário Oficial da União e vai até as 19 horas do dia 12 de agosto. “Após a negativa da APM Terminals em manter as atividades nas mesmas condições, somos obrigados a realizar o processo seletivo simplificado. A empresa com a melhor proposta assumirá o arrendamento transitório e ficará à frente do nosso porto até a finalização da desestatização. A própria APM Terminals também poderá participar do processo transitório”, explica o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

O contrato da Superintendência do Porto de Itajaí com a arrendatária provisória terá validade de seis meses, a partir de janeiro do ano que vem, podendo ser prorrogado dentro do período de até dois anos estipulado na prorrogação do convênio de delegação ao Município de Itajaí, ou até que se encerre o processo licitatório da área pela União.



No final de julho, o Município de Itajaí e a Superintendência do Porto protocolaram ofício ao Ministério da Infraestrutura/Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários concordando com a proposta do Governo Federal de prorrogação do convênio de delegação por até dois anos, a partir de janeiro de 2023, uma vez que a União ainda não conseguiu finalizar o processo de desestatização do terminal.

O Município enfatizou sua contrariedade a uma cláusula resolutive presente no documento, mas aceitou a renovação da Autoridade Portuária Pública Municipal para evitar prejuízos maiores ao Porto de Itajaí. A exclusão da cláusula garantiria a delegação pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes, medida importante para evitar problemas socioeconômicos que a insegurança logística pode causar, mas a União decidiu manter a condição.

“Diante desse cenário, seguimos trabalhando para efetivar uma transição estável e segura no Porto de Itajaí, tanto para o Município como para o Governo Federal. A manutenção da gestão municipal nesse período transitório, que já se provou muito eficiente nos últimos 25 anos, é fundamental para tentarmos evitar que a cidade e os cidadãos sejam prejudicados até a finalização do processo de desestatização. Estamos atendendo um pedido da União e agora vamos aguardar as propostas para saber qual será a empresa responsável pela operação nos berços 1 e 2 durante essa etapa de transição”, ressalta o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, lembrando que o município é o 12º do país em arrecadação federal e muito disso se deve à força do porto.

Atualmente, o Complexo Portuário de Itajaí movimenta mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina e quase 5% do total nacional (US\$ 16 bilhões ao ano), e possui a maior capacidade de infraestrutura para cargas refrigeradas. O complexo é também, desde 2003, o segundo em movimentação de cargas containerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos. Além disso, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB dos municípios de Itajaí e de Navegantes em mais de 50% e é responsável por mais 30% de todos os empregos formais das regiões geoconômicas de Santa Catarina.

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

Data: 05/08/2022

PETROLEIRO STENA PROGRESS RETORNA AO PORTO DE CABEDELLO PARA O DESEMBARQUE DE 10 MIL T DE GASOLINA

Informações: Agência Porto (5 de agosto de 2022)

O navio petroleiro Stena Progress retornou nesta quinta-feira (4) ao Porto de Cabedelo para o desembarque de 10 mil toneladas de gasolina. A atracação aconteceu às 17h.

O navio tem bandeira das Bermudas e veio de Maceió/AL por cabotagem. A previsão é de que o Stena Progress permaneça no berço 101, que é exclusivo para os graneis líquidos, pelas próximas 24h.

A embarcação tem as seguintes dimensões: 183m de comprimento, 47m de altura e 40m de largura. A agência marítima é a Irmãos Brito e, depois do desembarque, o navio segue para o Porto de Suape, em Pernambuco.

Petróleo – Além dos excelentes resultados gerais, o último balanço operacional do Porto de Cabedelo registrou um aumento de 156,93% nas exportações do coque de petróleo, levando em consideração o período de janeiro a julho de 2022, quando comparado com os mesmos meses do ano anterior.

De acordo com o setor de Operações, o Porto de Cabedelo registrou 112 mil toneladas de petcoke exportadas até o final de julho, frente às 43 mil t registradas em 2021.

Da carga, fundamental para a indústria, já foram movimentadas mais de 207 mil toneladas no mesmo período, entre importações e exportações. No total, mais de 407,5 mil t de graneis sólidos já passaram pelo cais do Porto de Cabedelo em 2022.

“O ano agora que passou da metade. Vamos continuar trabalhando com total dedicação para superarmos todas as metas, ampliar nossa participação econômica e continuar gerando emprego e renda”, pontuou Gilmara Temóteo, diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba.

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

Data: 05/08/2022

PORTOS DO PARANÁ ATINGEM MELHOR MARCA MENSAL DE 2022 EM JULHO

Informações: CBN Curitiba (5 de agosto de 2022)



Porto de Paranaguá. Foto: José Fernando Ogura/ANPr

Os Portos do Paraná fecharam julho com quase 5 milhões e meio de toneladas movimentadas, no melhor mês de 2022 até o momento. Nos primeiros sete meses do ano, foram mais de 34 milhões de toneladas movimentadas.

A perspectiva é de salto na capacidade portuária a partir do projeto do “Moegão”, que vai receber um investimento de R\$ 500 milhões para absorver a produção transportada via trem. Com isso, a expectativa é de ampliar a capacidade de descarga de 550 para 900 vagões por dia, concluindo a melhoria do terceiro modal envolvido nas operações dos Portos do Paraná.

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

Data: 05/08/2022

PORTO DE XANGAI MOVIMENTA RECORDE DE 4,3 MILHÕES DE TEUS EM JULHO

Informações: Portos e Mercados (5 de agosto de 2022)



Xangai foi classificado como o porto de contêineres mais movimentado do mundo por 12 anos consecutivos – Foto: Divulgação Portos e Mercados

O Porto de Xangai relata ter estabelecido um novo recorde mensal para o número total de contêineres que transitam pelo que já é reconhecido como o porto de contêineres mais movimentado do mundo. O crescimento do volume ocorre à medida que o porto se recuperou dos bloqueios anteriores relacionados à Covid-19.

O resultado foi divulgado pelo Shanghai International Port Group segundo o qual foram movimentados 4,3 milhões de TEUs em julho. O recorde anterior, em outubro de 2020, somara 4,2 milhões de TEUs. O resultado significa que o Porto de Xangai movimentou 140 mil TEUs por dia em julho.

Provavelmente refletindo o impacto dos bloqueios e restrições recentes, o volume acumulado do ano está cerca de 1% à frente de 2021. Xangai movimentou aproximadamente 26,85 milhões de TEUs em 2022.

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

Data: 05/08/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

‘LEGISLAÇÃO PRECISA CONSOLIDAR NOVO MOMENTO QUE A ENERGIA VIVE NO NORDESTE’, DIZ DEPUTADO

Danilo Forte (União/CE) criticou mudanças regulatórias que estariam prejudicando a geração de energia limpa

Por Ana Guerra 5 de agosto de 2022 Em *Transição energética*



Para deputado Danilo Forte (União/CE), legislação brasileira precisa ser "agilizada" (Foto: Paulo Sérgio/Câmara dos Deputados)

RECIFE — Enquanto as negociações de projetos para desenvolver a cadeia de hidrogênio verde (H2V) avançam no Brasil, a legislação ainda precisa ser consolidada para dar segurança aos investimentos, disse na quinta (4/8) o deputado Danilo Forte (União/CE).

O parlamentar discursou no último dia do Fiec Summit, encontro organizado pela Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) para empresários e investidores do setor de energia.

“A legislação brasileira precisa ser agilizada do ponto de vista de não mais incentivar, mas consolidar esse novo momento que a energia vive no Nordeste. Temos a oportunidade de diminuir as desigualdades regionais no Brasil com as energias eólicas e solar”, afirmou.

Danilo Forte reforçou que o setor não busca benefício nem subsídio, mas sim igualdade de competitividade entre os setores. E que a transição tem levado a uma “transformação econômica profunda por onde tem passado”.

“Nesse desafio de implantação, em uma região desfavorecida climática e geograficamente como a nossa, temos que lutar para ter um diferencial, com relação ao sinal locacional, capaz de nos oferecer um estímulo e dar condição à crescente energia do Nordeste. Caso contrário vai ficar mais barato, mesmo com a eficiência menor, você ter uma planta fotovoltaica em São Paulo, por exemplo, do que no Nordeste. Vamos perder competitividade”.

O parlamentar também criticou uma recente decisão da Aneel para mudanças nos cálculos das tarifas de energia.

“Já estamos discutindo um projeto de lei para reformatar essa resolução da Aneel publicada no dia 28 de julho, na mudança das tarifas da TUST e TUSD, porque ela é impeditiva para geração de energia limpa. Não podemos aceitar uma regulação em que a transmissão se dê no mesmo tipo de negociação da distribuição, são fatores diferentes. [Há uma] necessidade do setor estar atento à legislação, porque uma decisão errada pode comprometer todo um projeto”.

Devido à grande disponibilidade de recursos energéticos renováveis, da capacidade instalável de energia solar e eólica, o Brasil tem grande oportunidade de produzir e exportar hidrogênio verde.



O Nordeste, em especial, conta com alto potencial para geração de energia renovável — eólica e solar — e seus portos estão geograficamente melhor localizados em relação aos principais mercados da Europa.

O Porto do Pecém, no Ceará, já conta com mais de uma dezena de memorandos de entendimento de empresas interessadas no hub de hidrogênio do complexo.

Em fevereiro de 2022, o estado aprovou a resolução nº 03, que dispõe sobre os procedimentos, critérios e parâmetros aplicáveis ao licenciamento ambiental no âmbito da Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace) para empreendimentos de produção de hidrogênio verde no Estado do Ceará.

Além do Ceará, Rio Grande do Norte, Bahia, Pernambuco e Piauí também possuem memorandos de entendimento com a iniciativa privada para possível produção de H2V.

Portos começam a formar hubs

Além do Pecém, no Ceará, o Porto de Suape, em Pernambuco, também avança na assinatura de acordos para atrair projetos de hidrogênio verde e espera crescer na área de energias renováveis de forma mais acelerada nos próximos anos.

De acordo com Francisco Martins, diretor de Planejamento e Gestão do porto, Suape tem sido procurado por empresas interessadas em investir no setor. Até o momento, foram assinados seis memorandos de entendimento com foco em H2V no porto, com a Qair, Casa dos Ventos, Brid Logistic, White Martins/Linde, Neoenergia e Suape-Senai.

O projeto da francesa Qair, sozinho, pode representar investimentos da ordem de R\$ 20 bilhões.

“Essas conversas ainda estão numa fase bem inicial. Ainda não é possível dizer o volume de investimentos que essas empresas farão ou quanto de energia que será produzido”, comenta o diretor de Desenvolvimento e Negócios de Suape, Luiz Barros.

Hidrogênio verde e transição justa

Por enquanto, a economia do hidrogênio continua fortemente baseada no gás natural, mas isso pode mudar significativamente nas próximas décadas, e injetar novos empregos na economia.

A Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA, em inglês) estima que o investimento em eletrolisadores e outras infraestruturas de hidrogênio verde poderia criar cerca de 2 milhões de empregos em todo o mundo entre 2030 e 2050.

Um estudo focado nos Estados Unidos projeta que, até 2030, a economia do hidrogênio poderia gerar US\$ 140 bilhões em receitas por ano, com 700 mil empregos ao longo da cadeia de valor, expandindo para US\$ 750 bilhões e 3,4 milhões de empregos até 2050.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/08/2022

SHIZEN LIDERA EM NOVAS EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Ibama registra 66 projetos em licenciamento no país, somando 169 GW. Rio Grande do Sul e Ceará lideram o ranking de potência

Por epbr 5 de agosto de 2022 Em Comece seu Dia, Eólica, Transição energética

Entre em contato

redacao@epbr.com.br



Eólica offshore com torres fixadas no leito marinho da costa da Noruega (Foto: TotalEnergies/Divulgação)

Você vai ver aqui: empresa japonesa licencia 18 GW em parques marítimos, e total chega a 169 GW; Petrobras corta diesel em 20 centavos; Adolfo Sachsida cobra trabalho “sério” para vender refinarias. E novos terminais de GNL ficam para 2023. Confira:

A Shizen Energia do Brasil, grupo de origem japonesa, se tornou a líder em licenciamento de parques eólicos offshore no Brasil, com 18 GW, em

seis projetos na costa brasileira – Rio Grande do Sul (12 GW) e Ceará (6 GW).

— Em sua estratégia corporativa, a companhia tem planos de atingir ao menos 10 GW de potência em geração renovável no mundo até 2030.

— De abril a agosto, houve um aumento de 36 GW nos projetos em licenciamento, atingindo 169 GW no Ibama.

— Em quantidade de projetos, a liderança é da BlueFloat Energy, com sete parques (15 GW). Já as petroleiras respondem por praticamente um a cada 4 GW em licenciamento. Shell, TotalEnergies e Equinor somam 40 GW em projetos na costa brasileira.

— Ao todo, o país conta com 66 eólicas offshore em desenvolvimento. Rio Grande do Sul (57 GW) e Ceará (48 GW) respondem, juntos, por 62% da capacidade em licenciamento. Rio de Janeiro (27 GW) vem em seguida na lista.

Demonstra como o potencial de geração eólica offshore do Brasil atrai a atenção de grandes players globais, mas as empresas ainda aguardam os avanços do marco regulatório no país.

Veja o que está em jogo no marco legal das eólicas offshore no Congresso e o que a iniciativa privada defende

Petrobras corta diesel em 20 centavos Redução de 3,5%, na média – a primeira em 15 meses – entra em vigor nesta sexta (5/8). O litro do combustível da estatal cairá para R\$ 5,41 nas refinarias.

— Depois de dois cortes seguidos na gasolina, nas últimas semanas, foi a vez de os efeitos da desvalorização do petróleo chegarem ao diesel – cujo preço é tema caro aos caminhoneiros, grupo de apoio ao presidente Jair Bolsonaro (PL).

— Desde julho, os preços da gasolina começaram a cair no país, em função da redução de impostos e das recentes baixas promovidas pela Petrobras nas refinarias, mas o pacote de desoneração não vinha sendo suficiente para baratear significativamente o diesel.

— Às vésperas das eleições, a gestão de Caio Paes de Andrade, em menos de 40 dias, já reduziu os preços da gasolina, querosene e gasolina de aviação e asfalto, mas vinha se mantendo mais reticente sobre o diesel.

— Na semana passada, a companhia havia sinalizado a investidores, inclusive, que não via tendência de queda do preço do derivado este ano. Mas Bolsonaro vinha pressionando a estatal a baratear o diesel.

Petróleo em leve alta O barril do Brent subia 0,42%, cotado a US\$ 95,52, às 7h15 desta sexta-feira (5/8). Encerrou a sessão de ontem (4/8) com recuo de 2,75%, a US\$ 94,12 o barril, em Londres. A

commodity vem sendo penalizada diante da perspectiva de que aumentos mais rígidos nas taxas de juros afetarão a atividade econômica.

Sachsida cobra venda de refinarias O ministro de Minas e Energia, cobrou que a Petrobras “tente mais a sério” vender as refinarias. “Que dó da Petrobras, ela tentou vender e não conseguiu? Vamos tentar mais sério agora. O que é combinado, não é caro. Tem um termo de ajuste de conduta. Tem que ser feito”, afirmou.

— Declaração foi feita num momento em que a Petrobras está com processo aberto para venda da Rnest (PE), Repar (PR) e Refap (RS). Os desinvestimentos foram retomados em junho, após fracassarem em 2021.

Lira volta a bater na Petrobras O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL), disse em evento da XP Investimentos, que a estatal “precisa decidir se é pública ou privada”.

— “Não enxergo a Petrobras com uma governança melhor do que a Shell, do que a Exxon, e elas têm um lucro muito menor. Isso é governança ou isso é monopólio?”

— Segundo o deputado, “um ex-presidente” da Petrobras “sabotava o governo”, com aumentos dos combustíveis [Valor]. Lira ficou indignado com a demora entre a demissão e a renúncia de José Mauro Coelho.

Trocas no comando da Petrobras afetam desinvestimentos O presidente da Prio, Roberto Monteiro, afirmou nessa quinta-feira (4/8) a investidores que a companhia ainda não teve um retorno da estatal sobre a mais recente proposta pela compra do campo de Albacora, na Bacia de Campos.

— De acordo com o executivo, com as mudanças na alta administração da Petrobras, a Prio “sentiu que o processo [de desinvestimento de Albacora] perdeu um pouco o patrocínio”. “Estamos esperando a Petrobras se recomodar”, afirmou Monteiro.

Sai a 1ª parcela da PEC dos Benefícios para o etanol Na próxima segunda-feira (8/8), os estados deverão receber R\$ 760 milhões para compensar a desoneração do biocombustível, de forma a manter sua competitividade em relação à gasolina. Até dezembro, serão repassados até R\$ 3,8 bilhões. Valor

Novos terminais de GNL só em 2023 A New Fortress Energy (NFE) confirmou que as novas plantas de gás natural liquefeito (GNL) de Santa Catarina e Pará entrarão em operação somente no ano que vem. O plano original da companhia era iniciar as operações dos dois ativos no primeiro semestre de 2022.

— A expectativa da empresa é que as obras de construção da planta de regaseificação da Baía de Babitonga (SC) sejam concluídas no fim deste ano. A demora da NFE para definir um supridor de GNL tem preocupado grandes consumidores – Terminal de GNL de SC atrasa e indefinição sobre supridor preocupa indústria local.

Produção de petróleo cai 2,6% em junho na comparação anual, aponta o boletim mensal da produção da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Em relação a maio, os 2,828 milhões de barris por dia produzidos em junho representam uma queda de 1,8%. A produção de gás natural foi de 133 milhões de m³/dia, 2,1% menor que em junho de 2021 e 0,9% abaixo do registrado em maio. Estádão

Programa Nacional do Hidrogênio oficializado O governo brasileiro publicou nessa quinta-feira (4/8) a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que institui o Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2) e estabelece a estrutura de governança do programa.

— O texto institui cinco câmaras temáticas para desenvolver estudos e produzir relatórios técnicos para subsidiar o comitê gestor do PNH2. Cada câmara terá de elaborar um plano trienal já este ano, para ser aprovado pelo comitê até dezembro de 2022.

Opinião | O aço da vez: a siderurgia brasileira como alavanca do desenvolvimento sustentável(<https://epbr.com.br/o-aco-da-vez-a-siderurgia-brasileira-como-alavanca-do-desenvolvimento-sustentavel/>) Camilla Oliveira, Marina Azevedo e Philipp Hauser escrevem como, no Brasil, os caminhos apontam para o uso do carvão vegetal e do hidrogênio verde para a descarbonização e produção do aço verde.

Hidrogênio para produção de SAF A produção de combustíveis sustentáveis para aviação (SAF, sigla em inglês) vai precisar de hidrogênio verde como insumo, colocando essa indústria (que ainda não nasceu no Brasil) como mais um potencial consumidor da nova energia (que também quer despontar por aqui). A avaliação é do diretor de Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Fábio Vinhado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

CVM DIZ QUE MANUTENÇÃO DE INDICADOS PELO GOVERNO AO CONSELHO DA PETROBRAS ‘CAUSA ESTRANHEZA’

Órgão regulador respondeu a um questionamento do próprio colegiado da estatal após governo manter nomes considerados inelegíveis

Por Bruno Rosa — RIO

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) está questionando a Petrobras e seu acionista controlador em relação a manutenção das indicações para o Conselho de Administração (CA) da estatal que foram considerados inelegíveis tanto pelo Comitê de Pessoas (Cope) como pelo próprio colegiado da companhia.

A Petrobras convocou seus acionistas para a Assembleia Geral Extraordinária que vai eleger novos membros do Conselho. A assembleia, que será realizada on-line, foi marcada para o dia 19 de agosto.

No fim de julho, foram considerados inelegíveis os nomes do secretário-executivo da Casa Civil, Jônathas Castro; e do procurador-geral da Fazenda Nacional, Ricardo Soriano de Alencar, para integrar o novo colegiado da estatal. Embora a decisão tenha sido unânime entre os conselheiros, o Ministério das Minas e Energia manteve os nomes por não constatar impedimentos apontados pelo Cope.

Castro e Soriano foram considerados inelegíveis por conflito de interesses. Em seus cargos atuais, ambos têm informações privilegiadas que podem ir contra interesses da Petrobras, favorecendo o acionista majoritário da estatal, a União.

Em documento da CVM enviado à estatal, o órgão regulador diz que “as eventuais responsabilidades serão apuradas pela Superintendência de Relações com Empresas e, de fato, causa estranheza que o acionista controlador tenha mantido as indicações dos dois candidatos considerados inelegíveis pelo CA”.



A posição da CVM é uma resposta aos questionamentos enviados pelo próprio Conselho de Administração da estatal. A companhia convocou uma assembleia Geral Extraordinária no dia 19 de agosto para eleger os novos membros do Conselho de Administração da Petrobras e eleger Caio Paes de Andrade como presidente do Conselho de Administração da Petrobras. [1]

A CVM diz ainda, caso seja verificado descumprimento dos artigos do seu Estatuto Social, a estatal “deve diligenciar o quanto antes possível para a devida correção”.

A CVM avalia que a decisão é do próprio Conselho de Administração, “devendo ser levado em consideração o conjunto mais amplo de informações que dispõe (regimentos, políticas internas, pareceres jurídicos, casos anteriores, dentre outros), sendo certo que a decisão deve ser a mesma independentemente se a indicação partir do acionista controlador ou de qualquer outro”.

O ofício da CVM faz parte da nova versão do manual da Assembleia Geral Extraordinária (AGE) publicado na CVM pela própria administração da estatal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2022

PETROBRAS CONVOCA ACIONISTAS PARA ELEIÇÃO DE NOVOS CONSELHEIROS NO DIA 19

Empresa confirma data da assembleia que vai avaliar nomes indicados pelo governo. Dois deles foram rejeitados pelo atual colegiado da estatal

Por O Globo

A Petrobras convocou seus acionistas para a Assembleia Geral Extraordinária que vai eleger novos membros do Conselho de administração da companhia. A assembleia, que será realizada on-line, foi marcada para o dia 19 de agosto.

A assembleia deverá eleger oito dos 11 membros e o presidente do conselho. Três outros membros atuais do conselho não poderão ser substituídos na reunião de agosto.

O governo, que é o acionista majoritário da estatal, propôs oito candidatos. Dois já têm assentos: Márcio Weber e Ruy Schneider. E outros dois tiveram seu nome rejeitado em reunião anterior do atual Conselho de Administração, mas ainda assim o governo decidiu submetê-los à apreciação dos acionistas.

Os indicados pelo presidente Jair Bolsonaro que tiveram seus nomes questionados foram o atual secretário-executivo da Casa Civil, Jônathas Castro; e o procurador-geral da Fazenda Nacional, Ricardo Soriano de Alencar.

Esses dois nomes foram rejeitados por unanimidade em reunião realizada pelo Conselho de Administração no dia 18 de julho, seguindo recomendação do Comitê de Elegibilidade (Coleg), instância da estatal que avalia se as indicações estão de acordo com as diretrizes de governança da companhia.

Castro e Soriano foram considerados inelegíveis por conflito de interesses. Em seus cargos atuais, ambos têm informações privilegiadas que podem ir contra interesses da Petrobras, favorecendo o acionista majoritário da estatal, a União.

Apesar da rejeição, o governo decidiu manter as indicações e submetê-las aos acionistas da estatal. Como o governo é acionista majoritário da empresa, ele tem maioria para aprovar os nomes.

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) está questionando tanto a Petrobras como seu acionista controlador em relação a manutenção das indicações para o Conselho de Administração (CA) da estatal.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/08/2022

ORÇAMENTO DE 2023 TERÁ PELO MENOS R\$ 12 BI PARA REAJUSTE SALARIAL A SERVIDOR

Equipe econômica fecha as contas da proposta que será enviada ao Congresso no fim do mês
Por Manoel Ventura — Brasília



Esplanada dos Ministérios, em Brasília. Governo quer reajustar salário do servidor no próximo ano Pablo Jacob / Agência O Globo

A proposta de Orçamento para 2023, que será enviada pelo governo ao Congresso no dia 31 deste mês, deverá prever um espaço para reajuste salarial de servidores públicos, sem indicar percentuais de aumentos.

A reserva é uma forma de o governo Jair Bolsonaro sinalizar a intenção de aumentar os salários dos servidores, depois de os vencimentos ficarem congelados desde 2019. Neste momento, técnicos trabalham com uma reserva para reajuste salarial na casa de R\$ 12 bilhões, de acordo com fontes do governo.

O aumento de salário passou por muitas idas e vindas desde o fim do ano passado. O presidente chegou a prometer reajustar os salários apenas dos policiais federais, depois falou em aumentar para todos os funcionários públicos — no fim, ninguém teve aumento.

A equipe econômica defende a concessão de um aumento correspondente à inflação projetada para o ano que vem. O mercado projeta uma inflação de 5,33% para 2023, enquanto o governo trabalha com um percentual menor, de cerca de 4,5%.

Não é possível prever no Orçamento, porém, percentuais de reajustes e algo desse tipo não deve ser enviado ao Congresso antes das eleições. A própria proposta orçamentária só deve ser votada após o pleito. O governo precisa enviar o Orçamento ao Congresso no fim deste mês por obrigação legal.

O reajuste salarial, porém, não é o único fator que pressiona a proposta orçamentária do próximo ano. Técnicos da equipe econômica trabalham para cumprir a ordem de Bolsonaro e colocar no Orçamento um nível de correção da tabela do Imposto de Renda das pessoas físicas.

A atualização da tabela do Imposto de Renda foi prometida, para o ano que vem, nos últimos dias por Bolsonaro, após ele ter feito o mesmo durante a campanha de 2018. Durante o seu mandato, porém, ele não cumpriu essa promessa.

Proposta prevê Auxílio Brasil de R\$ 400

A proposta orçamentária deve ser enviada ao Congresso prevendo um Auxílio Brasil de R\$ 400, já que a regra que estabelece esse benefício com um piso de R\$ 600 vale só até dezembro. Para não atrapalhar o discurso eleitoral de Bolsonaro, o texto deve trazer um indicativo de que o auxílio permaneceria em R\$ 600, desde que haja mudanças em regras posteriormente.

Bolsonaro já prometeu a manutenção do auxílio nesse patamar no próximo ano, assim como seus principais adversários na corrida ao Palácio do Planalto, como o ex-presidente Lula.

O novo valor do Auxílio combinado com a entrada de mais 2,2 milhões de famílias faz a demanda total de recursos para o programa subir de R\$ 90 bilhões em 2022 para R\$ 160 bilhões no ano que vem, de acordo com cálculos usados por técnicos do governo.

Não há espaço no teto de gastos (regra que trava as despesas federais) para uma despesa desse tamanho sem comprometer investimentos e até o andamento da máquina pública, segundo integrantes do governo. Além disso, a Lei de Responsabilidade Fiscal exigiria, nesse caso, uma compensação para tornar o benefício permanente.

Nesse ponto, a equipe econômica não desistiu de cobrar imposto sobre dividendos (hoje isentos) como forma de compensar o gasto extra do Auxílio Brasil — algo que já foi proposto, mas está parado no Senado.

Mais desafios

Há um outro desafio para o orçamento do próximo ano, embora isso não deva ser decidido na peça orçamentária a ser enviada no fim do mês. Está em vigor uma série de redução de tributos, como a desoneração dos impostos federais sobre os combustíveis (que estão zerados).

Essas reduções valem apenas até dezembro e custarão R\$ 70 bilhões neste ano. Com não há nenhuma lei que estenda as desonerações para os próximos anos, o Orçamento deve prever a volta desses tributos.

Enquanto o Orçamento de 2023 está sendo fechado, o governo está cada vez mais otimista com as contas públicas neste ano.

Numa conta considerada “conservadora”, a equipe econômica espera fechar este ano com superávit (receitas maiores que despesas) de R\$ 6 bilhões. Esse resultado é puxado por dividendos recordes de estatais, especialmente da Petrobras. A tendência, porém, é voltar a um déficit em 2023.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2022

DIESEL MAIS BARATO: DECISÃO ALIVIA INFLAÇÃO, MAS FOI TÉCNICA OU POLÍTICA?

Redução de 3,56% no preço do combustível pela Petrobras é a primeira desde troca de comando da estatal. Decisão dividiu opiniões e foi chamada de técnica por uns e política por outros

Por Bruno Rosa, Manoel Ventura, Alice Cravo e João Sorima Neto — Rio, Brasília e São Paulo



*Caminhão é abastecido com diesel em posto na Rodovia Dutra
Brenno Carvalho / Agência O Globo*

A partir de hoje, o preço médio de diesel vendido pela Petrobras será reduzido em R\$ 0,20 por litro, de R\$ 5,61 para R\$ 5,41. É uma queda de 3,56%, segundo a estatal. É a primeira redução do diesel desde que Caio Paes de Andrade assumiu o comando da empresa.

Ex-secretário do Ministério da Economia de Paulo Guedes, Andrade é mais alinhado ao Palácio do Planalto que seus antecessores — três presidentes da

Petrobras caíram sob Bolsonaro por conta dos preços dos combustíveis.

O Palácio do Planalto e integrantes do governo Jair Bolsonaro, especialmente a Casa Civil, vinham pressionando a Petrobras para mexer no preço do diesel, segundo fontes do Executivo, após duas reduções no da gasolina.

Com desconto no diesel, é mais forte a influência da desoneração dos combustíveis na redução da inflação, que prejudica a popularidade do presidente na busca pela reeleição.



Nas últimas semanas, a cotação do petróleo no mercado internacional vem recuando. Em meio ao temor de recessão nos EUA e desaceleração da economia global, o preço do barril do tipo Brent acumula queda de 21% em dois meses. Ontem, encerrou a US\$ 94,12.

Segundo a Petrobras, a mudança acompanha a evolução dos preços de referência, ou seja, as cotações internacionais, que se estabilizaram em um “patamar inferior”. Para integrantes do governo, o anúncio deve consolidar um clima mais favorável na economia para Bolsonaro, que busca a reeleição. A ofensiva contra o preço dos combustíveis passou ainda pelo ICMS, que é um imposto estadual.

Em sua live semanal ontem, Bolsonaro disse esperar novas reduções. Nos bastidores, o governo criticava a Petrobras por não reduzir os preços, mesmo com a queda do petróleo. Auxiliares de Bolsonaro afirmavam que a estatal estava segurando o preço do diesel para “fazer caixa”.

Pressão de caminhoneiros

Nas últimas semanas, lideranças de caminhoneiros próximos ao Planalto vinham insistindo na redução do diesel, mesmo após a categoria ter sido beneficiada com um vale mensal de R\$ 1 mil até dezembro, dentro da PEC Eleitoral.

A redução do diesel gerou reações diversas na alta administração da companhia. Uma parte considerou a queda correta e técnica por conta do preço do petróleo, mas outro grupo afirma que o recuo não obedeceu os parâmetros de volatilidade e da política de preços.

Uma das fontes classificou a decisão de “interferência política”. Na semana passada, durante a divulgação do balanço, o diretor de Comercialização e Logística da Petrobras, Cláudio Mastella, disse que a companhia ainda via o cenário do fornecimento de diesel com “cautela”.

Walter de Vitto, sócio da consultoria Tendências e especialista em energia, avalia que, se for olhar de forma pontual a diferença de preço doméstico do diesel em relação ao preço externo, a Petrobras teria margem para reduzir. Mas ele chama atenção para a forma como a Petrobras vem tocando os reajustes dos combustíveis, que costuma ter certa estabilidade ao acomodar a volatilidade dos preços.

Ele lembra que, de maio de 2020 até agora, a Petrobras perdeu porque praticou em geral preços abaixo da paridade de importação para o diesel. Então é natural que ela pratique um preço acima do preço externo. Mas chama a atenção o tipo de ingerência, diz ele:

— Acredito que houve pressão do governo dado que é um ano eleitoral e dada a estratégia do Bolsonaro em torno dos preços dos combustíveis e dos grupos de interesse — como caminhoneiros e agricultores que consomem diesel e exercem uma pressão.

Ele continua:

— O ponto todo é: quando o preço do combustível lá fora sobe, os reajustes aqui são mais lentos e a Petrobras acaba bancando um preço menor do que o preço externo. Aí quando o preço lá fora cai, você quer na hora que a Petrobras retribua. E tem o timing disso considerando um ano eleitoral. A Petrobras virou uma terra de ninguém no aspecto técnico na área de precificação. (Esse reajuste) não está sendo ditado por questões técnicas ou por uma política transparente. Falta transparência.

Sergio Araujo, presidente da Abicom, associação que reúne os importadores, considerou a redução correta. Para ele, apesar da volatilidade, o risco de uma recessão global vem reduzindo os preços do petróleo e de derivados mundo afora. A Abicom calcula que o diesel estava 10% mais caro aqui do que no mercado internacional.

Sachsida: ponta do iceberg



O ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, comemorou a decisão da Petrobras nas redes sociais. “Redução no preço do Diesel!!!! Passo a passo e com a graça de Deus os resultados vão aparecendo! Brasil porto seguro do investimento.”

Em um evento do setor financeiro em São Paulo, o ministro havia dito que a queda nos preços dos combustíveis era “a ponta de um iceberg” dos efeitos positivos da redução de impostos:

— Estamos vendo a ponta de um iceberg, que é a redução de preço (dos combustíveis). Mas haverá outros efeitos com a melhor alocação dos recursos na economia. Com menos imposto, temos mais produtividade, mais emprego, seja na padaria, no salão de beleza, nas grandes empresas, que vão gastar menos com energia — disse Sachsida.

Petróleo recua a patamares pré-guerra

A perspectiva de desaceleração nas principais economias globais está levando os preços do petróleo de volta ao patamar observado no início da invasão da Ucrânia pela Rússia, em 24 de fevereiro.

O barril do tipo Brent, referência internacional, encerrou ontem em queda de 2,75%, a US\$ 94,12. Já o WTI recuou 2,34%, a US\$ 88,54 o barril.

Desde o pico no ano, registrado no dia 8 de março, o Brent já recuou 26,45%, e o WTI, 28,42%. Naquele dia, no intraday, o Brent encostou em US\$ 140, e o WTI chegou a ser negociado a US\$ 130. As cotações estão próximas do observado pouco antes da guerra, em torno de US\$ 95, no caso do Brent, e de US\$ 90, no do WTI.

Só nos últimos dois meses, as cotações de Brent e WTI acumulam queda de 21% e 25%, respectivamente.

Dados do governo americano divulgados esta semana mostram que, este verão (no Hemisfério Norte), as pessoas estão dirigindo menos do que no mesmo período de 2020.

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) concordou, na quarta-feira, em aumentar sua produção em 100 mil barris diários em setembro, ao mesmo tempo em que alertou que a capacidade ociosa de seus membros está “severamente limitada”.

O aumento anunciado pela Opep e seus aliados é extremamente modesto, apesar de o presidente americano, Joe Biden, ter pedido um incremento da produção para controlar os preços, durante sua visita à Arábia Saudita, no mês passado.

(Com Bloomberg e outras agências internacionais)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2022

ACIONISTAS DA TESLA, DE ELON MUSK, APROVAM DESMEMBRAMENTO DE AÇÕES DE UMA PARA TRÊS

Presidente-executivo da empresa, o bilionário anunciou, em reunião anual de acionistas, que planeja construir até 12 fábricas

Por Bloomberg

Os acionistas da Tesla aprovaram um desdobramento de ações de uma para três nesta quinta-feira, durante reunião anual de acionistas da empresa. O movimento não vai afetar o valor de mercado da empresa, que hoje bateu US\$ 960 bilhões.

A divisão reduzirá as ações da Tesla para a faixa de US\$ 300, mas a empresa com sede em Austin, Texas, não especificou imediatamente a partir de quando entrará em vigor. A Tesla havia anunciado seu plano pela primeira vez em 28 de março por meio de um tuíte.

A defasagem de quatro meses entre o anúncio e a votação está se mostrando benéfica: um rali nas ações em crescimento elevou o índice Nasdaq 100 em quase 20% em relação à baixa de junho, com Tesla superando o índice de tecnologia e o índice S&P 500 com um ganho de quase 50% a partir de uma baixa do final de maio.

A Tesla subiu 0,3% nas negociações pós-mercado, para US\$ 928,55 em Nova York. As ações estiveram em alta durante todo o mês passado, subindo 37% desde o final de junho até o fechamento de quinta-feira.

Para a Tesla, este será o segundo compartilhamento de ações em menos de dois anos. A empresa teve um desdobramento de ações de cinco para um em 2020, levando a um aumento de 60% no preço das ações desde o dia do anúncio até a data de execução.

Embora os desdobramentos de ações não afetem o modelo de negócios de uma empresa, eles trazem uma sensação de acessibilidade ao reduzir o preço dos papéis, especialmente para pequenos investidores, dizem observadores do mercado.

Expansão

Segundo o Wall Street Journal, ao participar da reunião anual de acionistas da Tesla nesta quinta, Elon Musk, o presidente-executivo, disse que a empresa, que vai se esforçar para vender 20 milhões de veículos anualmente, poderia construir 10 ou 12 fábricas.

Segundo ele, um anúncio sobre a próxima localização da fábrica da Tesla pode ocorrer ainda este ano. Musk não disse se a contagem de fábricas que ele prevê inclui instalações existentes, como as quatro fábricas de automóveis existentes da empresa.

Imbróglio com o Twitter

Na outra ponta, o bilionário ainda tenta reverter o processo aberto pelo Twitter para obrigar o bilionário a cumprir o acordo de compra de US\$ 44 bilhões da plataforma. Nesta quinta, a empresa anunciou que apresentou sua resposta às argumentações de Musk, afirmando que a afirmação de que foi "enganado" é tão "inverossímil e contraria os fatos".

"É só isso, uma história criada em um esforço de escapar de um acordo que Musk já não achava tão atraente uma vez que o mercado de ações e, junto com ele, sua enorme riqueza pessoal diminuíram", alegou o Twitter em um comunicado de 127 páginas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SACHSIDA COBRA PETROBRAS SOBRE VENDA DE REFINARIAS: 'VAMOS TENTAR A SÉRIO?'

Acordo com o Cade estabelece venda de refinarias da estatal; em participação em evento, ministro de Minas e Energia também falou sobre privatização da Petrobras

Por Eduardo Rodrigues e Wilian Miron

BRASÍLIA e SÃO PAULO - O ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, voltou a cobrar que a Petrobras cumpra o acórdão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para a venda



de refinarias. “Em refino, é possível avançar e a Petrobras vender suas refinarias, enquanto não há consenso para a privatização”, afirmou, em participação no Expert XP, na quinta-feira, 4.

Ele ironizou as alegações de que a empresa não teria conseguido vender os ativos. “Que dó da Petrobras, tentou vender as refinarias e não conseguiu. Vamos tentar a sério? O que é acordado não sai caro. Tem um Termo de Compromisso de Cessação (TCC) do Cade que precisa ser cumprido”, enfatizou.

O ministro apontou que o governo está estudando maneiras de gerar mais competição no setor de petróleo. Ele evitou colocar um prazo para o envio do projeto de privatização da Petrobras ao Congresso, mas defendeu que a empresa continue vendendo parte de seus ativos.

“A questão da Petrobras é complexa, e eu diria que levaria entre três e três anos e meio. É o momento da sociedade escolher. Queremos uma empresa estatal ou privada? Eu tenho a minha preferência, quero ela privada, mas o importante é ter competição. Se houver os consensos, é possível avançar”, afirmou.

O ministro avaliou que o presidente da Petrobras “tem poder demais”. “Falei com Bolsonaro que precisava de presidente na Petrobras que soubesse lidar com competição. Será que a gente quer deixar um poder desse tamanho para quem quer que seja? Prefiro ter mais competição para diluir o poder. Enquanto ministro de Minas e Energia, eu vou gerar competição no setor, e é bom que a Petrobras aprenda a competir”, disse. “Na hora que a Petrobras for obrigada a competir, rapidinho ela dá valor à pauta social e ambiental”, completou.

Sachsida evitou comentar sobre a política de preços da Petrobras para os combustíveis e defendeu prudência para esperar que o preço internacional do petróleo se estabilize. “Prefiro não opinar sobre os preços de uma empresa privada. Eu digo para o presidente Jair Bolsonaro que há coisas que controlamos e coisas que não controlamos. Temos que ter a sabedoria para distinguir as coisas”.

Ele disse que pediu “sabedoria e prudência” a Bolsonaro, para esperar que o preço internacional do petróleo se estabilize. Também argumentou que o aumento dos fluxos de investimentos para o Brasil tende a valorizar o real, reduzindo o preço do petróleo em moeda nacional.

“Se começarmos a tributar as petroleiras, vamos reduzir os investimentos e precisamos do contrário. Vamos mostrar que não tem aumento de imposto aqui e vamos reduzir mais tributos. Vamos isentar a dívida privada do Imposto de Renda porque isso vai trazer mais dinheiro para o Brasil e vai valorizar o câmbio”, completou.

O ministro também voltou a elogiar a aprovação pelo Congresso da limitação do ICMS para combustíveis, energia elétrica e outros serviços. A medida já resultou em várias liminares do Supremo Tribunal Federal (STF) para que a União compense a perda de arrecadação dos Estados.

“Em relação a diminuir impostos federais, precisa conversar com o ministro da Economia, Paulo Guedes, e com o presidente Jair Bolsonaro. O presidente é a favor de reduções tributárias, mas é preciso saber quais reduções a sociedade quer, como a revisão da tabela do Imposto de Renda”, declarou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2022

DIRETORIA DA ANP FORMA MAIORIA CONTRA REGRA QUE OBRIGARIA AUMENTO DE ESTOQUES DE DIESEL

Regra para formação de estoques para produtores e distribuidores de diesel permanece no termos definidos ainda em 2013

Por Gabriel Vasconcelos

RIO - A diretoria colegiada da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) formou maioria contra a resolução que obrigaria grandes produtores e distribuidores de diesel A S10 a aumentarem seus estoques operacionais mínimos entre os meses de setembro e novembro.

A votação acontece em reunião realizada nesta sexta-feira, 5. Três dos cinco diretores, Fernando Moura, Daniel Maia e Claudio Jorge Martins, já encaminharam voto contra a medida proposta pela Superintendência de Distribuição e Logística (SDL) da ANP. A diretora Symone Araújo, que relatou a resolução, votou favoravelmente. O diretor-geral, Rodolfo Saboia, ainda declara seu voto. Saboia já tinha se posicionado a favor da mudança de regra na semana passada e deve ser, portanto, voto vencido.

Assim, a regra para formação de estoques para produtores e distribuidores de diesel permanece no termos definidos ainda em 2013: equivalente a cinco dias da comercialização do ano anterior para empresas que atuam nas regiões Norte e Nordeste, e três dias para aquelas que atuam no Sul, Sudeste e Centro-Oeste.



A diretoria colegiada da ANP formou maioria contra a resolução que obrigaria grandes produtores e distribuidores de diesel A S10 a aumentarem seus estoques operacionais Foto: Geraldo Falcão/Petrobras

A proposta da SDL aumentaria os estoques obrigatórios mínimos de produtores e distribuidores de diesel A S10 com mais de 8% de participação no mercado nacional para o equivalente a nove dias do volume comercializado no mesmo mês do ano anterior. A medida valeria entre os meses de setembro e novembro, por 11 semanas. Esse corte abrangeria cinco empresas: Petrobras, Acelen, Vibra, Raízen e Ipiranga.

Vibra, Raízen e Ipiranga.

Nas duas últimas semanas, essas empresas e o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) questionou proposta do corpo técnico da ANP, sob o argumento de que os estoques autorregulados têm funcionado corretamente e que maior rigor na formação de estoques importaria mais custos operacionais que poderiam ser repassados ao consumidor final. Dessa forma, a manutenção da regra atual satisfaz o interesse dessas cinco empresas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2022

DEBÊNTURE DE EIKE BATISTA TEM SETE INTERESSADOS, MAS LEILÃO PODE FICAR SEM OFERTAS

Por Cynthia Decoledt e Altamiro Silva Junior



Processo da massa falida da MMX, de Eike Batista, terá novo leilão. Foto: Andre Dusek/Estadão

O novo leilão das debêntures (títulos de dívida) do empresário Eike Batista, previsto para acontecer na segunda-feira, dia 8, atraiu sete interessados, incluindo nomes como BTG Pactual, Oaktree Capital, Argenta Creek, além de fundos de royalties. Existe grande probabilidade, porém, de nenhuma proposta ser apresentada. O motivo é que o novo preço mínimo para os papéis, de R\$ 1,250 bilhão, estabelecido pela 1ª Vara Empresarial de Belo Horizonte, que está

conduzindo o processo de venda da massa falida da mineradora MMX, ainda é considerado alto.

As debêntures chegaram a ser oferecidas para 60 investidores, locais e internacionais. Em junho, foi feita uma tentativa de vender os papéis, ao preço mínimo de US\$ 350 milhões (cerca de R\$ 1,8 bilhão). O único interessado, Renato Cruz Costa, dono do RC Group, foi desqualificado pela Justiça mineira por conta de processos nos quais é acusado de estelionato e do não pagamento de dívidas. No novo edital que, reduziu o preço mínimo, o valor passou a ser denominado em reais e não mais em dólares, como o anterior.

Possível venda privada levanta dúvidas

Outro ponto que tem gerado desconforto entre os interessados é a decisão da juíza da 1ª da Vara Cláudia Helena Batista de permitir que a venda também possa ser feita de forma privada, caso o leilão não seja bem sucedido. Uma operação privada não é bem vista porque pode provocar questionamentos sobre a transparência do processo. Segundo um dos envolvidos, neste momento, não é possível saber o que vai acontecer na segunda-feira.

Esta é a terceira tentativa de venda das debêntures. Os recursos da venda não vão para Eike Batista, mas para a massa falida. As debêntures em leilão foram emitidas pela mineradora Anglo American em 2008, quando comprou o complexo Minas-Rio da hoje falida MMX, de Eike. O prazo para habilitação das propostas é até às 18h desta sexta-feira (5).

Esta reportagem foi publicada no Broadcast+ no dia 04/08/2022, às 16:56. O Broadcast+ é uma plataforma líder no mercado financeiro com notícias e cotações em tempo real, além de análises e outras funcionalidades para auxiliar na tomada de decisão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

WILSON FERREIRA JR. É ELEITO PRESIDENTE DA ELETROBRAS E IVAN MONTEIRO, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Ferreira Jr. já presidiu a empresa e deixou recentemente o comando da Vibra Energia; ex-presidente da Petrobras e atual copresidente do Credit Suisse no Brasil, Monteiro sempre foi o mais cotado para assumir o colegiado

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Foto : Leo Pinheiro/Valor

O conselho de administração da Eletrobras elegeu, em reunião realizada nesta sexta-feira (5), Wilson Ferreira Júnior como novo presidente da companhia. De acordo com comunicado, sua posse deve ocorrer até 20 de setembro de 2022. Na mesma reunião, Ivan Monteiro foi eleito presidente do colegiado — Vicente Falconi Campos foi eleito seu

substituto.

Ex-presidente da Petrobras e atual copresidente do Credit Suisse no Brasil, Monteiro sempre foi o mais cotado para assumir o colegiado. Ferreira Jr. já presidiu a empresa e deixou recentemente o comando da Vibra Energia.

Ivan Monteiro é eleito presidente do conselho de administração da Eletrobras — Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil



Mais cedo, acionistas elegeram em assembleia geral extraordinária (AGE) a chapa única de dez nomes que concorria ao colegiado.

Os donos de ações ordinárias indicaram nove nomes, sendo quatro novos para o colegiado: Ivan Monteiro; Carlos Augusto Leone Piani, ex-presidente da Equatorial; Marisete Pereira, ex-secretária-executiva do Ministério de Minas e Energia (MME); e Octavio Cortes Pereira Lopes, ex-presidente da varejista Tok&Stok e ex-conselheiro da Light.

Outros dois nomes também indicados nesta composição já foram conselheiros da Eletrobras no passado e devem retornar ao colegiado: o especialista em gestão Vicente Falconi, que havia sido conselheiro da empresa e renunciou ao cargo em julho de 2020, e o advogado Marcelo Gasparino, atuante em conselhos de várias empresas, que ocupou assento no conselho da Eletrobras entre 2012 e 2014 e em 2016.

Três conselheiros foram reconduzidos para novo mandato: Daniel Alves Ferreira, Felipe Villela Dias e Marcelo de Siqueira Freitas.

Indicado pelos acionistas preferencialistas, Pedro Batista, sócio da 3G Radar, foi eleito separadamente para o conselho de administração da companhia.

Os novos conselheiros vão se juntar a Carlos Eduardo Rodrigues Pereira, representante dos empregados.

Rodrigo Limp Nascimento, que acumulava o cargo de presidente e interinamente de diretor de Regulação e Relações Institucionais, foi eleito como diretor de Regulação e Relações Institucionais e também deve tomar posse até 20 de setembro de 2022, permanecendo na presidência até a posse do novo presidente eleito.

Foram eleitos hoje também os novos membros do Comitê de Estratégia, Governança e Sustentabilidade (Cegs) e do Comitê de Pessoas, Elegibilidade, Sucessão e Remuneração (Ceps).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2022

PUTIN E ERDOGAN INICIAM CÚPULA PARA ESTREITAR LAÇOS ECONÔMICOS ENTRE RÚSSIA E TURQUIA

Presidentes disseram estarem perto de finalizar os acordos econômicos e de relações comerciais entre as nações

Por Valor — São Paulo

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, se encontrou nesta sexta-feira com o presidente da Turquia, Recep Tayyip Erdoğan, para discutirem novas parcerias econômicas entre os países, que se aproximaram nas últimas semanas após Ancara ter liderado conversas entre Moscou, o governo da Ucrânia e a Organização das Nações Unidas para um acordo que permitisse o transporte de grão pelo Mar Negro partindo de portos ucranianos.

Na cúpula Rússia-Turquia iniciada nesta sexta-feira em Sochi, os dois presidentes disseram estarem perto de finalizar os acordos econômicos e de relações comerciais entre as nações.



Tayyip Erdogan e Vladimir Putin — Foto: Turkish Presidency via AP

As relações econômicas entre os países ganharam nova importância à medida que Ancara procura por investimentos estrangeiros para tentar lidar com a inflação galopante do país, enquanto Moscou procura maneiras de contornar as sanções ocidentais, que cortaram a Rússia do sistema financeiro global.

Putin disse que as delegações do governo já discutiram “todas as áreas mais importantes de nossa cooperação”, enquanto Erdoğan disse esperar que os possíveis acordos possam iniciar “uma página muito diferente em nossas relações”.

Ambos os líderes também abordaram para assuntos divergentes entre os países, como o conflito na Síria, no qual Rússia e Turquia se opõem.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2022

KARPOWERSHIP MANTÉM OBRAS DE TÉRMICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA, SEGUNDO ONG; EMPRESA NEGA

A empresa diz que já interrompeu a mobilização na área, cumprindo a decisão. "Apenas as ações que não podem ser paralisadas continuam", afirma

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



A ação estipula multa mínima de R\$ 500 mil para o empreendedor até que sejam apresentados o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) — Foto: Leonardo Falch / Instituto Boto Cinza

A empresa turca Karpowership descumpriu a ordem Justiça de interromper a instalação de quatro usinas termelétricas flutuantes (UTES) na zona portuária da Baía de Sepetiba, no Rio, por conta da falta de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima), e mantém as obras, segundo o Instituto Internacional Arayara, ONG que vem ativamente atuando para barrar o empreendimento. A empresa nega e diz que já interrompeu a mobilização na área, cumprindo a decisão. "Apenas as ações que não podem ser paralisadas, que estão relacionadas com a segurança das pessoas e das embarcações, continuam", afirma, em nota.

Os ativistas do Arayara foram até o local em uma lancha e filmaram as obras em andamento.

A empresa vinha argumentando que não tinha sido notificada, já que os mandatos eram direcionados ao Estado do Rio de Janeiro. Entretanto, no dia 3 de agosto, a intimação do TJ-RJ foi enviada para a empresa. O Valor teve acesso a um documento com a assinatura de Maria Eduarda Almeida Villaça — apontada pela Arayara como sendo advogada da empresa — como ciente da intimação.

A ação estipula multa mínima de R\$ 500 mil para o empreendedor até que sejam apresentados o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

A diretora-executiva da Arayara, Nicole Figueiredo de Oliveira, protocolou denúncia do descumprimento da ordem judicial pela Karpowership junto à Capitania dos Portos e irá protocolar também junto ao Ministério Público do Rio de Janeiro.

As UTEs flutuantes da Karpowership, que somam 560 megawatts (MW) de capacidade instalada, foram contratadas no leilão emergencial de energia de reserva, realizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em outubro de 2021, como parte das medidas de enfrentamento da crise hídrica.

Desde semana passada o TR-RJ vem tentando paralisar as obras por considerar fraco o argumento usado pelo réu, o Estado do Rio de Janeiro, de que a dispensa da empresa em elaborar EIA/RIMA estava ancorada em parecer elaborado pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea).

Leia a nota da empresa na íntegra:

A Karpowership está comprometida e continuará cumprindo a legislação, bem como implementando as melhores práticas do setor com o máximo respeito e consideração pelas comunidades e meio ambiente. A empresa ressalta que já interrompeu a mobilização na área, cumprindo a decisão. A KPS reforça ainda que está avaliando e tomando todas as medidas necessárias. Apenas as ações que não podem ser paralisadas, que estão relacionadas com a segurança das pessoas e das embarcações, continuam.

Embora represente um dos maiores Investimentos Estrangeiros Diretos no Brasil e especialmente no Estado do Rio de Janeiro nos últimos anos, o projeto gerou mais de 1.500 empregos.

A empresa ressalta que o projeto localizado no Porto de Itaguaí (RJ) está baseado na mais recente legislação ambiental do Estado, Decreto nº 46.890 de 23/12/2019.

Todos os estudos ambientais necessários foram realizados com sucesso e apresentados aos órgãos ambientais. A Karpowership respeita todas as autoridades públicas, mas não concorda com a ordem de suspensão e tomará todas as medidas legais para retomada das operações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2022

REDUÇÃO DA GASOLINA É 'PONTA DO ICEBERG', DIZ SACHSIDA

Ministro diz que governo deve promover novas reduções tributárias

Por Agência O Globo — De Brasília



Adolfo Sachsida: estratégia do governo é não tributar petroleiras para atrair mais investimentos para o país — Foto: Divulgação

A queda de preço da gasolina é apenas a ponta de um iceberg dos efeitos positivos que a redução de impostos, como o ICMS sobre energia e combustíveis, trará para a economia. A avaliação é do ministro das Minas e Energia, Adolfo Sachsida. O ministro participou nesta quinta-feira do evento XP Expert, promovido pela XP Investimentos, em São Paulo.

“Estamos vendo a ponta de um iceberg, que é a redução de preço. Mas haverá outros efeitos com a melhor alocação dos recursos na economia. Com menos imposto, temos mais produtividade, mais emprego, seja na padaria, no salão de beleza, nas grandes empresas, que vão gastar menos com energia”, disse.



Questionado sobre a política de preços das Petrobras, que segue o mercado internacional, o ministro disse que não opina sobre a formação dos preços nas empresas. Mas afirmou que atualmente existe uma realocação de investimentos no mundo, com recursos saindo da Rússia, Ucrânia e Ásia e migrando para “portos seguros”.

De acordo com Sachsida, o Brasil pode se beneficiar desse movimento. “Não controlamos o preço do barril de petróleo. Mas se esse dinheiro que está sendo realocado vier para o Brasil, a taxa de câmbio se valoriza e conquistamos uma redução estrutural do preço”, afirmou o ministro. “Essa é a nossa estratégia.”

Ele afirmou que ao não taxar lucros de petroleiras, como outros países estão fazendo neste momento, o Brasil deverá atrair esses investimentos. Sachsida disse que o governo já promoveu 11 reduções de impostos e que outros deverão acontecer. Disse também privatização da Petrobras está sendo estudada, mas trata-se de um tema complexo.

O ministro declarou que quer promover competição no setor de petróleo. “Um projeto desse tamanho precisa gerar competição. É preciso avançar em consenso. É isso que a sociedade brasileira quer? É melhor avançar passo a passo na direção correta”, disse.

O ministro afirmou que não pretende aumentar tributação sobre mineração, como alguns especialistas defendem para buscar recursos privados que custeiem a máquina pública. “O Brasil tem que ser o Canadá da mineração, com respeito a sustentabilidade e uma potência no setor. Não vamos aumentar a tributação sobre o setor. Seria um erro. É uma fonte de riqueza incrível e temos que explorar essa riqueza de forma sustentável e socialmente justa”, afirmou.

Ele disse que a mineração preserva o meio ambiente, e o que causa a destruição é a mineração ilegal. O ministro afirmou que assim como foi criado o Fiagro, categoria de fundos de investimento voltados à cadeia do agronegócio, ele quer criar o Fimineração, uma forma de financiar o setor, pulverizando o risco no mercado de capitais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2022

EXERCÍCIOS MILITARES DA CHINA AFASTAM NAVIOS DE TAIWAN E AFETAM COMÉRCIO DE TECNOLOGIA

O Estreito de Taiwan é uma rota importante para as cadeias de suprimentos, com quase metade da frota global de contêineres passando pela rota neste ano

Por Valor — São Paulo

Os exercícios militares da China ao redor de Taiwan estão forçando empresas de comércio marítimo a deixar seus barcos com destino à ilha atracados, esperando o fim das manobras de Pequim em torno da ilha após a **visita da presidente do Câmara dos Deputado dos EUA, Nancy Pelosi**.

Os navios estão ancorados no mar para evitar uma zona de atividades militares localizada nos arredores do porto de Kaohsiung, no sul de Taiwan, disse Jayendu Krishna, vice-chefe da consultoria Drewry Maritime Advisors, à “Bloomberg”. A zona é uma das maiores áreas de ação que a China delimitou ao redor da ilha, e fica a 15 milhas náuticas da entrada do porto.

Os proprietários de navios estão preocupados com a possibilidade de mísseis atingirem suas embarcações, optando por deixá-las paradas, queimando combustível extra até que os exercícios terminem

“Eles evitarão ir a Kaohsiung nos próximos dois ou três dias, porque o trajeto está na linha de fogo da China”, disse Krishna. “Alguns navios de carga e petroleiros foram solicitados a ancorar e aguardar ordens.”

Navios de guerra da China cruzaram o estreito de Taiwan durante os exercícios, aumentando a tensão entre os dois países.

Kaohsiung está operando normalmente e nenhum congestionamento de navios foi encontrado nos mares, de acordo com o vice-presidente do porto, Su Jiann-rong, para a “Bloomberg”. “Não houve impacto dos exercícios militares até agora”, disse ele, e há píeres vazios disponíveis no porto.

Nenhum navio cancelou os planos de entrar ou sair dos portos na quinta-feira, de acordo com um comunicado do Ministério dos Transportes de Taiwan.



Missil chinês sendo lançado durante os exercícios militares ao redor de Taiwan — Foto: CCTV via AP

O Estreito de Taiwan é uma rota importante para as cadeias de suprimentos, com quase metade da frota global de contêineres passando pela rota neste ano. Enquanto os navios continuam a viajar pelo estreito durante os exercícios militares, eles passam pelas zonas de atividade militar.

Algumas empresas proibiram seus navios de transitar pelo estreito. Dois fornecedores de gás natural informaram aos navios que não trafeguem pelo estreito até que possam confirmar que os exercícios militares terminaram.

A cidade de Kaohsiung é uma importante parada para navios que buscam chips e semicondutores taiwaneses, e também é onde a refinaria estatal CPC produz petroquímicos para fábricas de produtos manufaturados em todo o mundo, disseram especialistas em transporte marítimo para a “Bloomberg”.

Novos atrasos devem afetar a cadeia de suprimento de mercadorias asiáticas com destino aos EUA, disse Krishna.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OPERADORES ESPERAM REVISÃO DO LIMITE DE PARTICIPAÇÃO EM LEILÃO DESESTATIZAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

DP World Santos acredita que atual restrição a esse grupo, de 40%, traz riscos para processo. Santos Brasil observa maioria dos terminais com menos de 5% da movimentação total do complexo portuário

A DP World Santos vê com bons olhos a possibilidade de revisão das restrições à participação dos operadores no leilão de desestatização do Porto de Santos. O diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, disse que a atual configuração com 40% de

participação dos operadores no consórcio e 60% podendo ficar na mão de investidores financeiros representa um risco 'brutal' para o processo. O entendimento é que quem administra as operações e quem sabe das reais necessidades do dia-a-dia e tem pensamento de longo prazo deve liderar esse processo, em vez de fundos de investimentos como majoritários.

O executivo acrescentou que conhecer as necessidades do porto e ter o consórcio predominante com players locais é importante para esse processo. "Quem é operador sabe da necessidade, conhece o porto e está acostumado com investimento e pensamento de longo prazo. Quem garante que esse fundo terá esse pensamento de longo prazo e não tomará decisão exclusivamente financeira para antecipar retorno sobre capital investido?", indagou Siccherino, na última quinta-feira (4), durante a Santos Export.

No mesmo painel, o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, também celebrou que o governo estuda a possibilidade de participação dos operadores do Porto de Santos no certame. Ele ressaltou que a maioria dos terminais possui menos de 5% da movimentação do complexo portuário. O executivo considera importante para os operadores poderem participar do bloco de controle, ao contrário do edital publicado, e com participação 'razoável'.

"Seria muito ruim esses terminais serem excluídos desse certame pelo pecado de movimentar 4%-5% do Porto de Santos. Esse grupo de empresas que está aqui tem mais a dar do que um grupo estrangeiro. Quem não está no estuário não tem os riscos de quem está. Esse alinhamento é muito mais forte", salientou Sepúlveda.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que as análises sobre a restrição à participação de operadores na concessão no leilão também estão nos ajustes finais. Atualmente, existe restrição a operadores, arrendatários, armadores, transportadores marítimos e operadores ferroviários de contratos de concessão que alcancem o porto de Santos. Inicialmente, se previa limite de 15%, participando individualmente, ou 40% em consórcios ou associados com outros players.

Nery disse que o assunto foi discutido nas audiências públicas e pode ser objeto de algum tipo de ajuste. "Seja qual for o grupo que for assumir — com perfil de fundo de investimentos ou operadores portuários — o contrato de concessão tem inteligência já construída para que futuro concessionário, seja quem for, tenha que seguir todos níveis de serviço", afirmou. Segundo Nery, a agência estará vigilante para elevar o patamar da regulação e da fiscalização sobre os contratos de concessão e sobre os indicadores de desempenho a partir da gestão do novo concessionário.

Nery disse que não tem uma posição definida sobre a participação de operadores e arrendatários na futura concessionária do porto de Santos e que considera as duas linhas 'defensáveis'. "Os retoques finais vão enfrentar essa situação: se cabe algum tipo de ajuste ou de rever os atuais percentuais. Existem pontos positivos dos dois lados, dependendo do perfil que for levado para o projeto. Não tem conflito de interesse aparente quando tem fundo de investimento. Quem investir R\$ 30 bilhões, vai ter que se associar a alguém que entenda do business — isso que se confiou no modelo da Codesa. Para Santos, haverá um cuidado adicional", avaliou.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia, disse que a participação de operadores na futura concessionária é uma discussão positiva. "Não vejo dificuldade porque temos um modelo regulatório. Não consigo imaginar empresas defendendo o mercado contrariamente à expansão do porto. Não vejo grandes problemas com relação a isso, mas contamos com expertise do BNDES, que trabalha nisto", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2022

CABOTAGEM E PROXIMIDADE COM DOIS PORTOS ATRAI INVESTIMENTO DE R\$ 200 MILHÕES PARA ITAJAÍ

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 05 Agosto 2022



Divulgação BRL Properties

Complexo logístico de 80 mil quadrados, que vai abrigar novo entreposto da Zona Franca de Manaus, será primeiro no Sul do Brasil dentre os cinco já existentes em todo o país

O transporte de cabotagem e a intermodalidade do transporte rodoviário com os portos de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina, atraíram investimentos da empresa desenvolvedora imobiliária BRL Properties, na ordem de R\$ 200 milhões, para a construção de um complexo

logístico de 80 mil quadrados, que vai abrigar um novo entreposto da Zona Franca de Manaus, o primeiro no Sul do Brasil dentre os cinco já existentes. O entreposto funciona basicamente como um braço da Zona Franca de Manaus, por onde vão passar mercadorias fracionadas e reexpedidas para todo o território nacional, mas com a mesma isenção tributária que é aplicada no Estado do Amazonas.

Em conjunto com a BRL Properties, que é de Minas Gerais, a ZF-Log criou a base imobiliária via sistema BTS, para disponibilizar áreas de armazenagem adicionais, visando à expansão dos serviços de Zona Franca oferecidos pela Komlog Importação Ltda. Esse tipo de negócio envolve um contrato “built to suit” – um modelo de construção relativamente novo no Brasil, que consiste na edificação de um imóvel para atender ao que o locatário precisa, mediante um contrato de locação de longo prazo.

Sócio-diretor do grupo mineiro BRL Properties, o administrador de empresas Caio Paranhos informou que o imóvel foi projetado sob medida para a ZF-Log, com quem vai manter um contrato de aluguel por, no mínimo, 15 anos. “Decidimos investir em Itajaí por acreditar muito na região e por Santa Catarina ter dois dos portos mais movimentados do Brasil, o que tem atraído diversas empresas de todo o mundo para lá. A primeira fase do empreendimento, que tem 28 mil metros quadrados, deve ficar pronta em outubro deste ano. Inicialmente, a obra do centro logístico estava prevista para ser concluída em três anos, mas como o mercado está aquecido, pode ser que consigamos entregar bem antes desse prazo”, contou Paranhos à Portos e Navios.

O diretor da ZF-Log, José Antônio Homerich Valduga, explicou que, após um processo licitatório realizado pelo governo amazonense, a Komlog venceu o certame, obtendo permissão para explorar as operações do entreposto, de forma restrita ao município de Itajaí. Em conjunto com a BRL Properties, a ZF-Log representa a parte imobiliária da operação, contribuindo para a prestação de alguns serviços da Komlog.

Cumprimento de regras

Valduga relatou que o processo licitatório exige o cumprimento de diversas regras, que devem ser fielmente observadas pelo permissionário, que vão desde a disponibilidade própria ou por locação de um galpão de, no mínimo, 25 mil metros quadrados; suporte de seis toneladas por metro quadrado; área livre de 12 metros de pé direito; estrutura para atuação da administração fazendária; entre outros.

“Atualmente, o galpão um está em fase de conclusão, dentre os três que vão ser edificados. O centro logístico contará com área fechada de 75 mil metros quadrados, além de um centro administrativo, vestiários, restaurantes, apoio a caminhoneiros e um importante pátio de manobras e estacionamento. Cada galpão vai contar com 40 docas de atração para operações simultâneas”, detalhou Valduga, informando que o Fundo BRL Properties já desembolsou R\$ 84 milhões do total de R\$ 200 milhões.

Atrativos da região

“Hoje, Itajaí ostenta a condição de ter o maior PIB (Produto Interno Bruto) per capita da região Sul do país, ou seja, trata-se de um município onde a geração de negócios e oportunidades é vibrante. Sua posição geográfica e a existência de dois portos, em margens opostas ao Rio Itajaí – um, em Navegantes e o outro, dentro de Itajaí –, fornecem uma atividade portuária de movimentação de cargas de altíssimo nível”, avaliou Valduga.

De acordo com ele, além das operações privadas propriamente ditas, os controles aduaneiros também merecem destaque pela técnica e velocidade com que as operações são realizadas, especialmente em razão da intermodalidade do transporte. “O município de Itajaí está ladeado por rodovias [federais e estaduais], como as BRs 101e 470, a Antônio Heil (SC-486) e a Jorge Lacerda (SC-412), que contribuem para o escoamento das mercadorias operadas por ali. Ainda predomina um elevado padrão de qualificação da mão de obra regional, que acaba por fechar todas as variáveis, que são somadas a essa alta taxa de atratividade para a realização de negócios na região”, salientou o diretor da ZF-Log.

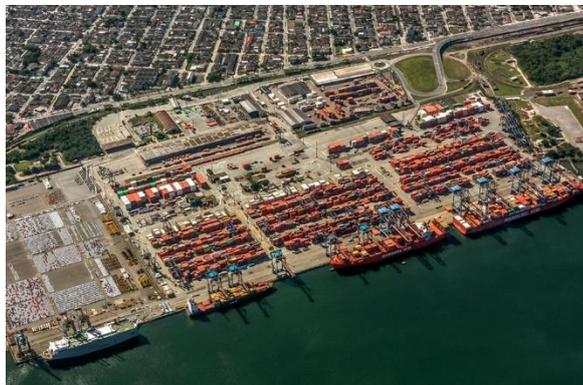
Segundo ele, o sistema de cabotagem também é outro atrativo: “Os transportes de mercadorias, que chegam do Norte do Brasil pelo modal de cabotagem até o Sul do país, têm significativas reduções em seus custos logísticos. Além disso, toda a malha rodoviária que cerca a região oferece grande potencial de escoamento de mercadorias, além de elevados padrões de segurança, destacando-se níveis baixíssimos de roubos de cargas nas operações originárias desses portos [Porto do Itajaí e Porto de Navegantes]”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2022

SANTOS BRASIL SUGERE ALGUMA INSTÂNCIA DE DECISÃO PARA CAPS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Secretário nacional de portos disse que modelo atual funciona bem e garantiu que conselhos de autoridades portuárias serão ouvidos sobre temas como tarifas e PDZ. Antaq vê questão do CAP bem endereçada no edital de desestatização do porto santista

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, sugeriu a inclusão de instrumentos na modelagem de desestatização para que os conselhos de autoridades portuárias (CAPs) tenham alguma instância de decisão, permitindo uma interação equilibrada nas discussões que envolvem os principais atores do porto organizado. Ele lembrou que, antes da Lei 12.815/2013, o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto (PDZ), por exemplo, precisava ser aprovado no CAP e, nesses quase 10 anos, passou a ser aprovado pelo poder concedente, a quilômetros de distância dos problemas da carga e dos operadores.

Ele acredita que seja mais difícil que o CAP volte a ter poder deliberativo, como era na época da Lei 8.630/1993, porque isso demandaria modificar a legislação vigente. “Seria interessante colocar o edital para os PDZs em discussão com o CAP, onde o CAP tivesse poder de veto, de indicação ou de questionar. Não sei se o edital poderia carregar algum dispositivo para dar estabilidade ao longo dos 70 anos [de concessão]”, disse Sepúlveda, na última quinta-feira (4), em painel sobre a desestatização do Porto de Santos durante a Santos Export.

Na ocasião, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mário Povia, negou o enfraquecimento do CAP e ressaltou que trata-se de uma instância democrática com uma série de atribuições, inclusive podendo opinar sobre tarifa e PDZ. “É inconcebível promover alteração em poligonal ou em PDZ sem ouvir o CAP. Em outra vertente, é complicado se tem um CAP que resolve

se politizar e, de repente, delibera contra todos e deixa a tarifa congelada, gerando irresponsabilidade. É fundamental ter no CAP um ambiente saudável de discussão, mas não vejo dificuldade em trabalhar com o modelo que está hoje”, afirmou.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, acrescentou que a questão do CAP está bem endereçada no edital de desestatização do porto santista, após as contribuições recebidas na audiência pública. Ele explicou que o PDZ vai ser preparado e o novo concessionário terá 18 meses para apresentá-lo ao poder concedente.

Previamente ao envio do PDZ, usuários e a CAPs deverão ser consultados para então o poder concedente poder aprovar o plano com base na manifestação. “Não vai ter poder de veto. Essa é uma discussão mais densa porque teria que mudar o modelo. O edital está se endereçando dessa forma e o CAP vai poder se manifestar e participar do processo do PDZ”, ponderou Nery.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2022

REFLEXOS DE NOVA GESTÃO SERÃO PERCEBIDOS NA TARIFA EM ATÉ 6 MESES, ACREDITA NERY

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Diretor-geral da Antaq avalia que redução dos custos administrativos e ganhos de eficiência por um futuro concessionário privado tendem a ser repassados para tarifas portuárias a partir da transição

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse, nesta quinta-feira (4), que a nova tarifa-teto média passará a vigorar em, no máximo, seis meses de gestão do futuro concessionário do Porto de Santos. A expectativa, segundo Nery, é que a partir desse prazo os ganhos de

eficiência esperados a partir da desestatização sejam repassados para os usuários. Ele explicou que o contrato de concessão vai determinar três meses de transição e que o novo gestor poderá prorrogá-la por igual período.

“Esperamos que ele [concessionário privado], por iniciativa própria, possa reduzir ainda mais essas tarifas portuárias com objetivo de trazer mais carga. Mas como uma salvaguarda já teremos a tarifa-teto média, que vai capturar parte dos ganhos de eficiência”, afirmou Nery, durante painel do evento Santos Export.

O diretor-geral da Antaq salientou que o novo concessionário vai ter que disponibilizar novas áreas e atender indicadores socioambientais, como o IDA [Índice de Desempenho Ambiental], e níveis de serviço pré-estabelecidos no contrato, podendo ter descontos em grupos tarifários em caso de não atender a essas expectativas. Ele citou que se investimentos obrigatórios não forem executados ou sofrerem atrasos vão passar a resultar em descontos na tarifa-teto média, por meio de metodologia já detalhada nos documentos da licitação. Os descontos atingem desde a tabela de acessos aquaviário e terrestre e as tarifas de atracação.

A Antaq avalia que haverá redução tarifária porque o concessionário privado vai se empenhar em ganhos de eficiência e em estrutura mais enxuta de gestão, sem os pesos da administração pública. Para Nery, a redução dos custos administrativos e os ganhos de eficiência tendem a ser repassados para a tarifa. “Agora, no estabelecimento dos valores da tarifa-teto média, já se prevê descontos tarifários com relação ao que a SPA [Santos Port Authority] vem cobrando atualmente, tentando capturar ganhos de eficiência que o concessionário vai ter”, analisou.

Nery acrescentou que estão sendo construídas outras salvaguardas na modelagem, como uma conta vinculada, que funcionará como uma espécie de reserva de recursos para investimentos que forem autorizados e que possam ser usados como reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Ele explicou que os valores serão reservados para viabilizar e agilizar investimentos necessários à concessão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2022

PRIMEIRA FASE DO EDITAL DA FIPS PODE SER DIVULGADA EM AGOSTO

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 04 Agosto 2022

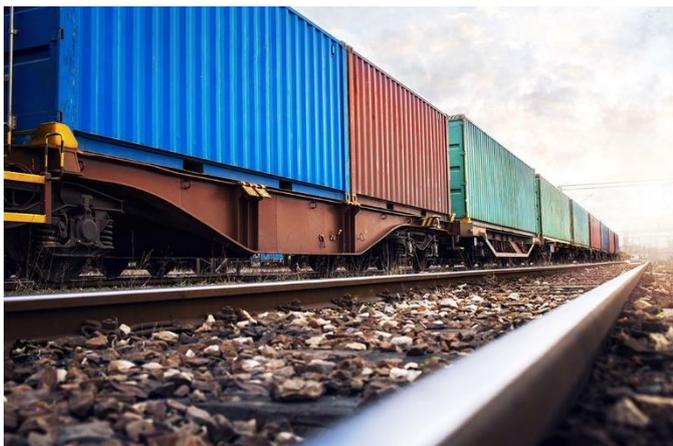


Foto ilustrativa (Arquivo)

Diretor-presidente da SPA disse que etapas seguintes da Ferrovia Interna do Porto de Santos, que envolvem assinaturas de contratos, estão previstas para final de 2022

A primeira fase do edital público para início do processo de desestatização da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) pode ser divulgada ainda este mês. Já as próximas etapas, que incluem as assinaturas de contratos, estão previstas para o final de 2022, de acordo com informação de

Fernando Biral, diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA). O anúncio foi feito por ele durante o painel 'Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos', realizado nesta quinta-feira (4) pelo Santos Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária.

“Se depender da autoridade portuária, o contrato poderá sair mais rápido e com celeridade”, disse Biral, destacando que, até 2019, o tempo para concluir uma licitação era de 270 dias, em média, mas foi possível baixá-lo para 150 dias, o que ainda considera um tempo muito longo.

Enviado no início do ano pela SPA, o modelo de desestatização da Fips foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), no dia 6 de julho passado, com foco no aumento da capacidade desse modal dentro do porto, que já está perto da saturação. Segundo a autoridade portuária, trata-se de um contrato associativo, em que os habilitados vão compartilhar custos e operações, mediante um modelo de oportunidade de negócios previsto na Lei das Estatais (13.303/2016). Os investimentos totais são estimados em R\$ 891 milhões para os primeiros cinco anos.

Atualmente, de acordo com a autoridade portuária, a capacidade ferroviária anual no Porto de Santos está limitada a 50 milhões de toneladas, o que ainda está muito distante da projeção de 115 milhões de toneladas para os próximos cinco a 10 anos, das ferrovias que desaguam no complexo ferroviário das empresas privadas MRS, Rumo e VLI.

Malha Paulista

No mesmo painel, o vice-presidente da Rumo Logística, Guilherme Penin, comentou que o Porto de Santos está 'pendurado' em uma rodovia dos anos 1940 e que, com a ferrovia, não é diferente. “A Malha Paulista, a ferrovia que dá acesso ao Porto de Santos [a Fips], começou a ser construída em 1926 e concluída no início da década de 1930. É uma obra fantástica da engenharia inglesa, que desde o início já construiu um poderosíssimo sistema de túneis e de plataforma dupla que, várias décadas depois, foi efetivada pela Rumo”, contou o executivo.

Em sua opinião, a Fips é a principal via de escoamento das commodities agrícolas do Brasil: “Até hoje, [essa ferrovia] é a principal artéria do escoamento do agronegócio brasileiro, que vem se



consolidando como a principal artéria de movimentação de mercadorias do nosso país, finalmente, dando ao setor ferroviário o protagonismo que ele sempre mereceu, principalmente em relação à complementaridade dos modais. Pois não faz mais sentido uma carga vir de Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, até o Porto de Santos de caminhão”.

Penin também relatou que, nos últimos sete anos, desde quando a Rumo entrou para o negócio ferroviário, o volume de cargas por esse meio de transporte, com destino ao complexo portuário santista, mais que dobrou. “Dobramos não só em volume, mas ganhamos eficiência, movimentando mais cargas em menos tempo e com menos custos. O tempo médio de giro de um vagão, na margem direita do Porto de Santos, que era de 20 a 25 horas, hoje está na casa das 15 horas. Certamente vai cair já no ano que vem, chegando à casa das 10 horas ou até menos”, disse o vice-presidente da Rumo.

A diretora de regulatório e institucional da VLI, Silvana Alcântara, destacou que a empresa tem duas ferrovias: o trecho do Tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, que está completando 15 anos e foi o penúltimo leilão antes do Tramo Central, além da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que engloba uma concessionária de ferrovias que opera parte da malha privatizada, que surgiu a partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), em 1996.

Segundo Silvana, essas duas ferrovias, no entanto, não chegam aos portos: “Nós não temos acesso portuário. [A VLI] é a primeira e única empresa do Brasil que pode falar que o direito de passagem não funciona, mesmo que o acesso ferroviário seja fundamental”, comentou, embora tenha admitido que essa acessibilidade evoluiu muito a partir de 2012.

A diretora da VLI ainda teceu críticas sobre a dificuldade de acesso aos portos públicos, comparando-o à acessibilidade ao Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), complexo portuário privado localizado no Porto de Santos, especializado na descarga de enxofre, rocha fosfática, fertilizantes e amônia, além de também movimentar grãos e açúcar.

“Temos acesso [pela margem central de Santos] a um porto super eficiente: o Tiplam, que é bandeira branca e abriga cinco trens de 80 vagões. Então, não há problema em acessá-lo, assim como ocorre com o público, até porque ele foi construído com essa concepção, tendo sido concebido para movimentar 2,5 milhões de toneladas, mas agora tem a capacidade para 17 milhões. Hoje, fazemos 11,5 milhões de toneladas e devemos subir para 12 milhões este ano. No porto público, nós fazemos três milhões”, comparou Silvana, destacando que a VLI defende um acesso marítimo isonômico, priorizando o equilíbrio e a competitividade saudável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2022



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: 05/08/2022