


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 083/2022
Data: 06/07/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
BASE AÉREA DE SANTOS PODE ABRIGAR NOVO TERMINAL PORTUÁRIO	4
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	5
CORRENTE DE COMÉRCIO BRASILEIRA CHEGA A US\$ 54,4 BILHÕES EM MAIO	5
BALANÇA COMERCIAL ACUMULA SUPERÁVIT DE US\$ 32,19 BILHÕES EM 2022	6
ARRECADAÇÃO FEDERAL CHEGA A R\$ 165,3 BILHÕES EM MAIO	7
RELATÓRIO INFORMA SOBRE ATENDIMENTO DAS JUNTAS COMERCIAIS	8
ALEXANDRE YWATA É NOMEADO SECRETÁRIO ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE.....	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – CORREDOR BIOCEÂNICO, UM AVO ESSENCIAL	10
NACIONAL - HUB – CURTAS	11
<i>Aviação 1</i>	11
<i>Aviação 2</i>	11
<i>Cruzeiros</i>	11
<i>Portugal</i>	11
<i>Vietnã</i>	11
REGIÃO CENTRO-OESTE - CARTA DO CENTRO-OESTE EXPORT ENFAZA CORREDOR BIOCEÂNICO.....	11
REGIÃO CENTRO-OESTE - "PONTE BIOCEÂNICA ESTARÁ PRONTA EM DOIS ANOS", AFIRMA MINISTRO DA CARREIRA DIPLOMÁTICA	13
REGIÃO CENTRO-OESTE - DEBATEDORES DEFENDEM NOVAS FERROVIAS	14
REGIÃO CENTRO-OESTE - FALTAM ARMAZÉNS PARA 100 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS NO BRASIL	16
REGIÃO CENTRO-OESTE - TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA AINDA É GARGALO PARA EMPRESAS E AGRONEGÓCIO	17
REGIÃO CENTRO-OESTE - MANDETTA PEDE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA DE PRODUTOS MÉDICOS	19
REGIÃO SUDESTE - EMPRESÁRIO PEDE MAIS INFORMAÇÕES SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS.....	19
NACIONAL - BNDES LANÇA LINHA DE CRÉDITO PARA FINANCIAR PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE.....	20
INTERNACIONAL - GREVES DEIXAM PORTOS EUROPEUS LOTADOS DE CONTÊINERES COM DESNO AOS EUA	21
INTERNACIONAL - ACORDO QUER HUBS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS PARA NAVIOS	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	23
EURO ATINGE VALOR MAIS BAIXO EM 20 ANOS	23
CHINA MANTÉM IMPORTAÇÕES RECORDES DE PETRÓLEO DA RÚSSIA EM JUNHO E REDUZ COMPRA SAUDITA	24
SHELL E CMA CGM ASSINAM ACORDOS PARA ACELERAR A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR MARÍTIMO.....	25
CMA CGM E ENGIE SE PREPARAM PARA PRODUZIR BIOMETANO DE SEGUNDA GERAÇÃO	26
MAIOR ENTRE AS 500 EMPRESAS DO AGRO: CARGILL	28
NA FIESP, ÁRABES DISCUTEM AVANÇO NA RELAÇÃO COM O BRASIL.....	28
CNN BRASIL.....	29
SETOR DE CRUZEIROS ESTIMA QUE TEMPORADA 2022/23 TERÁ 43% A MAIS DE PASSAGEIROS	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
BATE-BOCA, TAPA NA MESA E LEITURA DINÂMICA: TRAMITAÇÃO DA PEC ELEITORAL GERA CONFUSÃO NA CÂMARA; VEJA O VÍDEO.....	31
LÍDER DO GOVERNO DEFENDE PEC ELEITORAL E DIZ QUE PROPOSTA SERÁ VOTADA AMANHÃ	32
PLANO DE SAÚDE: STJ DETERMINA REEMBOLSO DE CIRURGIA FEITA FORA DA REDE CREDENCIADA, APÓS NEGATIVA DE COBERTURA.....	33
COMISSÃO DA CÂMARA CONVOCA GUEDES PARA FALAR DE IMPACTOS DA REDUÇÃO DO IPI NA ZONA FRANCA DE MANAUS	34
PARLAMENTO EUROPEU REMOVE ÚLTIMO OBSTÁCULO PARA ROTULAR ENERGIA NUCLEAR E GÁS NATURAL COMO FONTES VERDES	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
DERRUBADA DOS PREÇOS DO PETRÓLEO	36
PROJETO DA FERROGRÃO DEVE SER ENGAVETADO DE NOVO, COM PIORA DO CENÁRIO ECONÔMICO.....	37
PROJETO DE LEI PREVÊ LICENÇA AMBIENTAL AUTOMÁTICA PARA OBRAS DE TELECOMUNICAÇÕES APÓS 60 DIAS	40
CONGRESSO MANTÉM VETO EM LEI DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 083/2022
Página 3 de 51
Data: 06/07/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ AUMENTO DOS EMBARQUES DO AGRO NO TERCEIRO TRIMESTRE	41
NEOENERGIA FECHA CONTRATO COM AMBEV PARA FORNECER ENERGIA EÓLICA POR UMA DÉCADA.....	42
CCR (CCRO3) TEM RESULTADOS NEUTROS	43
COM AVAL DO TCU, PORTO DE SANTOS PREVÊ ASSINAR NOVA CONCESSÃO DE FERROVIAS INTERNAS AINDA NESTE ANO 44	
TECNOLOGIA 5G ESTREIA NO BRASIL NESTA QUARTA-FEIRA	45
CONSELHO DA MRS APROVA PRORROGAÇÃO DE CONCESSÃO FERROVIÁRIA COM GOVERNO FEDERAL ATÉ 2056	46
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	47
AUTORIDADES SE REÚNEM PARA DISCUTIR SOBRE ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS.....	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
WILSON SONS AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL DO TECON SANTA CLARA COM A TROCA DE BARCAÇAS	49
PORTO ITAPOÁ INAUGURA LABORATÓRIO DE APRENDIZAGEM PROFISSIONAL COM APOIO TÉCNICO DE PROFESSORES DO SENAI	49
ANP DIVULGA DADOS CONSOLIDADOS DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM MAIO	50
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

BASE AÉREA DE SANTOS PODE ABRIGAR NOVO TERMINAL PORTUÁRIO

FAB e BNDES assinam contrato para estudos envolvendo um terreno de 600 mil m² localizado em Guarujá

Por: Ágata Luz



FAB pretende ceder um terreno de 600 mil m² destacado da Base Aérea de Santos para a construção de novo empreendimento Foto: Arte A Tribuna

Parte da Base Aérea de Santos, localizada em Guarujá, poderá se tornar um novo terminal portuário. Isso porque a Força Aérea Brasileira (FAB) pretende ceder um terreno de 600 mil m² para a construção do empreendimento. Para viabilizar esse projeto, a FAB assinou contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para desenvolver estudos.

A modelagem do BNDES resultará em um processo de cessão onerosa que, na prática, funcionará como um aluguel. No entanto, em vez de recursos como pagamento, o grupo que vencer o leilão pagará a FAB com contrapartidas. O acordo entre FAB e BNDES tem duração de três anos.

Ainda neste mês, terá início o processo seletivo das consultorias que irão modelar a estruturação do terreno, junto à equipe do BNDES. Segundo o superintendente da Área de Governo e Relacionamento Institucional do BNDES, Ricardo Rodrigues, este é o primeiro passo do processo. A partir da seleção, os estudos técnicos terão início.

“Finalizados os estudos, a aprovação da proposta de destinação e dos documentos a partir da modelagem resultante, há previsão de realização de audiências públicas e apreciação por órgãos de controle antes da efetiva publicação do edital do processo competitivo”, explica. A previsão é que o edital seja publicado no quarto trimestre de 2023.

A área fica à beira do Canal do Estuário, mas não pertence à poligonal do porto organizado. Desta forma, a ideia inicial é que o imóvel seja utilizado para construção de um Terminal de Uso Privado (TUP). Porém, de acordo com Rodrigues, isso pode mudar.

“Os estudos a serem realizados indicarão os melhores usos para o terreno. Ainda que localização do terreno suscite a construção de um TUP, qualquer movimento neste sentido ainda precisa envolver a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e todos os demais stakeholders (partes interessadas). Caso venha a ser um TUP, a carga a ser movimentada também demandará alinhamento com a agência reguladora”.

Ele ressalta que o BNDES ainda não recebeu qualquer manifestação formal de interesse de empresas pela área, mas é de conhecimento do banco que empresas especializadas no setor já se interessaram no passado.

Rio de Janeiro

Além do terreno em Guarujá, o acordo entre a FAB e o BNDES também inclui a modelagem de cessão de uma área no Rio de Janeiro de 100 mil m², entre a Linha Amarela e Avenida Brasil. O



terreno deve ter vocação para logística, pois fica em um local estratégico entre duas vias importantes de acesso à cidade e está próximo ao Porto do Caju.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/07/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CORRENTE DE COMÉRCIO BRASILEIRA CHEGA A US\$ 54,4 BILHÕES EM MAIO

Número é resultado da soma de US\$ 29,6 bilhões em exportações e US\$ 24,7 bilhões em importações

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia divulgou em 13 de junho dos dados preliminares da balança comercial indicando que as exportações brasileiras somaram, em maio de 2022, US\$ 29,6 bilhões, e as importações, US\$ 24,7 bilhões. Isso gerou um saldo positivo de US\$ 4,9 bilhões e corrente de comércio de US\$ 54,4 bilhões. No acumulado do ano, as exportações totalizam US\$ 131,1 bilhões e as importações, US\$ 106 bilhões, um saldo positivo de S\$ 25,1 bilhões e corrente de comércio de US\$ 237 bilhões.

Tanto no mês quanto no acumulado do ano, houve uma preponderância do efeito do crescimento de preço na receita de exportação e na despesa com importação, de acordo com informações da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Médias

Nas exportações, a média de maio de 2022 totalizou US\$ 1,3 bilhão, ou seja, crescimento de 8%. Em relação às importações, foi registrado aumento de 33,5%, já que a média de maio de 2022 foi de US\$ 1,1 bilhão. A média diária da corrente de comércio em maio de 2022, totalizou, por sua vez, US\$ 2,47 bilhões, e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 224,7 milhões.

A média das exportações de janeiro a maio de 2022 foi de US\$ 1,27 bilhão, com crescimento de 20,3%. Em relação às importações, houve aumento de 29% na na média do período de janeiro a maio de 2022, que foi de US\$ 1 bilhão. A média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,3 bilhões e apresentou crescimento de 24%.

Setores e produtos

O mês de maio de 2022 registrou a seguinte média diária das exportações, no corte por setores: crescimento de US\$ 0,82 milhão (0,2%) em Agropecuária; queda de US\$ 13,05 milhões (-4,5%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 114,4 milhões (19,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação desses resultados levou a um aumento das exportações. Tiveram destaque nesse crescimento os seguintes produtos: na Agropecuária, milho não moído, exceto milho doce; café não torrado; trigo e centeio, não moídos. Na Indústria de Transformação, farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos); farinhas de carnes e outros animais; carne bovina fresca, refrigerada ou congelada; carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas; e produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos.

No que se refere às importações, houve crescimento de US\$ 2,99 bilhões (14,5%) na Agropecuária; de US\$ 36,1 bilhões (74,8%) na Indústria Extrativa; e de US\$ 244,1 (32,0%) em produtos da Indústria de Transformação.



Esses resultados, combinados, levaram a um aumento das importações, puxado, principalmente, pelo aumento nas importações, na Agropecuária, de cevada não moída; trigo e centeio não moídos; frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas. Na Indústria Extrativa, de carvão, mesmo em pó, não aglomerado; óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos; e, na Indústria de Transformação, de adubos ou fertilizantes químicos; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos.

Blocos e países

Maior de 2022 registrou o aumento das exportações, principalmente, para os seguintes destinos: África (89,8%), Oriente Médio (63,0%) União Europeia (47,7%), Mercosul (25,5%) e Estados Unidos (7,9%). As exportações para a China se reduziram em 11,9%.

Do lado das importações, os destaques de maio de 2022 foram: Oriente Médio (100,3%), África (52,4%), Estados Unidos (68,5%), Mercosul (28,0%) e China (14,5%).

Segundo a Secex, a guerra entre Rússia e Ucrânia tem influenciado o comércio e a economia mundiais como um todo, principalmente os preços de alimentos e combustíveis, já que os dois países são grandes produtores e concorrentes do Brasil no comércio internacional. O que se observa é o efeito preço, com o aumento das cotações em geral -- tanto de alimentos, que o Brasil exporta, quanto de combustíveis, de que o Brasil é um importador líquido, afetando os dois lados.

*Conteúdo editado em conformidade a legislação eleitoral vigente

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

Data: 06/07/2022

BALANÇA COMERCIAL ACUMULA SUPERÁVIT DE US\$ 32,19 BILHÕES EM 2022

Até a terceira semana de junho, as exportações foram de US\$ 151,26 bilhões e as importações atingiram US\$ 119,06 bilhões, somando US\$ 270,32 bilhões de corrente de comércio

Dados divulgados na segunda-feira (20/6) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia indicam que, até a terceira semana de junho, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 32,19 bilhões no acumulado do ano, com uma queda de 6,9% em relação ao período de janeiro a junho do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio – soma de exportações e importações – subiu 22,8% na mesma comparação, atingindo US\$ 270,32 bilhões. mostram que

As exportações em 2022 somaram US\$ 151,26 bilhões no período, com aumento de 18,8% (pelo critério de médias diárias sobre igual período de 2021). As importações atingiram US\$ 119,06 bilhões, com alta de 28,4%.

O resultado da balança nas três primeiras semanas de junho indica alta de 13,6% no superávit do mês em relação à média diária de junho de 2021, atingindo um total de US\$ 6,76 bilhões. A corrente de comércio aumentou 25,2%, alcançando US\$ 32,98 bilhões no mês, refletindo o crescimento de 23,1% das exportações, que somaram US\$ 19,87 bilhões, e de 28,6% das importações, que totalizaram US\$ 13,11 bilhões.

Apenas na terceira semana de junho, a balança comercial teve um saldo positivo de US\$ 3,34 bilhões e corrente de comércio de US\$ 11,72 bilhões, resultado de exportações de US\$ 7,53 bilhões e importações de US\$ 4,19 bilhões.

Veja os dados completos da balança comercial até a terceira semana de junho

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações no mês



Em junho, até a terceira semana, a Secex constatou alta de 28,7% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 4,4 bilhões. Houve queda de 12,6% das remessas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 4,71 bilhões. Já a Indústria de Transformação aumentou os embarques no acumulado do mês, com crescimento de 47,1%, chegando a US\$ 10,68 bilhões.

O setor agropecuário expandiu as exportações principalmente com milho não moído, exceto milho doce (998,4%), café não torrado (104%) e soja (19,6%). Do lado da Indústria Extrativa, destaque para as altas de outros minerais em bruto (128,4%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (123.486,9%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (23,4%).

Para o crescimento das vendas da Indústria de Transformação, contaram principalmente as saídas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (61,3%); farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (58,6%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (135,1%).

Importações em junho

O desempenho das importações em junho é de alta nos três setores, com aumentos de 21,8% na Agropecuária, somando US\$ 320 milhões; de 122,8% na Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,22 bilhão; e de 23,5% na Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 11,47 bilhões.

Na Agropecuária, o crescimento foi impulsionado, principalmente, pelos desembarques de trigo e centeio, não moídos (65,6%); cevada, não moída (13.755,6%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (92,7%).

A Indústria Extrativa ampliou as compras de outros minérios e concentrados dos metais de base (84,6%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (517,2%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (61,3%).

Para a Indústria de Transformação, a Secex verificou crescimento nas entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos – exceto óleos brutos – (54,6%); adubos ou fertilizantes químicos – exceto fertilizantes brutos – (169,5%) e válvulas e tubos termiônicos, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (61,3%).

*Conteúdo editado em conformidade a legislação eleitoral vigente

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

Data: 06/07/2022

ARRECAÇÃO FEDERAL CHEGA A R\$ 165,3 BILHÕES EM MAIO

O crescimento real registrado foi de 4,1%

A arrecadação total das receitas federais atingiu, em maio de 2022, R\$ 165,3 bilhões, um acréscimo real de 4,1% pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) – ou seja, já descontada a inflação. No acumulado de janeiro a maio de 2022, a arrecadação alcançou R\$ 908,5 bilhões, um aumento pelo IPCA de 9,7%. As informações fazem parte da Análise da Arrecadação das Receitas Federais de maio de 2022, divulgada pela Receita Federal em entrevista coletiva realizada em 23 de junho último.

O valor arrecadado com as receitas administradas pela Receita Federal, em maio de 2022, foi de R\$ 159,3 bilhões, um acréscimo real de 3,3%. No período acumulado de janeiro a maio de 2022, a arrecadação alcançou R\$ 850,6 bilhões, o que significou um aumento real de 7,5%. O acréscimo registrado no período é explicado, sobretudo, pelo crescimento dos recolhimentos, principalmente do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).



Ajudam a explicar o desempenho da arrecadação para este mês vários fatores, segundo o Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal. O desempenho da indústria medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) teve retração de 0,5%. Houve, ainda, crescimento nas vendas de bens (alta de 1,5%) e de serviços (9,4%); elevação da massa salarial (20,1%); alta do valor em dólar das importações, medido pela Receita Federal, em 30,8%; e do volume da emissão de notas fiscais eletrônicas, atualizado pelo IPCA, com 5,2%.

Principais dados de maio

Em maio deste ano, a Receita Previdenciária teve arrecadação de R\$ 43,5 bilhões. Esse resultado pode ser explicado pelo aumento real de 7,1% da massa salarial e pelo bom desempenho da arrecadação do Simples Nacional. Além disso, houve crescimento das compensações tributárias com débitos de receita previdenciária em razão da Lei nº 13.670/18, que alterou a legislação quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta.

Já o Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) – Rendimentos de Capital teve arrecadação de R\$ 5,8 bilhões, com acréscimo real de 59,48%, resultado explicado pelos acréscimos nominais de 292,9% na arrecadação do item “Fundos de Renda Fixa”, e de 159% na arrecadação do item “Aplicação de Renda Fixa (PF e PJ)”. O Programa de Integração Social/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), por sua vez, apresentaram no conjunto uma arrecadação de R\$ 32,3 bilhões, representando crescimento real de 5,7%.

Acumulado de janeiro a maio

No período acumulado de janeiro a maio de 2022, o Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e a Contribuição Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) totalizaram arrecadação de R\$ 222,7 bilhões, com crescimento real de 19,4%. A Receita informou que esse desempenho é explicado pelos acréscimos de 83,2% na arrecadação relativa à declaração de ajuste do IRPJ e da CSLL e ao acréscimo de 14,4 % na arrecadação da estimativa mensal. Todas as modalidades de apuração do lucro tiveram crescimento. Além disso, foram registrados recolhimentos atípicos da ordem de R\$ 20 bilhões, especialmente por empresas ligadas à exploração de commodities, entre janeiro e maio de 2022.

A Receita Previdenciária teve arrecadação de R\$ 215,2 bilhões, um acréscimo real de 5,6%, decorrência do aumento real de 13% da massa salarial e pelo aumento real de 30,9% na arrecadação da contribuição previdenciária do Simples Nacional de janeiro a maio de 2022. Houve ainda crescimento das compensações tributárias com débitos de receita previdenciária em razão da Lei nº 13.670/18.

O IRRF – Rendimentos de Capital teve, no período, arrecadação de R\$ 28,4 bilhões, com acréscimo real de 48,9%, resultado dos acréscimos nominais de 309,9% na arrecadação do item “Fundos de Renda Fixa”, e de 131,6% na arrecadação do item “Aplicação de Renda Fixa (PF e PJ)”.

*Conteúdo editado em conformidade à legislação eleitoral vigente

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

Data: 06/07/2022

RELATÓRIO INFORMA SOBRE ATENDIMENTO DAS JUNTAS COMERCIAIS

Canal “Reclame ao Drei”, do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração, recebeu 845 manifestações em 2021

O Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei) divulgou, nesta quarta-feira (6/7), o Relatório de Gestão — Exercício 2021 do “Reclame ao Drei”, sistema que recebe manifestações de cidadãos e empresas sobre os serviços prestados pelas juntas comerciais do país. O relatório apresenta os resultados do sistema durante o ano, como a quantidade de atendimentos e a qualidade dos serviços oferecidos pelas juntas, e um panorama sobre os aprimoramentos recentes do setor, com foco em simplificação e desburocratização. O Drei integra



a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia. Esta é a segunda edição do relatório.

As manifestações recebidas pelo “Reclame ao Drei” são encaminhadas às juntas comerciais, que têm até 10 dias úteis para analisar e encaminhar resposta. Esse mecanismo ajuda a sinalizar irregularidades e denunciar serviços mal prestados, visando melhorar o ambiente de negócios.

Em 2021 foram recebidas e tratadas 845 manifestações (21% a mais que em 2020, quando houve 698 demandas). Desse total, 269 foram respondidas no mesmo dia. Parcela de 94,8% das manifestações foi atendida dentro do prazo.

A Junta Comercial do Estado de São Paulo foi a que mais recebeu demandas: 30,73%. Em seguida, ficaram as juntas comerciais de Minas Gerais (11,35%) e do Rio de Janeiro (8,98%).

O trabalho mostra que 91% das demandas encaminhadas tiveram respostas ótimas (efetivas), 7% resultaram em respostas boas e 2% tiveram respostas ruins (respondidas fora do prazo; não atenderam à demanda; não orientaram e nem solucionaram o problema).

O maior número de questionamentos (18,56%) envolveu “exigências indevidas, descabidas, sem base legal”. Nesses casos, é solicitado pronunciamento à junta comercial, mas o relatório indica que a maioria das situações envolveu assunto já pacificado e normatizado em instruções expedidas pelo Drei. De acordo com o relatório, essa prática procura desonerar o usuário dos custos com os procedimentos revisionais e reduz o prazo para análise, manifestação e arquivamento do ato.

O segundo assunto mais recorrente envolveu “erro, falha, indisponibilidade dos sistemas” (11,47%). Em terceiro lugar, ficaram questões sobre “procedimentos relativos a outros órgãos” (11,23%). A conclusão do relatório é que o cidadão vê o “Reclame ao Drei” como um canal para tentar solucionar impasses encontrados nas juntas comerciais, seja por falta de entendimentos, seja por ausência de atendimento adequado (chat, internet, ouvidoria, presencial, e-mail, etc.).

A análise das manifestações recebidas em 2021 mostra que o sistema conseguiu pacificar entendimentos já dispostos na legislação vigente, com diminuição do tempo de análise e reanálise para arquivamento de atos, bem como a redução de custo para o cidadão. O relatório indica que, em várias situações, quando o Drei requereu subsídios para resposta da demanda, os gestores das juntas verificaram que a exigência não era correta e promoveram a reanálise do ato e o devido arquivamento. Sobre as ações desenvolvidas durante o ano de 2021, o relatório cita a implementação de projetos focados na simplificação e desburocratização do registro de empresas.

A publicação do novo relatório cumpre determinação estabelecida pelo inciso IV, artigo 10º, da Instrução Normativa DREI nº 70/2019, de divulgar, anualmente, relatório de gestão e ranking de atendimento das juntas comerciais. Essa regra, que dispõe sobre a fiscalização jurídica dos órgãos incumbidos do Registro Público de Empresas Mercantis e Atividades Afins, instituiu o “Reclame ao Drei”, que é um canal que permite ao cidadão, empresário e qualquer pessoa física ou jurídica enviar reclamações, elogios ou denúncias sobre a atuação das juntas comerciais.

O Drei não possui poder de polícia ou sancionatório em relação às juntas comerciais, mas, em situações de abuso ou infração às normas do direito empresarial, pode encaminhar representação às autoridades administrativas.

Confira aqui o passo a passo para fazer uma manifestação no “Reclame ao Drei”.

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/drei/reclame-ao-drei>

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

Data: 06/07/2022



ALEXANDRE YWATA É NOMEADO SECRETÁRIO ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE

Novo gestor é formado pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica, mestre pela Universidade de Brasília e PhD em estatística pela Northwestern University (EUA)

Foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (6/7) a nomeação de Alexandre Ywata como secretário especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, em substituição à Daniella Marques, que assumiu a Presidência da Caixa Econômica Federal.

Alexandre Ywata foi subsecretário de Direito Econômico na Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia (SPE/ME). Em fevereiro de 2022, assumiu como secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura (SDI), que faz parte da estrutura da Sepec.

Ywata é mestre em estatística pela Universidade de Brasília (UnB) e PhD em estatística pela Northwestern University, instituição situada no estado de Illinois, nos Estados Unidos. Foi professor na Universidade de British Colúmbia, em Vancouver (Canadá); diretor de Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais e presidente substituto no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), onde é servidor de carreira. O novo secretário especial também foi presidente da Caixa Participações, vice-presidente de Riscos e Controles Internos e vice-presidente de Fundos de Investimentos na Caixa Econômica Federal.

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

Data: 06/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CORREDOR BIOCEÂNICO, UM AVO ESSENCIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A conclusão das obras do Corredor Bioceânico Brasil-Chile, que ligará o Mato Grosso do Sul aos portos do Chile, foi defendida pela organização do Centro-Oeste Export - Fórum Regional de Logística e da Infraestrutura Portuária. A implantação do empreendimento, garantindo aos complexos brasileiros uma saída para o Oceano Pacífico, foi incluída na carta do evento, que reúne os tópicos apoiados pelos participantes, com base nos debates ocorridos.

O Corredor, também conhecido como Rota de Integração Americana (Rila), possibilitará um caminho mais curto e mais barato para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste para outros países da América do Sul e, ao chegar ao Pacífico, à Ásia, sendo as nações deste último continente, os principais consumidores de commodities brasileiras. O projeto também é considerado fundamental para o desenvolvimento social e econômico da população e das cidades situadas nas regiões que irão margear o corredor rodoviário.

Trata-se, portanto, de um avo estratégico para o comércio exterior brasileiro, um novo caminho para as cargas com destino ao Extremo Oriente, que não vão precisar mais embarcar em portos brasileiros do Atlântico e atravessar o Canal do Panamá, uma opção mais longa e custosa, ou contornar o Estreito de Magalhães, no sul da América do Sul, certamente a viagem mais arriscada. Com o corredor, o Brasil passa a ganhar, oficialmente, sua saída para o Pacífico, com os pontos de embarque das cargas, localizados no Mato Grosso do Sul, tornando-se os portos mais ocidentais do País, a porta de saída da nação para o Oriente.

As obras que envolvem esse novo acesso já foram iniciadas, tanto no Brasil, pelo Governo Federal, como nos demais países por onde ele passará. O importante é garantir a continuidade e, é claro, sua conclusão o mais rápido possível. Este é um investimento de impacto nacional e que garantirá



uma vantagem única ao comércio exterior brasileiro e a seus exportadores, uma oportunidade de que não se pode abrir mão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AVIAÇÃO 1

A Petrobras reajustou, mais uma vez, o preço médio do querosene de aviação (QAV) em 15 refinarias. O aumento foi de 3,9% e passou a valer no último dia 1º. Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), o combustível acumula uma alta de 70,6% de 1º de janeiro a 1º de julho. No ano passado, o aumento do preço do QAV foi de 92%, em comparação com 2020.

AVIAÇÃO 2

“Mais uma vez o reajuste mensal no preço do QAV comprova os desafios que as associadas Abear enfrentam diariamente com a escalada dos custos estruturais, principalmente com o QAV. É importante que haja uma política pública para reduzir o preço do combustível, que no Brasil chega a ser até 40% mais caro do que no exterior”, disse o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz.

CRUZEIROS

O Costa Firenze, maior navio de passageiros da Costa Cruzeiros a escalar no litoral do Brasil, terá três portos para o embarque de seu público. Ontem, a armadora anunciou que, além de Santos (SP) e Salvador (BA), o Rio de Janeiro poderá realizar essa operação. As saídas estão programadas para ocorrer de dezembro deste ano a abril de 2023.

PORTUGAL

A PSA Sines inaugurou, na semana passada, a primeira etapa da fase 3 da expansão do Terminal de Contentores de Sines, em Portugal. Foram entregues 204 metros de cais adicionais, o que permitirá à instalação, administrada pela PSA Sines, operar três mega-navios simultaneamente. A fase 3 é orçada em 300 milhões de euros. Quando for concluída, a capacidade anual de movimentação da unidade duplicará, chegando a 4,1 milhões de TEU.

VIETNÃ

A Terminal Investment Limited (TIL), a operadora de terminais do grupo MSC, apresentou uma proposta à Prefeitura de Ho Chi Minh, no Vietnã, para construir aquele que poderá ser o maior porto do país. A proposta prevê a implantação de um complexo com 7,2 km de cais, com uma capacidade de movimentação anual entre 10 milhões e 15 milhões de TEU, no distrito de Can Gio, na cidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - CARTA DO CENTRO-OESTE EXPORT ENFAZA CORREDOR BIOCEÂNICO

Estímulo à rodovia que facilitará o escoamento dos produtos do agronegócio até a costa do Pacífico é um dos tópicos da carta do fórum regional

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

Um dos empreendimentos logísticos mais aguardados pela cadeia do agronegócio de Mato Grosso do Sul é a construção do Corredor Bioceânico Brasil-Chile ou Rota de Integração Latino Americana (RILA), que possibilitará um caminho mais curto e mais barato para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste para a América do Sul e Ásia, sendo os países deste último continente, os principais consumidores de commodities brasileiras. O incentivo à rota bioceânica é um dos tópicos da Carta do Centro-Oeste Export 2022. O documento foi lido pelo presidente do Conselho

do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, no encerramento do fórum regional, na noite de terça-feira (5), em Campo Grande (MS).



“TEMOS QUE TRABALHAR PARA A RELICITAÇÃO DA MALHA OESTE E A CONSTRUÇÃO DA NOVA FERROESTE, PARA QUE POSSA ATRAIR MÚLTIPLOS INVESTIDORES E COM SEGURANÇA REGULATÓRIA DE MODO A AUMENTAR A PARTICIPAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NAS OPERAÇÕES DA REGIÃO” EDEON VAZ FERREIRA presidente do Conselho do Centro-Oeste Export

Edeon Vaz Ferreira destacou a importância dos investimentos em infraestrutura de transporte para o escoamento dos produtos do agronegócio da região

Ao citar o Corredor Bioceânico, Edeon mencionou as palavras do ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores João Carlos Parkinson de Castro, de que o empreendimento, antes de tudo, é fundamental para o desenvolvimento social e econômico da população e das cidades situadas nas regiões que irão margear o corredor rodoviário.

“O Corredor Bioceânico Brasil-Chile ampliará a integração da economia do Centro-Oeste do Brasil com os vizinhos da América do Sul. Lembrando o que disse o ministro Parkinson: ‘Não é você ter um ponto aqui e outro no Pacífico, é o desenvolvimento social do corredor’”, afirmou Edeon.

Outro tópico da carta destaca outros dois empreendimentos logísticos. “Temos que trabalhar para a relicitação da Malha Oeste e a construção da nova Ferroeste, para que possa atrair múltiplos investidores e com segurança regulatória de modo a aumentar a participação do modal ferroviário nas operações da região”, disse Edeon.

“A Ferroeste é uma rodovia moderna que vai ligar o Mato Grosso do Sul a Paranaguá (PR) e ao centro consumidor de milho, em Santa Catarina”, comentou Edeon.

Outro item relevante da carta do Centro-Oeste Export 2022 é referente ao aumento de “investimentos em armazenagem de cargas, em especial das commodities, cujo fator hoje é um gargalo na região, impactando o transporte rodoviário nos terminais que enviam a produção para o exterior”.

O presidente do Conselho declarou ainda que é preciso incentivar a cabotagem no Brasil. “Nós temos dois desafios, uma coisa é a exportação, outra é o abastecimento do mercado interno”, salientou Edeon citando que tanto Santa Catarina quanto a Região Nordeste movimentam em torno de 6 milhões de toneladas de milho por ano cada, e que a cabotagem é uma solução para o escoamento dessas cargas. “Nós temos que melhorar ou alterar a forma de atuação nos portos, diferenciando a cabotagem da navegação de longo curso”.

Quanto à energia elétrica, Edeon disse que é preciso buscar soluções para melhorar a distribuição no Centro-Oeste, “de forma que a produção agrícola e as indústrias instaladas nos três estados da região possam estar sempre abastecidas, com segurança e que isso permita a expansão de suas atividades”.

Por fim, Edeon ressaltou que a carta reúne temas fundamentais debatidos durante o fórum para atrair investimentos em infraestrutura e fomentar o desenvolvimento econômico da região Centro-Oeste, beneficiando “coletivamente produtores, embarcadores, transportadores e sociedade em geral”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - "PONTE BIOCEÂNICA ESTARÁ PRONTA EM DOIS ANOS", AFIRMA MINISTRO DA CARREIRA DIPLOMÁTICA

Obra é considerada estratégica para o escoamento de produtos do Centro-Oeste até o Pacífico
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br

Obra estratégica para o escoamento de produtos do Centro-Oeste até o Pacífico



Campo Grande (MS).

Além da Bioceânica e da Transchaco, Parkinson defende novas configurações aduaneiras entre Brasil e Paraguai

João Carlos Parkinson de Castro, ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores, afirmou que em dois anos estará pronta a construção do trecho da Ponte Bioceânica que ligará Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, a Carmelo Peralta, no Paraguai.

Ele foi um dos debatedores do painel "Alternativas logísticas para o desenvolvimento da região Centro-Oeste", do Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento, realizado na terça-feira (5), aconteceu em

"As primeiras estacas estão sendo colocadas e em até dois anos teremos a ponte. Esse é um passo excepcional para a integração do Centro-Oeste, assegurando o suprimento da região com grãos (vindos) do Chaco", disse. Segundo Parkinson, a região paraguaia se tornará, nos próximos anos, um grande centro produtor, acrescentando à produção de soja e milho do Alto Paraná.

Com uma extensão total de 1.294 metros, o projeto será executado pelo Consórcio Binacional Paraguai-Brasil – formado pelas empresas Tecnoedil Constructora SA e Cidade Ltda e Paulitec Construcciones –, que firmou, em dezembro de 2021, um contrato com o governo no valor de US\$ 102,6 milhões.

O ministro lembrou que o governo do Paraguai já fechou o contrato para o último trecho da Transchaco – rodovia que interligará os oceanos Atlântico e Pacífico pelo Corredor Bioceânico Brasil-Chile, passando por Mato Grosso do Sul. A última parte, composta por 220 quilômetros, liga Loma Plata (Paraguai) a Pozo Hondo (Argentina).

Sobre a construção da Transchaco, 277 km já estão disponíveis e asfaltados, unindo Carmelo Peralta a Loma Plata. O governo paraguaio já assegurou o financiamento do último trecho que vai de Loma Plata até Pozo Hondo. Esse primeiro trecho, já entregue, é visto com bons olhos pelo agronegócio brasileiro. Isso porque a obra abrirá uma nova rota para exportações de produtos de Mato Grosso do Sul pelos portos do Chile.

Apesar das boas notícias para o setor do agronegócio, João Carlos Parkinson de Castro, afirmou que ainda é preciso realizar novas configurações aduaneiras entre Brasil e Paraguai, no intuito de estabelecer, por exemplo, áreas de livre comércio ou de tarifas externas comuns.

"Não basta obra. Precisamos assegurar uma integração aduaneira. Amanhã começo uma série de reuniões com o governo paraguaio para fazer uma integração aduaneira. Queremos negociar uma nova configuração aduaneira entre Brasil e Paraguai, envolvendo Porto Murtinho e Foz do Iguaçu (PR). Há uma forte disposição do governo paraguaio de aceitar uma área de controle integrado na fronteira, dando fluidez no trânsito", falou.

Hidroviás

O painel de debate contou com a presença de Adalberto Tokarski, conselheiro nacional do Brasil Export e ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo ele, a construção do Corredor Bioceânico é importante para a região Centro-Oeste. Contudo, outras questões também devem ser enfrentadas.

É o caso do Rio Paraguai, que nasce no Mato Grosso, na região da Chapada dos Parecis, e desemboca no Rio Paraná. Para Tokarski, é preciso que entidades públicas e privadas se movimentem para fazer com que o rio, que é o oitavo maior da América do Sul, tenha políticas públicas voltadas ao seu desenvolvimento logístico. "Um desafio que está sendo enfrentado e que está avançando é o Corredor Bioceânico. Mas o Rio Paraguai pode ser um corredor de desenvolvimento mais efetivo. Em 2014, eram transportadas 7.1 milhões de toneladas. Mas veio caindo. Em 2021, o rio transportou 2,3 milhões de toneladas e, no ano passado, 2,1 milhões de toneladas. Precisamos de políticas públicas ali. Provoco o governo e as entidades nessa questão", expôs.

O apelo apresentado pelo conselheiro do Brasil Export e ex-diretor da Antaq foi ao encontro da fala do sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima. Ele afirmou que é necessária uma política pública a longo prazo, independente de resistências ligadas a grupos e entendimentos políticos e ambientais.

"Não temos 27 estados e sim 27 países. A evolução do Centro-Oeste é total. Mas ela não está acoplada a uma política forte. A nossa política pública é individual. O Executivo é descoordenado. O maior projeto logístico para aqui é a Bioceânica. No Rio Paraguai, a questão é que existe uma resistência ambiental que está sendo tratada de forma muito mais política do que racional. Logística é projeto de longo prazo e precisamos disso no Centro-Oeste", disse.

O fórum contou ainda com a presença dos debatedores Marcelo Saraiva, presidente da Brado Logística, e Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). A moderação foi feita por Denimarcio Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO). Já a apresentação ficou a cargo do presidente do Conselho do Sudeste Export, o advogado Marcelo Sammarco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - DEBATEDORES DEFENDEM NOVAS FERROVIAS

Para eles, a criação de mais trilhos é essencial para o escoamento de produtos agrícolas do Centro-Oeste

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



Os debatedores defenderam a criação de novas ferrovias durante o painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste"

A criação das ferrovias é essencial para o escoamento dos produtos agrícolas do Centro-Oeste aos portos brasileiros. Por isso, é necessário que mais trilhos saiam do papel. Essa foi a conclusão a que chegaram os debatedores do painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste", no segundo dia do Centro-Oeste Export – Fórum Regional de Logística e

Infraestrutura Portuária. O evento foi realizado na terça-feira (5), em Campo Grande (MS).

O diretor comercial da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mario Jorge Cavalcanti, é um desses entusiastas. "Queremos desovar a carga do Centro-Oeste, mas precisamos de ferrovia. Sabemos



o que precisa ser feito. O Porto de Itaqui (MA) movimentou 15 milhões de toneladas. O trem chega lá. Precisamos que o trem chegue em Pecém (CE) ou Suape (PE)", disse.

Cavalcanti afirmou que o Estado possui áreas que podem ser arrendadas. Ainda lembrou do exemplo do projeto da usina de urânio e fosfato em Santa Quitéria, no interior do Ceará. Também que o consórcio Santa Quitéria, formado pela empresa Galvani junto com a INB (Indústrias Nucleares do Brasil), arrendará uma área no Porto de Mucuripe (CE).

No Ceará está sendo implantada uma usina de urânio e fosfato, com capacidade para produzir um milhão de toneladas de fertilizantes fosfatados e 200 mil toneladas de cálcio. Já houve audiências públicas encerradas na última semana e a expectativa é que as obras aconteçam no primeiro semestre de 2023, a depender do Ibama. Essa empresa vai arrendar uma área no porto de Fortaleza.

As obras de construção do empreendimento, que projeta R\$ 2,3 bilhões em investimentos e mais de 5 mil empregos no total, deverão durar dois anos e, caso o cronograma siga conforme previsto, o início das operações ocorreria no fim de 2024 ou começo de 2025.

Mais ferrovias

Quem concordou com a necessidade de mais investimentos em ferrovias no País foi o diretor-executivo do Movimento Pró Logística e presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz de Oliveira. O conselheiro voltou a afirmar que tanto as ferrovias quanto toda a infraestrutura logística precisam ser olhadas como uma política de Estado.

"Estamos vendo, com a autorização ferroviária, novas oportunidades. Temos a exportação e o mercado interno. Pernambuco, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte consomem 6 milhões de toneladas/ano de milho. Parte vem da Bahia, Piauí e do Maranhão, quando tudo dá certo. O restante vai de caminhão do Centro-Oeste ou é importado. Podemos mudar e melhorar todo o escoamento com as ferrovias. Mas é preciso que haja um entendimento de que infraestrutura é política de Estado. Nós do Brasil Export devemos trabalhar para que isso seja verdade", falou.

Outro debatedor no painel, o diretor da Agemar Infraestrutura e Logística, Manoel Ferreira, corroborou com os palestrantes. Segundo ele, a possibilidade de autorizações ferroviárias, em curto espaço de tempo, deverá alterar o panorama de escoamento de grãos do Centro-Oeste.

"A carga procura sempre espaço para sair. O grão é o grande viés do País. Com as autorizações ferroviárias, em seis ou sete anos esse panorama pode mudar. O potencial do Centro-Oeste responde por uma quantidade infinita desse grão que sai ao comércio exterior, e precisamos de ligações. Esse é o desafio. Precisamos de rodovias e ferrovias em condições", falou.

Malha Oeste e Ferroeste

No primeiro dia de atividades do Centro-Oeste Export, o governador do Mato Grosso do Sul Reinaldo Azambuja (PSDB) destacou as obras de duas ferrovias que, segundo ele, prometem impulsionar a economia da região: a Malha Oeste e a Nova Ferroeste.

No caso da primeira, são quase 2 mil quilômetros de linhas, que partem do município de Mairinque (SP), podendo chegar até o Porto de Santos (SP) por direito de passagem (uso de malhas de outras concessionárias a parr do pagamento de tarifas) por Santos (SP). Seguindo para oeste, as linhas entram em Mato Grosso do Sul, passando por Três Lagoas, Água Clara, Ribas, Campo Grande, Terenos, Anastácio, Aquidauana, Miranda até chegar em Corumbá.

A Malha Oeste passará por um processo de relicitação. Ela foi concedida à Rumo Logística, que decidiu devolvê-la ao Ministério da Infraestrutura, cabendo à pasta relicita-la para uma nova concessão.

Sobre a Nova Ferroeste, trata-se de um projeto desenvolvido pelo Mato Grosso do Sul em parceria com o Governo do Paraná. Essa ferrovia vai interligar os dois estados e o de Santa Catarina. Vai atuar, principalmente, no escoamento da produção de grãos do estado até Paranaguá (PR), substituindo o transporte por caminhões e reduzindo os custos logísticos em ao menos 30%, segundo estudos do projeto. Um ramal até Chapecó (SC) facilitará o deslocamento da carga até as criações de frango e suínos dessa região, facilitando sua alimentação.

O edital da ferrovia foi lançado no dia 21 de junho e, atualmente, o processo está na fase de consulta pública, que vai prosseguir até o dia 15. O leilão deve ser realizado entre o fim de setembro e início de outubro. Além dos debatedores, o painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste" contou com a apresentação do presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco, e da moderação de Denimarco Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo na Prefeitura de Rio Verde (GO).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - FALTAM ARMAZÉNS PARA 100 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS NO BRASIL

Desafios e soluções logísticas para equacionar o deficit foram debatidos por representantes da iniciativa privada e de órgãos públicos

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



“EU RECEBO, TODOS OS DIAS, INFORMAÇÕES SOBRE LOCAIS COM 200 MIL TONELADAS DE SOJA DEIXADAS NO CHÃO. NÃO TEM NEM CAPACIDADE NOS SILOS, NEM ESTRUTURA DE SILOS-BOLSA PARA ESSA ARMAZENAGEM. ESSE É UM DOS GRANDES DESAFIOS DO BRASIL” EVERALDO FIATKOSKI *conselheiro do Centro-Oeste Export*

Os debatedores do painel 3 concordam que há um deficit de armazenagem que pode aumentar se nada for feito a respeito

A safra de grãos 2021/2022 deve atingir 268,2 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 5% em relação à safra anterior, segundo levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Porém, não há armazéns suficientes para guardar toda a produção. O déficit de armazenagem atinge 100 milhões de toneladas por safra no País. Os desafios e as soluções na armazenagem de cargas foram debatidos no terceiro painel do Centro-Oeste Export, realizado na terça-feira (5), em Campo Grande (MS), pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

O conselheiro do Centro-Oeste Export, Everaldo Fiatkoski, abriu o debate destacando o déficit na armazenagem da safra, de 100 milhões de toneladas de grãos. “Eu recebo, todos os dias, informações sobre locais com 200 mil toneladas de soja deixadas no chão. Não tem nem capacidade nos silos, nem estrutura de silos-bolsa para essa armazenagem. Esse é um dos grandes desafios do Brasil”, apontou.

Fiatkoski comparou a armazenagem no Brasil com a de países da América do Norte, que expandiram os seus armazéns para propriedades rurais. “Nos Estados Unidos, 65% da armazenagem de produtos a granel ocorrem dentro das fazendas, chega a 85% no Canadá e no Brasil, apenas 14%, um volume extremamente pequeno”, disse.

Segundo Everaldo Fiatkoski, o Brasil tem capacidade para armazenar 168 milhões de toneladas de grãos e boa parte da estrutura é bastante defasada. “Não é somente a questão da quantidade, mas da qualidade desse armazenamento”, afirmou.



O presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, observou que a armazenagem não acompanha, além do crescimento da safra, os investimentos feitos em portos para operação de grãos. “Nos portos, buscando competitividade, empresas investem na capacidade de armazenagem de passagem, aumentando as operações de navios; no campo, o aumento da produção e a tecnologia aplicada à colheita. Eu tenho conhecimento de casos em que a colheita precisa ser parada porque não tem onde colocar a carga, pois falta caminhão para tirar e armazém para receber”, afirmou.

A assessora técnica de Logística e Infraestrutura da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), Elisangela Lopes, afirmou que considerando o período da última década, a taxa de crescimento da produção de grãos projetada é de 9 milhões de toneladas por ano. “Isso significa que daqui há 10 anos nós estaremos com mais de 150 milhões de déficit de armazenagem no Brasil”, observou.

Elisangela disse, também, que a CNA contratou um estudo para traçar o perfil da armazenagem no Brasil, com a finalidade de sugerir clusters e áreas para instalação de armazéns e suas respectivas capacidades que poderiam atender diversos produtores rurais. “A gente deve lançar esse estudo nos próximos três meses”, adiantou.

Já o chefe-geral da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Gustavo Spadotti Castro, salientou que “um estudo que nós realizamos, mostrou que se nós difundíssemos todas as tecnologias que a Embrapa tem para os melhores produtores rurais brasileiros, eles conseguiriam ter um aumento de competitividade da ordem de 16%. Mas se nós resolvêssemos os problemas de pós-porteira dos produtores rurais, esse aumento de competitividade seria da ordem de 36%”, afirmou, comentando sobre o fomento em logística para incrementar desde a produção ao escoamento dos produtos do agronegócio nos portos do Brasil.

Logística

Já o gerente-geral da Granel Química/Odjfell Terminals, Edson Souki, disse que, somente no Brasil, a multinacional possui sete terminais e que expandirá as instalações em Mato Grosso do Sul. “Estamos entrando com fertilizantes e estamos avaliando um aumento da movimentação de minério de ferro e manganês”, disse Souki, adiantando que a empresa já projeta um aumento na movimentação de 2 milhões de toneladas para 5 milhões de toneladas nos próximos dois anos no Estado.

Com isso, ele chama a atenção para as deficiências logísticas na região, na fronteira com a Bolívia. “A falta de estrutura local, seja na fronteira, nos escritórios, na aduana, é de saltar aos olhos. É algo que a gente traz aqui como uma preocupação para que se tenha uma estrutura e se possa fazer uma movimentação. Há um problema de fluxo de caminhões na divisa, na ponte, e com órgãos fiscalizadores”, ressaltou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA AINDA É GARGALO PARA EMPRESAS E AGRONEGÓCIO

Enquanto os investimentos em energia solar e eólica avançam, infraestrutura de linhas de transmissão de energia hídrica ainda é um desafio

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

A produção de energia solar fotovoltaica e de energia eólica, fontes renováveis alternativas à energia elétrica, avançam no Brasil. Porém, ainda não suprem a demanda de abastecimento em larga escala, principalmente em horários de pico, por exemplo. Os desafios na geração e transmissão de energia foram discutidos durante o quarto e último painel do Centro-Oeste Export

2022, realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, na terça-feira (5), no Hotel Deville Prime, em Campo Grande (MS).



EM HORÁRIO DE PICO OU NOS HORÁRIOS DE ARRANCADA DAS INDÚSTRIAS NÓS NÃO TEMOS COMO ATENDER SOMENTE COM FOTOVOLTAICA, AINDA NÃO TEM ARMAZENAMENTO

EDWAL PORTILHO

presidente-executivo da Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (Adial Log)

Os participantes do painel comentaram que as linhas de transmissão de energia elétrica ainda são insuficientes no País

O presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira, afirmou que a energia elétrica passou a ser um gargalo logístico no desenvolvimento de todo o setor logístico. Fora a quantidade de projetos que são abortados por falta de energia”, disse.

O executivo de Negócios e Energia e Celulose da Eldorado Brasil, Marcio Cota, levantou a questão de como é possível transferir a capacidade atual energia hídrica, “que beira os 100 mil megawatts”, o que corresponde a “60% da nossa matriz energética” e que está à mercê da chuva.

“Como é que a gente transfere isso para alternativas sustentáveis? Essa é a grande questão”, questionou. “Hoje estamos vendo um investimento monumental em energia solar e eólica no Nordeste, sendo 10% em energia eólica e 2,5% na solar. Porém, não diminui todo o problema que nós temos do hídrico”, complementou.

Já o presidente-executivo Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (Adial Log), Edwal Portilho, disse que, embora haja muitos investimentos em energia solar fotovoltaica, os sistemas ainda não suprem o abastecimento em horários de pico. “Em horário de pico ou nos horários de arrancada das indústrias nós não temos como atender somente com fotovoltaica. Ainda não tem armazenamento”, afirmou.

Portilho falou sobre os investimentos em biometano, mas ressaltou que a falta de linhas de transmissão de qualquer pode energia ainda é o maior problema.

“Estamos tentando implementar a produção de biometano. Existem alguns projetos em usinas sucroenergéticas fazendo a captação de metano, ao estabilizar ou fermentar os seus resíduos. Porém, tanto nos investimentos fotovoltaicos em fazendas de produção de energia elétrica, como também nas usinas, a transmissão é limitada por falta de capacidade nas linhas de transmissões”, disse o presidente-executivo da Adial Log.

Já a diretora-executiva do Instituto de Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap, ressaltou o quanto a dependência de energia elétrica no Centro-Oeste é considerável e citou o exemplo de um empreendimento que não avançou por causa da limitação na distribuição.

“Nas regiões Centro-Oeste e Sul, nós temos 70% da produção de energia elétrica com base hídrica, e quando pensamos nisso, os debates do Centro-Oeste Export giram em torno da questão da energia que não chega. Por exemplo, em Rio Verde (GO), uma cooperava, com toda uma planta industrial instalada, não consegue fazer funcionar porque não chega energia”, afirmou.

O painel contou ainda com a moderação do diretor de Redação do Jornal BE News, Leopoldo Figueiredo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - MANDETTA PEDE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA DE PRODUTOS MÉDICOS

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



Luiz Henrique Mandetta afirmou que o aeroporto de Guarulhos (SP) é uma referência mundial na logística de produtos ligados à saúde

O ex-ministro da Saúde e deputado federal de Mato Grosso Luiz Henrique Mandetta (Democratas) provocou os setores ligados à logística a investir no transporte e no armazenamento de matérias-primas e mercadorias medicinais no País. Ele foi um dos participantes do painel "Conexão do agronegócio com a infraestrutura portuária da região Nordeste", no segundo dia do Centro-Oeste Export, na terça-feira (5), em Campo Grande (MS).

Segundo Mandetta, no setor de saúde, a logística de transporte varia de acordo com cada região do País. Contudo, o mercado brasileiro, por ser concentrado, traz oportunidades de novos investimentos.

"O Nordeste tem uma lógica de abastecimento própria e diferente do Centro-Oeste. Assim como o Sul e Sudeste. Também há uma exigência muito alta em um mercado extremamente concentrado e com uma enorme possibilidade de investimentos e oportunidade no trânsito mundial de mercadoria. Somos o terceiro maior comprador de medicamentos do mundo. O maior sistema de transplante de órgãos públicos do mundo", comentou.

Em sua fala, Mandetta salientou que o setor exige os mais altos padrões de qualidade e inúmeros requisitos específicos que mudam se são produtos farmacêuticos e biotecnológicos, dispositivos médicos e diagnósticos, produtos médicos, entre outros.

O setor também requer instalações de armazenagem sanitárias adequadas, equipadas para cumprir com os padrões de qualidade e regulações sanitárias, com clima controlado, desde ambientes refrigerados até congelados e salas limpas. Apesar das exigências, o Brasil possui locais que são referências na logística desses produtos. É o caso do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos.

"Fiquem mais atentos com essa parte toda de logística mais exigente do ponto de vista do tipo e lógica de mercadoria. Um dos maiores hangares do mundo de logística de saúde é o de Guarulhos. Lá há uma lógica de distribuição de insumos que é um ponto fora da curva dentro do Brasil, em questão de abastecimento com produtos caros", disse.

O Centro-Oeste Export é um encontro de logística e infraestrutura regional do Brasil Export, fórum permanente, multissetorial, que organiza dinâmicas para promoção do diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias, de logística e de infraestrutura.

O Brasil Export e seus organismos regionais hoje contam com mais de 250 conselheiros, profissionais qualificados e que atuam no setor privado, em entidades representativas e no poder público.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2022

REGIÃO SUDESTE - EMPRESÁRIO PEDE MAIS INFORMAÇÕES SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS

Para Bayard Umbuzeiro Neto, há dúvidas sobre como vão ocorrer os investimentos em acessos ao complexo

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



PARA O EXECUTIVO, EXISTEM PROBLEMAS PARA SEREM SANADOS OU AO MENOS "ENDEREÇADOS" ANTES DA EFETIVAÇÃO DA DESESTATIZAÇÃO. ENTRE ELES, ESTÃO AS DISCUSSÕES QUE ENVOLVEM OS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E DOS ACESSOS DO PORTO DE SANTOS.

O processo de desestatização do Porto de Santos será entregue para a avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU) ainda este mês, informa o Ministério da Infraestrutura. Mas para o empresário Bayard Umbuzeiro Neto, vice-presidente da operadora logística Transbrasa e conselheiro do Santos Export, as regras que envolvem a privatização do cais santista ainda não estão suficientemente claras para o setor.

Bayard abordou essa questão em entrevista ao jornalista Zerri Torquato ontem, no quadro Brasil Export do programa ZR News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM (107,7 FM, na Baixada Santista).

Para o empresário, existem problemas para serem sanados ou ao menos "endereçados" antes da efetivação da desestatização. Entre eles, estão as discussões que envolvem os investimentos necessários para a melhoria da infraestrutura e dos acessos do Porto de Santos.

"Nós temos problemas com dragagem, acessos e, principalmente, rodovias. Temos o Sistema Anchieta-Imigrantes e só. Ou seja, com o crescimento das operações portuárias previsto para os próximos anos, só estas rodovias não serão suficientes para dar conta do escoamento de cargas. Acredito que precisamos, pelo menos, esclarecer e endereçar essas questões antes de desestatizar o Porto", explicou Bayard.

SANTOS EXPORT

Bayard Umbuzeiro, que também é conselheiro do Brasil Export, adiantou que pautas relacionadas à desestatização do Porto de Santos e aos acessos portuários farão parte da programação do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, agendado para ocorrer na cidade entre os dias 3 e 4 de agosto.

O evento faz parte da agenda do fórum Brasil Export, que debate desafios dos setores portuários, de logística e transporte, reunindo autoridades, especialistas e lideranças empresariais.

Durante todo o ano, desde 2020, são promovidas edições regionais (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul) com o objetivo de debater temas essenciais para os segmentos e promover visitas técnicas a portos, terminais multimodais, centros de distribuição e unidades de produção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

NACIONAL - BNDES LANÇA LINHA DE CRÉDITO PARA FINANCIAR PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE

Banco também estuda programa para empresas estrangeiras que queiram exportar o combustível
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou na última sexta-feira (1) um programa de apoio a projetos piloto de produção ou utilização de hidrogênio verde.

A nova linha de crédito oferecerá empréstimos de até R\$ 300 milhões para a construção de fábricas de produção para o mercado doméstico, mas há também a intenção de financiar usinas que

produzam o combustível para exportação. O programa contará com recursos do Fundo Clima, destinado à cadeia de energias renováveis.



O FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE PARA EXPORTAÇÃO, EM ÁREAS PORTUÁRIAS, DEVE SER BILIONÁRIO, COM TAXA DE JUROS COMPETITIVA NO MERCADO INTERNACIONAL, ENTRE 1 E 2% AO ANO

O programa contará com recursos do Fundo Clima, destinado à cadeia de energias renováveis

“Já estamos trabalhando para viabilizar novas soluções, incluindo apoio a plantas exportadoras de hidrogênio de baixo carbono e estudando a possibilidade de custo de financiamento em moeda estrangeira para viabilizar a implantação de grandes plantas no País, capazes de exportar o combustível”, afirmou em nota a diretora de Concessão de Crédito à Infraestrutura do BNDES, Solange Vieira.

COMÉRCIO EXTERIOR

O BNDES estuda usar seus recursos para financiar grandes plantas de produção de hidrogênio verde que sejam totalmente voltadas à exportação, instaladas em áreas portuárias.

Segundo Solange, os empréstimos devem ser bilionários. Para isso, o juro baixo será o diferencial. A ideia é equiparar as condições de crédito com as melhores encontradas em outros países, incluindo mercados desenvolvidos. São juros entre 1% e 2% ao ano, disse a diretora do BNDES.

«Vai ser uma taxa bem barata, competitiva, a nível internacional, com as linhas dos nossos concorrentes, como bancos de desenvolvimento e organismos multilaterais”, afirmou Solange.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022

INTERNACIONAL - GREVES DEIXAM PORTOS EUROPEUS LOTADOS DE CONTÊINERES COM DESNO AOS EUA

De acordo com os grevistas, o custo de vida europeu subiu muito e os salários não acompanharam
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Na Alemanha, o Porto de Hamburgo (foto), principal complexo do país, e os portos das cidades de Emden, Bremen, Bremerhaven e Wilhelmshaven têm sofrido com greves desde o dia 9 de junho

Os portos da Alemanha e da Holanda, na Europa, estão lotados de contêineres de exportação que deveriam já ter sido embarcados com destino aos Estados Unidos. O motivo são as greves trabalhistas iniciadas em junho por metalúrgicos e estivadores, que exigem o reajuste salarial com base na crescente inflação. De acordo com os grevistas, o custo de vida europeu subiu muito e os salários não acompanharam.

Na Alemanha, o Porto de Hamburgo, principal complexo do país, e os portos das cidades de Emden, Bremen, Bremerhaven e Wilhelmshaven têm sofrido com greves desde o dia 9 de junho, quando 12 mil estivadores paralisaram suas atividades durante algumas horas. Na Holanda, o Porto de Roterdã tem congestionamento de cargas importadas da Alemanha.

As categorias têm feito paralisações pontuais e algumas reuniões entre sindicatos e empresas já foram realizadas, sem avanços. No caso da Alemanha, que tem mais setores paralisados, houve uma reunião no dia 12 de junho entre trabalhadores e a Associação Central de Empresas Portuárias Alemãs, representante das grandes empresas que atuam nos portos. O encontro terminou sem consenso porque a oferta das empresas foi considerada abaixo do necessário pelos trabalhadores.

AS CATEGORIAS TÊM FEITO PARALISAÇÕES PONTUAIS E ALGUMAS REUNIÕES ENTRE SINDICATOS E EMPRESAS JÁ FORAM REALIZADAS, SEM AVANÇOS

A previsão é que a situação se normalize se houver acordo na negociação que começou terça-feira (5), entre o sindicato alemão Verdi, a Associação Central de Empresas Portuárias Alemãs (ZDS) e os governos locais.

IMPACTO

O acúmulo de contêineres de exportação com destino aos EUA deve levar meses para ser normalizado, dizem autoridades do setor, e o segmento automobilístico é um dos que podem sentir maior impacto. Afinal, as baterias de lítio e a variedade de peças e chassis são alguns dos itens que fazem parte das cargas que esperam nos portos. Entre as montadoras que aguardam suas peças estão Mercedes-Benz, BMW e Ford.

A partir do momento em que o contêiner embarca, os importadores norte-americanos podem esperar suas mercadorias com sete a nove dias de atraso.

De acordo com a Sea Intelligence, companhia que analisa dados marítimos, apenas 30% ou 40% de todos os envios globais estão no prazo.

A movimentação de contêineres vazios ou cheios do interior ou nos portos também é um problema, já que, além da greve dos portuários, há congestionamentos na malha ferroviária da União Europeia, que também sofre com paralisações trabalhistas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2022

INTERNACIONAL - ACORDO QUER HUBS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS PARA NAVIOS

Intenção é zerar as emissões de carbono do transporte marítimo até 2050

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A PLATAFORMA VINCULA O SETOR DE ENERGIA À CADEIA DE VALOR MARÍTIMA, E UNE PORTOS, COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO E EMPRESAS DE ENERGIA NO ESFORÇO DE ZERAR AS EMISSÕES DE CARBONO DO TRANSPORTE MARÍTIMO ATÉ 2050.

O “dilema dos combustíveis do futuro” foi considerado durante a COP26 o principal obstáculo à descarbonização no transporte marítimo

Um acordo assinado em Londres no fim do mês passado prevê a criação de uma plataforma internacional para desenvolver hubs de abastecimento de combustíveis sustentáveis para navios, como hidrogênio e amônia verde, além de corredores marítimos verdes, ou seja, rotas que viabilizem operações com zero emissão de gás carbônico.

O documento foi assinado por mais de 100 CEOs e representantes de governos durante a cúpula Shaping the Future of Shipping Summit (Moldando o Futuro da Cúpula de Transporte). O evento foi

organizado pela Câmara Internacional de Navegação (ICS, na sigla em Inglês)—que representa empresas que respondem por mais de 80% da frota mercante mundial.

Chamada de Iniciava de Hubs Marítimos de Energia Limpa (CEMH, na sigla em inglês), a plataforma vincula o setor de energia à cadeia de valor marítima, e une portos, companhias de navegação e empresas de energia no esforço de zerar as emissões de carbono do transporte marítimo até 2050.

As autoridades presentes lembraram que, durante a Conferência do Clima das Nações Unidas (COP26), realizada no fim de 2021, houve consenso que o principal obstáculo à descarbonização no transporte marítimo é o “dilema dos combustíveis do futuro”.

“Os produtores de energia não investirão sem compradores e os armadores não sabem onde investir se não verem certeza do fornecimento de combustível. O que a COP também mostrou é que há muito pensamento desleixado”, disse Guy Plaen, secretário-geral do ICS.

O papel dos portos na descarbonização do setor também foi discutido durante o encontro. Caberia à comunidade portuária global se responsabilizar em relação ao oferecimento de centros de reabastecimento para o transporte marítimo “verde” e também facilitar o comércio de combustíveis renováveis.

A Iniciava de Hubs Marítimos de Energia Limpa deve ser oficialmente lançada em setembro, no próximo Clean Energy Ministerial (CEM), fórum que reúne representantes das maiores economias globais para discutir a transição energética, e que pretende reunir 29 ministros de energia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2022



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EURO ATINGE VALOR MAIS BAIXO EM 20 ANOS

Informações:: BrasilAgro (6 de julho de 2022)



Euro atinge valor mais baixo em 20 anos – Foto: Imago Images

Em meio a temores de recessão, moeda europeia cai para seu menor valor em relação ao dólar desde 2002. Aumento do custo de vida impulsionado pela inflação reduz demanda e pode agravar crise econômica na eurozona.

Em meio a um novo aumento dos preços do gás e o consequente agravamento dos temores de uma recessão na União Europeia (UE), a moeda comum do bloco europeu despencou nesta terça-feira (05/07) para seu menor valor em relação ao dólar americano em duas décadas.

O crescimento econômico da zona do euro estagnou, enquanto os preços subiram vertiginosamente, em consequência ao impacto econômico da guerra na Ucrânia. Mas quão grave é a queda do euro?

O euro caiu 1,3% em relação à moeda americana e fechou a 1,0281 dólar – o valor mais fraco desde dezembro de 2002. A queda faz parte de uma tendência de longo prazo: apenas em 2022, o euro desvalorizou 8% em relação ao dólar. A movimentação aproxima o euro da paridade com o



dólar – algo inédito desde a criação da moeda europeia em 1999 (primeiro como moeda escritural e, posteriormente, a partir de 1º de janeiro de 2002, como moeda corrente).

Moedas relacionadas com o euro, como o florim húngaro, o zloty polonês e o leu romeno, também enfraqueceram consideravelmente em relação ao dólar americano.

Enquanto isso, os índices de ações nas bolsas de Frankfurt, Londres e Paris caíram mais de 1% no final da manhã desta terça-feira, em meio a preocupações de uma desaceleração econômica em toda a Europa.

A venda do euro também sofreu uma queda para o nível mais baixo em relação ao franco suíço desde 2015, quando o Banco Nacional Suíço aboliu o seu mecanismo de teto cambial. O euro também caiu em relação à libra, apesar de a moeda britânica enfrentar seus próprios percalços econômicos.

Outras moedas, como o iene japonês e o dólar australiano, também têm enfrentado dificuldades, em meio a apreensões com uma recessão global e um dólar americano – considerado um porto seguro em tempos de insegurança financeira – em alta desenfreada.

Por que o euro está caindo?

A queda do euro está ligada aos plausíveis temores crescentes de uma recessão nos 19 países da zona do euro. Pesquisas indicaram uma desaceleração do desenvolvimento dos negócios em toda a União Monetária. Os dados sugerem que a região pode entrar em declínio à medida que o aumento do custo de vida reduz o consumo.

O índice mensal de gestores de compras (Purchasing Managers Index – PMI) da empresa de análises financeiras S&P Global – um indicador de confiança corporativa – caiu de 54,8 em maio para 52,0 em junho.

Na segunda-feira, o vice-presidente do Banco Central Europeu, Luis de Guindos, alertou que a economia da eurozona pode enfrentar uma recessão, se a indústria for forçada a se ajustar à escassez de energia.

Os preços do gás na Europa atingiram o pico mais alto em quatro meses, em meio a preocupações com a oferta, após a suspensão parcial do fornecimento por parte da Rússia. Greves na indústria de petróleo e gás norueguesa exacerbaram as inquietações quanto ao abastecimento.

A queda do euro também está atrelada a um aumento no valor do dólar americano, uma vez que o Federal Reserve dos EUA (FED) manteve o aumento das taxas de juros como ferramenta de combate à inflação. A agressividade da estratégia americana contrasta com a do Banco Central Europeu, que planeja aumentos mais moderados das taxas de juros (DW, 5/7/22)

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

Data: 06/07/2022

CHINA MANTÉM IMPORTAÇÕES RECORDES DE PETRÓLEO DA RÚSSIA EM JUNHO E REDUZ COMPRA SAUDITA

Informações: Money Times (6 de julho de 2022)

A China ampliou em junho as importações recorde de petróleo bruto da Rússia, de baixo preço, apesar de um enfraquecimento de suas importações totais da commodity devido ao lockdown, ao mesmo tempo em que reduziu as compras do Oriente Médio e da África Ocidental, de acordo com rastreadores e comerciantes de navios-tanque.

A Rússia continuou sendo o principal fornecedor de petróleo para a China pelo segundo mês consecutivo, superando a Arábia Saudita, de acordo com os especialistas em rastreamento de navios-tanque Vortexa, Kpler e Refinitiv.

A China é o maior importador mundial de petróleo bruto e o produto russo ajuda as refinarias chinesas a manter os custos baixos em um momento em que suas margens estão reduzidas pela desaceleração da demanda devido aos rígidos controles da Covid-19 e às restrições de Pequim às exportações de combustível em meio a preocupações com a oferta.



imagem: REUTERS/Dominique Patton

As importações de petróleo russo em junho – incluindo embarques marítimos e suprimentos via oleodutos– devem totalizar cerca de 2 milhões de barris por dia (bpd), ou 15% da demanda de petróleo da China, no mesmo nível do volume recorde registrado em maio, disseram analistas.

Enquanto isso, as importações totais de petróleo da Arábia Saudita em junho devem cair para uma baixa de quase dois anos, a 1,3 milhão de bpd, estimou a Refinitiv.

Os embarques de petróleo russo por via marítima foram estimados entre 1,04 e 1,15 milhão de bpd no mês passado, estável em relação à alta quase recorde de maio, de cerca de 1,1 milhão de bpd, de acordo com as empresas de análise.

Separadamente, a China deve receber aproximadamente 880.000 bpd de petróleo russo através dos dois oleodutos da Sibéria Oriental-Pacífico (ESPO) e do oleoduto Cazaquistão-China sob acordos governamentais, com todos os três projetos bombeando a taxas máximas, disseram dois traders com conhecimento do assunto.

Espera-se que a alfândega chinesa divulgue os dados de importação de petróleo bruto de junho na próxima semana, que, segundo analistas, podem registrar uma queda de 8% em relação ao ano anterior, refletindo o impacto das restrições da Covid-19 na atividade comercial e no consumo em dezenas de cidades da China.

A alfândega divulgará os dados de origem da importação em 20 de julho.

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

Data: 06/07/2022

SHELL E CMA CGM ASSINAM ACORDOS PARA ACELERAR A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR MARÍTIMO

Informações: Guia Marítimo (6 de julho de 2022)

O contrato inclui fornecimento de gás natural liquefeito (GNL) de vários anos aos navios de 13.000 TEU da CMA CGM no Porto de Cingapura, a partir do segundo semestre de 2023.

A operação simultânea de abastecimento de GNL (SIMOPS) será realizada pela FueLNG, uma joint venture entre uma unidade da Shell em Cingapura e a Keppel Offshore & Marine Ltd (Keppel O&M) utilizando o FueLNG Bellina que já está em operação e um navio de abastecimento de GNL de 18.000 m³ que entrará em serviço em 2023, aumentando ainda mais a confiabilidade de suas operações de abastecimento de GNL.

Tahir Faruqi, Gerente Geral de Downstream LNG da Shell, disse: “A CMA CGM continua a ver o potencial do GNL como combustível marítimo, por isso é um passo extremamente positivo estender nossos compromissos de fornecimento nesta área. Ao usar o GNL como combustível marítimo, a indústria imediatamente se coloca em um caminho de descarbonização, a partir de hoje. O GNL é um combustível em transição e oferece um caminho confiável para o biometano liquefeito e o e-

metano liquefeito de combustível à base de hidrogênio; ambos tendo o potencial de ser líquido zero.”

Além disso, as duas empresas assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) que engloba:

- O avanço de combustíveis marítimos de baixo carbono, como biocombustíveis líquidos, bio/e-metano (para GNL), bio/e-metanol, para embarcações novas e existentes.
- A entrega de soluções técnicas inovadoras, que incluem mistura de GNL e hidrogênio, tecnologias de redução de metano e desenvolvimento de tecnologia de célula de combustível.
- Exploração mecanismos de comércio voluntário e obrigatório para créditos de carbono.
- Políticas de emissões líquidas zero.

Melissa Williams, Vice-Presidente Marítima e Descarbonização da Shell, disse: “A colaboração e a parceria são fundamentais para pavimentar o caminho, que incluirá um mosaico de combustíveis de baixo carbono, compartilhamento de tecnologia e projetos de parceria para alcançar um futuro líquido zero no transporte marítimo. Assim, estou empolgado com nosso acordo com a CMA CGM, pois permite que ambas as empresas tragam suas respectivas escalas e tamanhos para impulsionar mudanças impactantes no setor – ajudando nossos clientes a superar seus desafios e atingir suas ambiciosas metas de descarbonização no processo”.

Como a Shell e a CMA CGM são parceiras de longa data, ambas as empresas planejam estender sua parceria aos setores rodoviário e de aviação no futuro. O acordo demonstra o papel vital que as parcerias eficazes desempenharão na aceleração da descarbonização no transporte marítimo e além.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/07/2022

CMA CGM E ENGIE SE PREPARAM PARA PRODUZIR BIOMETANO DE SEGUNDA GERAÇÃO

Informações: Guia Marítimo (6 de julho de 2022)



Foto: Divulgação / Guia Marítimo

O Grupo CMA CGM e a ENGIE, anunciaram planos para co-investir no projeto Salamander – a primeira unidade industrial e comercial para a produção de biometano de segunda geração – e sua intenção de produzir até 200.000 toneladas de gás renovável anualmente em todo o mundo até 2028, para

atender às necessidades da CMA CGM e da indústria naval.

De propriedade majoritária da ENGIE e do Grupo CMA CGM, a localização do site está será em Le Havre, apoiado pelo apoio da comunidade urbana de Havre Seine Métropole por meio do programa de investimentos “Le Havre, Ville portuaire intelligente” (Le Havre, uma cidade portuária inteligente). A unidade será abastecida por biomassa seca de fontes locais de resíduos de madeira, juntamente com combustível sólido recuperado, e produzirá o processo de biometano via pirogaseificação. O local terá como objetivo produzir 11.000 toneladas de biometano anualmente, a partir de 2026.

A CMA CGM e ENGIE planejam finalizar sua decisão de investimento no final de 2022. Um pedido de financiamento foi apresentado ao Fundo de Inovação da Comissão Europeia. Ao desenvolver a indústria de gás renovável e o projeto Salamander, tanto a CMA CGM quanto a ENGIE ajudarão a



alcançar as metas de independência energética e transição energética estabelecidas pela Comissão Europeia no plano RepowerEU.

Até 200.000 toneladas de gás renovável anualmente em todo o mundo até 2028

A CMA CGM e a ENGIE aproveitam esta oportunidade para declarar sua intenção de produzir juntos até 200.000 toneladas de produção anual de gás renovável na Europa e no mundo até 2028, tanto para atender às necessidades da CMA CGM quanto às da indústria naval. O projeto Salamandra ajudará a atingir esse objetivo.

O Grupo CMA CGM, que visa atingir o carbono líquido zero até 2050, já possui uma frota de 30 navios bicombustíveis “e-methane ready” em operação – número que subirá para 77 até o final de 2026.

A tecnologia de motor bicombustível desenvolvida pela CMA CGM, que atualmente funciona com GNL, já é capaz de usar bioLNG, além de metano sintético. Este combustível reduz as emissões de gases de efeito estufa em até 67% em comparação com o Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) do poço à esteira (a cadeia de valor completa). Nesse cenário, a CMA CGM e a ENGIE assumem o compromisso de promover o desenvolvimento do setor de gás renovável em escala industrial.

Salamandra é a tradução concreta do desejo de ambos os grupos de promover os setores de produção e distribuição de gás renovável na Europa – particularmente na França. É a aplicação em escala industrial de 10 anos de pesquisa e desenvolvimento realizados pela ENGIE1 no âmbito do projeto GAYA, que demonstrou a viabilidade técnica, econômica e ambiental da produção de gás renovável.

O projeto Salamander também reflete a conexão estreita da CMA CGM com a região de Le Havre, onde o local está sendo considerado. A CMA CGM é a maior empresa marítima local em termos de quota de mercado, operando na região desde 1994. As suas raízes remontam a 1863 como CGM. 15 conexões semanais atendem o porto de Le Havre – uma ilustração de sua importância estratégica para o Grupo CMA CGM – e o escritório local emprega uma equipe de mais de 400 funcionários.

A CMA CGM e ENGIE também trabalham juntos há vários meses dentro da Coalizão para a Energia do Futuro, lançada no final de 2019 durante as “Assises de l’Economie de la Mer” de Rodolphe Saadé e apoiada pelo Presidente da República, Emmanuel Macron. As duas empresas continuam trabalhando dentro da Coalizão para acelerar o desenvolvimento das energias e tecnologias do futuro, apoiar novos modelos de mobilidade sustentável e reduzir o impacto climático do transporte e da logística.

Christine Cabau Woehrel, vice-presidente executiva de ativos e operações da CMA CGM disse: “Para atingir nossa meta de carbono líquido zero até 2050, o Grupo CMA CGM busca formar parcerias industriais sólidas, lideradas por esta iniciativa com a ENGIE que visa produzir até 200.000 toneladas de gás renovável anualmente até 2028. Salamander é o primeiro ramp-up industrial a surgir da parceria, um piloto avançado que ajuda a desenvolver o setor de gás renovável, de acordo com as metas de independência energética e a transição energética estabelecidas pela Comissão Europeia no plano RepowerEU.”

Edouard Sauvage, vice-presidente executivo de infraestrutura da ENGIE, disse: “A ENGIE está inovando com um novo método de produção local de biometano de segunda geração usando resíduos de madeira, sustentado por uma tecnologia de produção de energia envolvendo processo de pirogasificação. A escala do projeto reflete nossas ambições e desenvolvimento acelerado na produção de gás renovável. Demonstra nossa capacidade de apoiar empresas líderes em sua transição para o net zero. Estamos muito satisfeitos e orgulhosos por realizar esta iniciativa em parceria com a CMA CGM, avançando juntos neste importante marco em nossos esforços para promover as energias do futuro”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/07/2022

MAIOR ENTRE AS 500 EMPRESAS DO AGRO: CARGILL

Informações: Globo Rural (6 de julho de 2022)



Paulo Sousa, presidente da Cargill no Brasil (Foto: Divulgação/Globo Rural)

A Cargill do Brasil, maior empresa no ranking dos Melhores do Agronegócio, atribui o seu desempenho a um período “excepcionalmente bom” vivido pelo agro brasileiro no primeiro ano da pandemia. À medida que a crise sanitária ampliava sua extensão, obrigando uma parcela enorme da população global a ficar dentro de casa, a clientela da empresa teve de pisar no acelerador. O resultado foi um aumento de 11% na receita líquida em 2020, que atingiu R\$ 53,4 bilhões. Já o lucro líquido cresceu 506%, para R\$ 2,033 bilhões.

“No ano de 2020, houve um alinhamento dos planetas, somado ao mundo querendo comprar mais daquilo que o Brasil tem a oferecer, então, nossos negócios, em geral, se beneficiaram disso”, avalia o presidente da Cargill do Brasil, Paulo Sousa, desde janeiro de 2020 no comando da empresa, onde começou como trainee, em 1990. “O agro bombou com uma demanda muito forte porque os países quiseram aumentar os seus estoques, com preocupações de haver interrupções na produção”, diz o executivo, destacando “margens fabulosas” no período – dentro e fora das fazendas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/07/2022

NA FIESP, ÁRABES DISCUTEM AVANÇO NA RELAÇÃO COM O BRASIL

Informações: Anba (6 de julho de 2022)



Delegação árabe que está no Brasil foi recebida pelo presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, com quem debateu a necessidade de que o relacionamento Brasil-países árabes vá além do comércio – Foto: Isaura Daniel/Câmara Árabe

São Paulo – Diplomatas e representantes de entidades do setor privado de países árabes discutiram o avanço no relacionamento das suas nações com o Brasil para um novo patamar nesta terça-feira (05) na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Presente na capital paulista em função do Fórum Econômico Brasil & Países Árabes, a delegação árabe foi recebida pelo presidente da Fiesp, o empresário Josué Gomes da Silva.

O secretário-geral da União das Câmaras Árabes, Khaled Hanafy, pediu a colaboração da Fiesp para que a relação do Brasil com os países árabes avance para uma aliança estratégica e seja mais que apenas comércio. Entre as sugestões vindas das lideranças do setor privado e da diplomacia árabe para que isso aconteça estiveram a criação de áreas brasileiras dentro das zonas industriais de países árabes, as trocas de produtos de maior valor agregado e a transferência de expertise.

Falando para a ANBA após a reunião, o superintendente da Fiesp, Antônio Carlos Costa, disse que já existe uma tradição muito grande de cooperação com os países árabes e que o desafio agora é deixar essa relação mais próxima e permanente para que ela possa prosperar em termos práticos



para uma exportação de maior valor agregado. Foi discutida a criação de um grupo para fazer com que esse avanço no relacionamento para novas áreas e possibilidades aconteça.

“A gente tem já um relacionamento grande no agronegócio, existe já um relacionamento tradicional nessa área, mas a gente entende que é possível avançar, tanto do ponto de vista de um intercâmbio tecnológico, como foi falado, quanto de trocas comerciais da indústria de transformação de maior conteúdo tecnológico”, disse Costa. A ideia é que o grupo que poderá ser criado trate de questões levantadas na reunião como valor agregado, investimentos, parcerias e treinamento.

Além das lideranças e diplomatas árabes, como o decano do Conselho dos Embaixadores Árabes no Brasil e embaixador da Palestina, Ibrahim Alzeben, e o secretário-geral adjunto da Liga Árabe, Hossam Zaki, participaram da reunião o presidente da Câmara de Comércio Árabe Brasileira, Osmar Chohfi, e o secretário-geral da entidade, Tamer Mansour, o presidente da Federação das Associações Muçulmanas do Brasil (Fambras), Mohammed Zoghbi, e o vice-presidente da Fambras, Ali Zoghbi, e outras autoridades, diplomatas e empresários essenciais na relação Brasil-Países Árabes.

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

Data: 06/07/2022

Data: 06/07/2022



CNN BRASIL

SETOR DE CRUZEIROS ESTIMA QUE TEMPORADA 2022/23 TERÁ 43% A MAIS DE PASSAGEIROS

A próxima temporada de cruzeiros no Brasil poderá ter recorde de passageiros, de acordo com estimativas da Associação Brasileira de Navios Cruzeiros – braço nacional da Cruise Lines International Association (CLIA). Na temporada 2022/2023, que vai de 29 de outubro deste ano a 20 de abril de 2023, oito navios irão levar 674 mil passageiros para destinos dentro e fora do país.

As estimativas para este ano ultrapassam os patamares da temporada 2019/2020, última antes da pandemia, quando foram 470 mil passageiros. A alta, na comparação, é de 43,4%. Para o presidente da CLIA Brasil, Marco Ferraz, os números de 2022 são um indício da retomada dos investimentos das empresas no Brasil.

“Temos uma quantidade enorme de turistas com vontade represada de viajar e isso está tendo um reflexo positivo para o Brasil. E esse ano, diferente do ano passado, vamos voltar a receber os navios internacionais. Ou seja, o Brasil volta para a rota das companhias marítimas mais importantes”, afirma Ferraz.

Além das oito embarcações de cabotagem, que ficam mais de um mês atracadas, o país vai receber também 35 embarcações de longo curso, que saem de destinos internacionais, param no Brasil e seguem seus itinerários. Elas farão 309 paradas em 45 destinos, como Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, com grande expectativa de impacto econômico local.

Já os navios de cabotagem partirão dos portos de Itajaí, em Santa Catarina, Maceió, em Alagoas, Rio de Janeiro, Salvador, na Bahia, e Santos, em São Paulo. As embarcações percorrerão 160 roteiros e 486 escalas em 17 destinos; 14 nacionais e três fora do país – Buenos Aires, na Argentina, e Montevidéu e Punta del Este, no Uruguai.

Impacto na economia

O presidente da CLIA Brasil, Marco Ferraz, destaca que os ganhos gerados pela circulação dos navios de cabotagem serão próximos de R\$ 350 milhões, com 50 a 100 mil passageiros durante a temporada. Estudos calculam que o impacto diário de um turista no país é de R\$ 557 e a cada 13 passageiros, é criado um emprego.

Ferraz explica que mais de 95% dos passageiros dos navios de longo curso são estrangeiros e que, em média, os gastos desse público são maiores do que os dos brasileiros, por volta de 100 a 150 euros, cerca de R\$ 830. Apesar da retomada, Ferraz afirma que o Brasil ainda tem um grande potencial turístico a ser explorado.

“Por melhor que seja esse dado de crescimento dos passageiros, o Brasil ainda tem muito para crescer. Se dividimos esses 600 mil cruzeiristas pela população do país, vemos que não representam nem 0,5% do total. Ou seja, é uma penetração muito baixa ainda. Nos Estados Unidos, por exemplo, esse número chega a 4%, nas Austrália, 6%. Se aqui nós chegarmos a 2%, já teremos cerca de 4 milhões de passageiros”, afirma o presidente da CLIA Brasil.

Para o economista da PUC-Rio Roberto Simonard, toda a logística de apoio aos navios impacta de forma positiva a economia brasileira porque gera emprego e renda no país.

Já Gilberto Braga, economista do Ibmecc RJ, lembrou que o turismo foi um dos setores mais prejudicados pela pandemia, o que gerou uma demanda reprimida por esse tipo de viagem.

“O aumento da demanda tem a ver com essa privação que as pessoas passaram e a rota de turismo dos cruzeiros se encaixa exatamente nisso. Logo, é uma grande receita para as cidades litorâneas que são servidas por esses roteiros”, afirma o economista.

Retomada das viagens paralisação pela pandemia

Em 2022, a temporada de cruzeiros foi retomada no dia 5 de março, devido à melhora do cenário epidemiológico no país. A volta das viagens aconteceu após seguidas suspensões. No dia 31 de dezembro de 2021, a Anvisa recomendou a suspensão temporária dos cruzeiros, com previsão inicial de retomada para o 21 de janeiro de 2022.

Assista aqui:



<https://youtu.be/JekFwJZamEU>

Já no dia 12 de janeiro, a agência de saúde recomendou ao Ministério da Saúde e à Casa Civil da Presidência da República a suspensão definitiva da temporada de cruzeiros por conta da evolução dos casos de Covid e, em especial, ao “aumento vertiginoso do número de casos em embarcações”.

A suspensão foi estendida voluntariamente pelas companhias para o dia 4 de fevereiro, depois para o dia 18 do mesmo mês, e enfim, para o dia 4 de março.

Fonte: CNN Brasil

Data: 06/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

BATE-BOCA, TAPA NA MESA E LEITURA DINÂMICA: TRAMITAÇÃO DA PEC ELEITORAL GERA CONFUSÃO NA CÂMARA; VEJA O VÍDEO

Presidente da comissão questiona o comportamento dos parlamentares homens em relação a ela
Por Fernanda Trisotto — Brasília



Deputados discutem na Câmara durante análise da PEC Eleitoral Reprodução

A sessão da comissão especial da Câmara que discute a PEC Eleitoral, na noite desta terça-feira, foi marcada por um bate-boca e confusão entre os deputados, que tentavam adiar a leitura do relatório de Danilo Forte (União-CE). O governo correu para que o relatório fosse lido ontem, de maneira a permitir a votação na quinta-feira. Forte fez uma leitura "dinâmica" do texto, enquanto os deputados discutiam à

sua frente.

Houve bate-boca entre a presidente do colegiado, Celina Leão (PP-DF), e deputados da oposição. Revoltados porque ela determinou a leitura do parecer enquanto ainda havia líderes inscritos para falar, e já passando das 23h30, eles se levantaram e foram até a mesa, onde desligaram microfones, bateram na mesa e tentaram atrapalhar a leitura do relatório.

O trio de deputados que se levantou era dos mais atuantes na sessão — Bohn Gass (PT-RS), Reginaldo Lopes (PT-MG) e Alencar Santana (PT-SP). Lopes estava atrás do relator, Danilo Forte, para impedir a leitura. Como ele continuou lendo, foi falar com Celina Leão e deu um tapa na mesa ao lado dela. Nesse momento, a deputada se exaltou e levantou, dizendo que ninguém ganharia no grito.

Ela então se dirigiu aos deputados e falou que não admitiria que faltassem com respeito a ela durante a sessão. Com dedo em riste e tom de voz elevado, mandou o trio se sentar. Por minutos a confusão se estendeu, com muito bate-boca e confusão na mesa, enquanto Danilo Forte lia o seu parecer.

A oposição voltou a pedir questão de ordem e exigiu a leitura do substitutivo, que só acabou depois da meia-noite, o que foi comemorado, mas a deputada já havia concedido um pedido de vista a Christino Áureo (PP-RJ) antes do horário.

Quando a confusão acabou, Celina começou a falar e se desculpou pela exaltação, mas também passou uma bronca nos deputados ao afirmar que duvidava que eles teriam a mesma atitude caso a comissão fosse presidida por um homem, e chegou a citar, na hora, que eles jamais fariam isso com o presidente da Câmara, o deputado Arthur Lira (PP-AL).

Nesta quarta-feira, a deputada distribuiu um texto questionando o comportamento dos parlamentares homens em relação a ela.

“Será que os deputados teriam a mesma atitude se tivesse um homem no meu lugar?”, começa a mensagem.

No texto, ela narra que os deputados se levantaram de seus lugares e foram até a mesa e reclama especificamente de Lopes, que classificou como o “pior ato”: “fica ao meu lado da mesa, bate com a mão agressivamente diversas vezes na mesa e tenta retirar o meu microfone”.

“Os debates e as manifestações de opiniões são totalmente democráticos e, em todos momentos permitir que essas ações fossem permitidas durante o andamento da comissão. Mas intimidação violenta contra mim ou qualquer outra mulher jamais irei baixar o meu tom de voz (da qual fui questionada), ou reagiria deferente”, afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2022

LÍDER DO GOVERNO DEFENDE PEC ELEITORAL E DIZ QUE PROPOSTA SERÁ VOTADA AMANHÃ

Ricardo Barros afirmou que proposta não é eleitoreira e disse que texto será votado na comissão especial e em dois turnos no plenário na quinta-feira

Por Fernanda Trisotto — Brasília



O deputado Ricardo Barros (PP-PR) Paulo Sergio/Câmara dos Deputados

O líder do governo na Câmara, o deputado Ricardo Barros (PP-PR), defendeu a proposta de emenda à Constituição (PEC) Eleitoral e afirmou que o texto será votado na quinta-feira na comissão especial e nos dois turnos em plenário, conclamando todos os deputados a votarem a favor do texto, inclusive a oposição. Parlamentares da oposição já anunciaram que vão obstruir a votação da PEC.

— Estamos votando a PEC dos benefícios porque nesse momento é preciso socorrer as pessoas. O fato de ter eleição não é nenhum demérito. Não é uma PEC eleitoreira, é uma PEC no momento em que o governo precisa agir, como outros governos de outros países estão agindo, independente de ter ou não eleições nesses países — afirmou no plenário na noite desta quarta-feira.

A PEC faz parte dos planos de Jair Bolsonaro para usar a proposta como trampolim eleitoral. A medida amplia benefícios como o Auxílio Brasil e cria outros como o “Pix Caminhoneiro”, liberando gasto total de R\$ 41,2 bilhões à revelia do teto de gastos às vésperas da eleição. O governo quer que o projeto seja aprovado nesta semana para antecipar os pagamentos dos benefícios.

Para Barros, é preciso considerar o contexto mundial, com uma inflação elevada e a guerra entre Ucrânia e Rússia pressionando os preços de combustíveis, energia e alimentos. Ele disse que o governo não está sendo irresponsável, pois está usando recursos fruto de receitas extraordinárias para viabilizar os pagamentos.

— Por que não fez antes? Porque arrecadamos recentemente os recursos da (privatização da) Eletrobras e conseguimos trocar a diretoria da Petrobras, para que saibamos que esse dividendo, que já está acumulado, será recebido, mas que a Petrobras vai olhar mais para o seu lado social, para o seu lado de empresa pública e para seu estatuto de criação, que manda olhar para garantia de abastecimento e modicidade de preços — justificou.

Ele disse que esses recursos extraordinários somam R\$ 65 bilhões, mas que o governo só está usando R\$ 45 bilhões e que isso não afeta o mercado porque não está endividando o país:

— Não tem nada de eleitoreiro nisso. Todos os países estão tomando essas mesmas medidas nesse mesmo momento. Não tem nada de irresponsável, porque estamos investindo o que já está arrecadados em superávit. E é uma medida justa, porque é socialmente correta: as famílias mais carentes serão atendidas por esse programa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2022

PLANO DE SAÚDE: STJ DETERMINA REEMBOLSO DE CIRURGIA FEITA FORA DA REDE CREDENCIADA, APÓS NEGATIVA DE COBERTURA

Tribunal limitou, no entanto, a tabela prevista pela operadora para o procedimento, além de R\$ 10 mil de danos morais

O Globo



STJ considerou que operadora deveria ressarcir consumidor, pois negativa foi indevida Pixabay

Uma operadora de plano de saúde terá que ressarcir um usuário pelos gastos decorrentes de uma cirurgia para colocação de um marca-passo, realizada fora da rede credenciada, depois que a cobertura foi indevidamente negada pela empresa. A decisão unânime foi da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que, no entanto, limitou o ressarcimento dos valores conforme a tabela de preços do plano contratado.

O STJ, na verdade, reformou parcialmente um acórdão do Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJ-ES) sobre o assunto, que havia condenado a operadora a indenizar integralmente os custos da operação.

Além disso, segundo a instância inferior, a empresa deveria recompensar o paciente — morador de Vitória (ES) — por gastos como hospedagem e alimentação, já que ele teve que se deslocar para realizar a cirurgia num hospital paulistano.

Entenda o caso

Após o procedimento cirúrgico, o paciente moveu a ação pedindo o ressarcimento integral dos gastos (danos materiais), inclusive com acompanhante, além de indenização por danos morais. O pedido foi julgado procedente em primeira e segunda instâncias. Mas a operadora recorreu, e o caso foi parar no Superior Tribunal de Justiça.

Em uma decisão monocrática (individual), o ministro Luis Felipe Salomão aceitou o recurso da operadora. A empresa alegava que o paciente queria impor o pagamento de um hospital de alto custo em outra cidade, em vez de ajuizar uma ação para obrigar o plano a cobrir o tratamento.

Foi a vez, então, de o usuário recorrer. Ele apresentou um agravo interno, que foi acolhido pela Quinta Turma, seguindo o entendimento do ministro Marco Buzzi. O magistrado entendeu que a negativa de cobertura foi realmente indevida, uma vez que a colocação de marca-passo era imprescindível e urgente, pois havia risco de morte.

Ainda de acordo com ministro, as justificativas do plano de saúde de que o tratamento não estaria previsto em contrato e de que a cirurgia foi feita fora da rede credenciada e da área de abrangência

do plano não poderiam ser consideradas pelo STJ, já que não tinham sido discutidas nas instâncias anteriores da Justiça.

Limitado ao preço de tabela

O ministro Buzzi lembrou ainda de decisões anteriores do STJ, em que reembolso de beneficiários por despesas médico-hospitalares fora da rede credenciada deve ser admitido apenas em casos excepcionais, e assim mesmo com as despesas limitadas aos preços de tabela dos planos.

Ele desconsiderou os gastos com hospedagem, transporte e alimentação, afastando "qualquer possibilidade de enriquecimento indevido do usuário ao se utilizar de profissional ou hospital de referência que, muitas vezes, demandam altas somas pelo trabalho desempenhado".

A Quinta Turma, porém, manteve a indenização em R\$ 10 mil por danos morais, por conta da negativa de cobertura.

"É absolutamente razoável frente ao abalo sofrido pelo autor e encontra-se nos limites da razoabilidade e da proporcionalidade", justificou Buzzi.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2022

COMISSÃO DA CÂMARA CONVOCA GUEDES PARA FALAR DE IMPACTOS DA REDUÇÃO DO IPI NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Foram aprovados dois requerimentos de convocação, que obrigam o ministro a comparecer à audiência. Data ainda não foi marcada

Por Fernanda Trisotto — Brasília



O ministro da Economia, Paulo Guedes Cristiano Mariz/O Globo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, terá de explicar decretos do governo que reduziram as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e quais serão os impactos para a Zona Franca de Manaus na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados. O colegiado aprovou, nesta quarta-feira, uma convocação do ministro – nesse caso, ele é obrigado a comparecer.

A comissão avaliou dois requerimentos de convocação, apresentados pelo presidente do colegiado, Sidney Leite (PSD-AM), e pelos deputados Bosco Saraiva (Solidariedade-AM) e José Ricardo (PT-AM). Ainda não foi marcada a data da audiência pública com o ministro.

Os parlamentares alegam que ao reduzir as alíquotas do IPI, os decretos afetaram a competitividade da Zona Franca de Manaus e não considerou especificidades da região.

Em maio, ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), suspendeu trechos de decretos que reduziram em todo o país o IPI de produtos que recebem benefícios fiscais na Zona Franca de Manaus. A decisão do ministro é provisória, e atende a um pedido do partido Solidariedade.

Ao publicar os decretos, o governo federal argumentou que 76% dos produtos da Zona Franca haviam ficado de fora. O Solidariedade questionou o ponto, alegando que o tratamento excepcional não preservou os produtos do polo industrial do impacto da redução total de 35% nas alíquotas.

Também na quarta-feira, a Comissão de Minas e Energia aprovou um convite para o ministro comparecer ao colegiado e discutir a política de preços dos combustíveis. Recentemente, Guedes foi convocado pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, para falar sobre o reajuste para policiais federais. A audiência pública já foi cancelada duas vezes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2022

PARLAMENTO EUROPEU REMOVE ÚLTIMO OBSTÁCULO PARA ROTULAR ENERGIA NUCLEAR E GÁS NATURAL COMO FONTES VERDES

Caso não haja uma improvável objeção dos países-membros da UE, regulamentação começará no início do ano que vem, abrindo caminho para investimentos

Por John Ainger, da Bloomberg

O Parlamento Europeu votou nesta quarta-feira para permitir que o gás natural e a energia nuclear sejam rotulados como fontes energéticas verdes, removendo a última grande barreira ao financiamento de bilhões de euros de investidores ambientais.

Os legisladores europeus não conseguiram os 353 votos necessários para rejeitar a inclusão de gás natural e energia nuclear na chamada "Taxonomia da UE", uma lista de atividades econômicas consideradas alinhadas à transição do bloco para a neutralidade climática. Salvo uma improvável objeção dos países-membros, a regulamentação começará no início do próximo ano.



Quarenta e quatro países importaram gás natural no ano passado, quase o dobro de há uma década Asim Hafeez/Bloomberg

Com a votação, as novas usinas de gás poderão aproveitar dinheiro novo de investidores ambientais, sociais e de governança, embora por um tempo limitado e apenas quando essas instalações estiverem substituindo as usinas a carvão. O rótulo ambiental também servirá como um impulso para o setor nuclear da Europa, depois que países como a França apontaram o setor como uma fonte de energia de

baixo carbono crucial para a substituição dos combustíveis fósseis russos.

O resultado é um alívio para a Comissão Europeia, o Executivo do bloco, que havia discutido a proposta pela primeira vez no final do ano passado. A legislação parecia cada vez mais impopular depois que a invasão da Ucrânia pela Rússia pôs em xeque o papel do gás como combustível de transição, em meio à alta dos preços e à ameaça de oferta reduzida.

A maior parte do conservador Partido Popular Europeu votou na terça-feira a favor da medida. Cientistas, ativistas ambientais e até mesmo uma grande parte do setor de gestão de investimentos criticaram o rótulo verde para o gás e a energia nuclear por preocupações de que poderia desviar investimentos de energias renováveis e manchar o que a UE havia lançado como um "padrão ouro" para finanças verdes.

— Como a inclusão da energia nuclear e do gás natural na taxonomia não é apenas política, mas também cientificamente controversa, teríamos preferido que o Parlamento tivesse decidido contra — disse Thomas Richter, diretor executivo da German Investment Funds Association.

Áustria e Luxemburgo já sinalizaram que planejam contestar legalmente a inclusão das duas fontes de energia na taxonomia, embora seja um processo que pode levar anos.

— Está completamente claro que tanto a energia nuclear quanto o gás fóssil não têm nada a ver com sustentabilidade — disse Leonore Gewessler, ministra da Energia da Áustria, na quarta-feira. — Vamos naturalmente contestar a decisão. Já fizemos os preparativos e Luxemburgo anunciou que se unirá a nós.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DERRUBADA DOS PREÇOS DO PETRÓLEO

Risco de forte recessão global é uma das explicações para as recentes quedas nos preços das commodities

Por Celso Ming*, O Estado de S.Paulo

Tem rali de alta e tem rali de baixa. Desta vez, o mercado global produziu um rali de baixa do petróleo e das matérias-primas. Em apenas dois meses, os preços do petróleo tipo Brent (do Mar do Norte) desabaram 7,4%. Nesta semana, acumularam baixa de 9,5%. Também em dois meses, os preços do trigo caíram 27,7%; soja, 2,8%; milho, 4,5%.

Os consultores e analistas desses mercados, que vivem de suas previsões, agora parecem perdidos. Os do Citigroup avisam que as cotações do Brent podem cair a US\$ 65 por barril (hoje estão a US\$ 100) por conta da desaceleração da atividade econômica global. Os do J.P. Morgan apostam em direção contrária. Entendem que o barril pode ir a US\$ 380, caso as restrições impostas pelo Ocidente façam com que a Rússia corte 5 milhões de barris de sua produção diária de petróleo. Quem despeja grossos capitais no negócio está confuso.

Commodities

Risco de recessão derruba preços



Fonte: Broadcast

ESTADÃO

Por trás desse afundamento dos preços está o risco de forte recessão global, que vem sendo induzida pelos grandes bancos centrais com a alta dos juros para frear a inflação que, por sua vez, foi puxada pelo avanço dos preços do petróleo, dos alimentos e de insumos. Recessão significa redução da atividade econômica e esta, redução da demanda por energia e matérias-primas.

O risco de recessão pode não ser o único fator dessa baixa. Acrescentem-se mais dois: a percepção de que os estoques, formados para prevenir a escassez, ficaram altos demais e agora é preciso

desovar. E começa também a espriar-se a sensação de que a guerra na Ucrânia pode conduzir a um desfecho, o que ajudaria a afundar os preços do petróleo e dos alimentos.



Os preços do petróleo tipo Brent, com vencimento para setembro, desabaram 7,4% em dois meses. Foto: Fabio Motta/Estadão

Se essa reversão se confirmar, a médio prazo, podem-se antever importantes consequências para a economia brasileira. A primeira delas poderia ser a derrubada dos preços dos combustíveis no mercado interno, sem as artificialidades adotadas pelo governo Bolsonaro. Outra consequência seria a redução do faturamento com exportações de

commodities pelo Brasil. Uma terceira, a redução mais acelerada da inflação interna. E, quarta, como imposto é cobrado sobre os preços, que agora tendem a cair ou a subir menos, a tendência é que a arrecadação fique mais fraca.

O problema é que a economia está sendo atacada por atentados de natureza fiscal. É o governo Bolsonaro gastando o que não pode para comprar o voto do eleitor.

A primeira manifestação de estresse é o câmbio. A cotação do dólar em reais, que em maio chegou a R\$ 4,80 por dólar, voltou para R\$ 5,42. Em certa medida, essa escalada tem a ver com a valorização do dólar nos mercados em consequência da alta dos juros. Mas aqui no Brasil vai sendo catapultada pela deterioração das contas públicas, que corroem a confiança. A queda dos preços do petróleo no mercado global está sendo em parte neutralizada aqui dentro pela alta do dólar.

***CELSO MING É COMENTARISTA DE ECONOMIA**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2022

PROJETO DA FERROGRÃO DEVE SER ENGAVETADO DE NOVO, COM PIORA DO CENÁRIO ECONÔMICO

Ferrovia ligando o Mato Grosso a terminais portuários no Pará está em discussão há pelo menos sete anos, mas especialistas veem dificuldades para tirá-la do papel

Por Juliana Estigarríbia, O Estado de S.Paulo

SÃO PAULO - Em um horizonte de fortes incertezas que permeiam a economia, o ambiente para leiloar projetos de infraestrutura fica cada vez mais desafiador no País. Um dos mais emblemáticos é o da Ferrogrão, um projeto que vem sendo discutido há pelo menos sete anos e tido pelo governo federal como “transformacional” - a promessa é de uma queda drástica do frete nos próximos anos. No entanto, diante do aumento galopante dos custos de insumos, inflação e taxa de juros em alta e um possível cenário iminente de recessão global, a chance de começar a tirar a ferrovia do papel, ao menos este ano, é cada vez mais remota.

O projeto da Ferrogrão está parado no Supremo Tribunal Federal (STF) desde março do ano passado, quando foi concedida uma liminar por conta de questionamentos sobre a alteração dos limites da Floresta Nacional do Jamanxim, no Pará, para a construção da ferrovia. Sua liberação seria analisada pelo plenário da Corte no último dia 15, quando foi retirada de pauta. O Tribunal de Contas da União (TCU) também precisa ainda aprovar o projeto para o lançamento do edital.



Ferrogrão, um projeto que vem sendo discutido há pelo menos sete anos, têm poucas chances de ser tirado do papel este ano Foto: Dida Sampaio/Estadão

Apesar disso, em eventos públicos recentes, o então ministro da Infraestrutura Tarcísio Freitas vinha declarando que o leilão da Ferrogrão aconteceria ainda este ano e que havia pelo menos “um interessado”. O atual ministro Marcelo Sampaio também declarou recentemente que o processo da ferrovia teria uma solução “em breve”.

Com quase mil quilômetros de extensão ligando Sinop, em Mato Grosso - o maior centro produtor de grãos do País - a Itaituba, no Pará, onde se localizam terminais de exportação, a Ferrogrão tem um investimento (capex) estimado pelo governo em cerca de R\$ 8,5 bilhões - que pode chegar, segundo estimativas de mercado, a cerca de R\$ 13 bilhões, incluindo obras e equipamentos. A previsão é transportar cerca de 21 milhões de toneladas de carga no primeiro ano de operação e 51 milhões de toneladas no trigésimo ano. O prazo de concessão é de 69 anos.

Fragilidades

Para o ex-economista do Banco Mundial e fundador da consultoria Inter.B, Cláudio Frischtak, do ponto de vista econômico-financeiro, o atual projeto da ferrovia não para em pé. Em sua visão, o projeto básico é ruim e tem falhas estruturais, como por exemplo uma área de trilhos que ficaria alagada por até cinco meses no ano. Além disso, seu traçado passa pela região mais sensível do País, a Amazônia.

Segundo o especialista, não há sequer um projeto executivo, o que geralmente custa de 2% a 5% do investimento total. “Estamos falando de um projeto para custar no mínimo R\$ 20 bilhões, sendo muito otimista. Mesmo que o governo encontre um investidor para bancar a Ferrogrão, o projeto provavelmente será judicializado no futuro diante das suas fragilidades”, afirma.

Ele observa que todos os projetos de infraestrutura estão sendo afetados pelo cenário macroeconômico, diante do aumento de custos e das incertezas no âmbito eleitoral. “Isso só deve se dissipar no ano que vem, quando quem assumir (a presidência da República) anunciar sua equipe e seu programa de governo”, diz Frischtak. “Possivelmente, ainda vamos enfrentar recessão ao redor do mundo em 2023, como nos Estados Unidos, na Europa e até no Brasil.”

O diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, não vê uma situação favorável, atualmente, para atrair o investimento privado para a construção da Ferrogrão. “É preciso redimensionar a demanda, todo o fluxo de caixa e entender os riscos para fazer a modelagem financeira”, avalia.

Em sua visão, os desafios vão além da seara ambiental. “A Ferrogrão não é viável em sua integralidade para a iniciativa privada. O projeto precisa ser elaborado de uma forma não política, com estudos robustos. Do jeito que está, hoje, acho que não sai”, opina Quintella.

O sócio de infraestrutura do Machado Meyer Advogados, Rafael Vanzella, destaca que atualmente ainda há gargalos regulatórios no setor de ferrovias, que precisam ser equacionados. Outro problema é a dificuldade de disseminar o project finance no Brasil, especialmente para ativos de grande porte como na área de infraestrutura. “Temos uma cultura de financiamento baseada na capacidade de pagamento do acionista, mas sabemos que os grupos não têm balanços ilimitados”, avalia.

Interessados?

Vanzella acredita que a Ferrogrão é, naturalmente, um projeto para um número reduzido de interessados. “Mesmo num cenário bastante otimista, não mais do que dois ou três consórcios participariam de um leilão dessa natureza.”

Onde fica

A Ferrogrão promete reorganizar o mapa nacional do transporte de cargas

INVESTIMENTO PREVISTO NA OBRA

R\$ 13 bilhões

em obras e material rodante

CAPACIDADE DE TRANSPORTE*

160 vagões

de 100 toneladas cada, totalizando

16 mil

toneladas

por viagem.

São 400 caminhões a menos pela estrada



*previsão de movimentação diária

ESTADÃO #f

A corrente mais forte entre fontes do setor para um eventual lance na Ferrogrão seria a de um consórcio entre tradings de grãos, apoiado por um fundo de investimento.

Para Frischtak, entretanto, as tradings não investem em infraestrutura. “O negócio dessas empresas é tipicamente asset light (com poucos ativos), eventualmente com uma participação em armazéns, mas raramente vão investir em ativos pesados”, afirma. “Fora o risco reputacional, pois estamos falando de um projeto envolvendo a Amazônia. Cada uma dessas tradings têm stakeholders, que avaliariam a participação em um projeto como esse.”

De acordo com o especialista, hoje o Brasil enfrenta um grave problema relacionado à Amazônia, o que só impacta negativamente a atratividade da Ferrogrão. “Trata-se da região mais sensível do País do ponto de vista ambiental e reputacional. Nossa reputação foi destruída em anos recentes.”

Os entraves à Ferrogrão

- Projeto está suspenso por uma liminar do STF, por conta de questionamentos sobre a alteração dos limites da Floresta Nacional do Jamanxim, no Pará, para a construção da ferrovia. A liminar seria julgada em plenário no último dia 15, mas acabou saindo de pauta
- O Tribunal de Contas da União (TCU) ainda precisa aprovar o projeto, para que o edital possa ser lançado
- O traçado da ferrovia passa pela região Amazônica, o que pode suscitar entraves ambientais
- Segundo o consultor Claudio Frischtak, o projeto tem uma série de problemas, como o fato de estar em uma área sujeita a alagamento por pelo menos cinco meses do ano
- Para Marcos Quintela, diretor da FGV Transportes, o projeto, atualmente, também não é atrativo do ponto de vista financeiro. Seria preciso redimensionar a demanda, todo o fluxo de caixa e entender os riscos para fazer a modelagem financeira

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2022

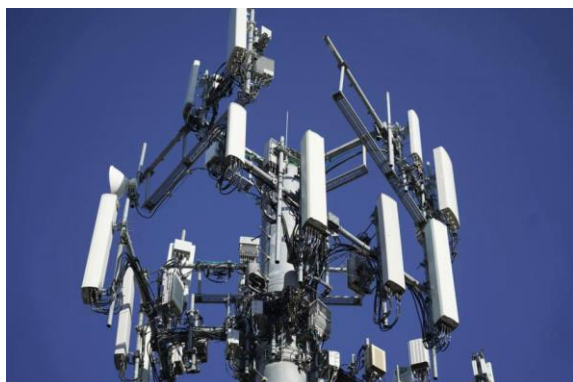
PROJETO DE LEI PREVÊ LICENÇA AMBIENTAL AUTOMÁTICA PARA OBRAS DE TELECOMUNICAÇÕES APÓS 60 DIAS

O projeto impõe que não haja prazo de renovação, independentemente da complexidade ambiental e porte da obra

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

Um projeto de lei que está na pauta de votação do Senado desta quarta-feira, 6, prevê que obras de infraestrutura de telecomunicações obtenham licença ambiental automática, caso os órgãos responsáveis por emitir esses documentos não se manifestem no prazo de até 60 dias após receberem a solicitação.

O projeto impõe que não haja prazo de renovação, independentemente da complexidade ambiental e porte da obra, além de desconsiderar a qualidade e profundidade das informações repassadas pelo empreendedor no processo de licenciamento. A falta de informações e erros de dados costumam ser o principal problema que retarda a conclusão do processo de licenciamento.



Projeto de lei que está na pauta de votação do Senado desta quarta-feira, 6, prevê que obras de infraestrutura de telecomunicações obtenham licença ambiental automática
Foto: George Frey/Bloomberg via The Washington Post - 11/1/2022

O Projeto de Lei 1885/2022 já obteve aprovação na Câmara e, agora, segue para decisão no Senado. Órgãos ligados à área ambiental cobram a discussão do tema em comissões especiais, rito que sempre costuma ser respeitado em temas dessa relevância. O assunto, porém, não foi objeto de nenhuma audiência na Casa e pode ir à votação.

No Senado, tem a relatoria do senador Izalci Lucas (PSDB-DF). A justificativa para aprovação do projeto é que este acelera o processo de instalação de equipamentos, como antenas de telefonia móvel, cabos e demais infraestruturas.

Para o advogado Maurício Guetta, do Instituto Socioambiental (ISA), o texto fere princípios básicos da Constituição ao desrespeitar o rito de licenciamento. “A proposta é flagrantemente inconstitucional. No aspecto formal, viola expressa vedação à emissão de licença ambiental tácita por decurso de prazo, prevista pela Lei Complementar 140/2011”, diz o especialista. Ele chama a atenção ainda para decisões já tomadas pelo Supremo Tribunal Federal, contra esse tipo de imposição.

“Materialmente, viola a Constituição Federal e, em especial, afronta o entendimento consolidado do STF sobre a inconstitucionalidade de emissão automática de licenças ambientais, por ser o licenciamento um dos principais instrumentos para a proteção ambiental no país. Se aprovado, ainda mais sem qualquer debate, o projeto tende a ser derrubado judicialmente.”

O projeto de lei prevê que os órgãos de licenciamento poderiam cassar a licença posteriormente, em caso de irregularidades, mas a questão é, mesmo que esse tipo de decisão venha a ser tomada, o empreendimento em si já poderia ter causado o dano. “Mesmo com a ressalva que essa licença tácita poderá ser cassada, o precedente é gravíssimo. Colocam-se em risco os direitos da comunidade em termos de segurança, bem como a proteção ambiental, para atender empreendedores específicos”, diz Suely Araújo, especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2022



CONGRESSO MANTÉM VETO EM LEI DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Parlamentares decidiram manter veto presidencial à possibilidade de que empregados da Eletrobras possam comprar ações da empresa em poder da união

Por Agência Brasil

As lideranças da Câmara e do Senado firmaram um acordo durante a sessão do Congresso Nacional desta terça-feira, 5, para a votação em bloco de vários vetos presidenciais, tanto para derrubá-los quanto para mantê-los.

Entre os que foram mantidos estão os que tratam, por exemplo, de temas na área de previdência social e a respeito dos empregados públicos da Eletrobras.

Previdência Social

Pelo acordo, os vetos mantidos e derrubados foram votados em bloco, numa só votação. Dentre os mantidos, está o veto à lei que inclui os lúpus e a epilepsia no rol de doenças que não contariam prazo de carência para concessão dos benefícios de auxílio-doença e aposentadoria por invalidez.

Na justificativa do governo, a lei “criaria despesa obrigatória sem apresentar a estimativa do respectivo impacto orçamentário e financeiro”.

Eletrobras

Outro veto mantido diz respeito à privatização da Eletrobras. O trecho vetado pelo presidente da República previa que empregados da Eletrobras pudessem comprar ações da empresa, sendo até 1% das ações remanescentes em poder da União. Essa compra seria feita na forma de conversão da rescisão trabalhista em ações.

Para justificar o veto, o governo afirmou que “a definição prévia de oferta cuja fixação de preço ocorreria com desconto em relação ao praticado no mercado poderia causar distorção no processo de precificação das novas ações”.

Também foi mantido o veto que permitia ao Poder Público aproveitar em outras empresas públicas federais os funcionários da Eletrobras demitidos sem justa causa. Para justificar o veto, o governo afirmou que o trecho “viola o princípio do concurso público” e “compromete o planejamento das empresas estatais federais”.

Equipamentos fotográficos

O Congresso também manteve o veto à lei que isenta de impostos de importação os equipamentos para uso exclusivo das profissões de fotógrafo, repórter fotográfico e cinematográfico, cinegrafista e operador de câmera. Segundo o governo, o projeto não trazia a estimativa de impacto financeiro da medida e não apontava “medidas compensatórias necessárias”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ AUMENTO DOS EMBARQUES DO AGRO NO TERCEIRO TRIMESTRE

Estimativa é de crescimento de 24%
Por *Érica Polo, Valor* — São Paulo



Exportação de soja por Paranaguá — Foto: Valor

O porto de Paranaguá, no Paraná, prevê embarques de 7,233 milhões de toneladas de grãos e farelo de soja, milho e açúcar a granel no terceiro trimestre deste ano. O volume é 24% superior ao que o terminal registrou no mesmo período do ano passado.

Entre navios já atracados, programados ou esperados, serão, ao todo, 15 embarcações para carregar soja em grão, oito destinadas a açúcar a granel, seis para farelo de soja e quatro para milho.

Segundo a administração do terminal, o maior crescimento será nas exportações de milho. No intervalo entre julho e setembro, os embarques do cereal deverão alcançar 2,071 milhões de toneladas, um volume 3.256% maior que as 61,7 mil toneladas do terceiro trimestre do ano passado.

Para o açúcar, a projeção é de aumento de 89,3%, para 1,570 milhão de toneladas. Já para os embarques da soja em grão espera-se queda de cerca de 35%, para 2,266 milhões de toneladas. As exportações de farelo de soja, por sua vez, devem somar 1,325 milhão de toneladas até setembro, 6,4% a mais do que no mesmo período de 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022

NEOENERGIA FECHA CONTRATO COM AMBEV PARA FORNECER ENERGIA EÓLICA POR UMA DÉCADA

O acordo prevê o fornecimento de 55 MW médios, entre 2024 e 2033, proveniente de parques eólicos

Por *Robson Rodrigues, Valor* — São Paulo



O contrato, que prevê a emissão de certificados de energia renovável para todo o período, soma 4,8 TWh de energia renovável nos dez anos, equivalentes a 4,8 milhões de certificados — Foto: Ferdinand Ostrop/AP

A Neoenergia fechou contrato com a Ambev para a venda de energia renovável no mercado livre por dez anos. O acordo prevê o fornecimento de 55 MW médios, entre 2024 e 2033, proveniente de parques eólicos.

O contrato, que prevê a emissão de certificados de energia renovável para todo o período, soma 4,8 TWh de energia renovável nos dez

anos, equivalentes a 4,8 milhões de certificados.

Segundo a Neoenergia, o acordo faz parte da estratégia de expansão no mercado livre e tem como vantagem garantir receita a longo prazo, mitigando o risco de projetos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022

CCR (CCRO3) TEM RESULTADOS NEUTROS

Uma das maiores operadoras de concessões da América Latina, a CCR tem recomendação de compra e preço-alvo de R\$ 18,70

Por Investe Safra



CCR (CCRO3) tem perda líquida adjunta de R\$ 89,3 milhões de uma receita líquida de R\$ 204 mi no 1T21. — Foto: Getty Images

A CCR (CCRO3) apresentou resultados neutros para o 1T22, com uma perda líquida adjunta de R\$ 89,3 milhões, de uma receita líquida de R\$ 204 mi no 1T21, e R\$ 183 mi no 4T21, com a recuperação em volumes a ser ensombrada pelo aumento das despesas financeiras e pelo fim de duas concessões rodoviárias, que afetaram negativamente as receitas da CCR.

Em poucas palavras, o comparável volume de tráfego de passageiros nas divisões de aeroporto e mobilidade ainda está 20% e 24% abaixo do 1T19 (pré-pandemia) de tráfego, mas 82% e 40% maior na projeção anual, respectivamente.

O volume de tráfego comparável das concessões apresentou um aumento de 6,3% A/A, já 14% A/A superior aos níveis pré-pandêmicos (1T19), e o tráfego total aumentou 5,6% A/A com o a cessação da Rodonorte e NovaDutra sendo compensada pela iniciação da Via Costeira e RioSP.

Além disso, as suas tarifas médias apresentaram um decréscimo de 10% em relação ao ano anterior, mas um crescimento de 5,4% em relação ao ano anterior no mesmo período.

As estradas com portagem do CCR têm beneficiado grandemente de: (i) a resiliência de tráfego de veículos comerciais; e (ii) a recuperação expressiva do tráfego de veículos ligeiros.

Por conseguinte, a receita líquida adj. da empresa desembarcou a R\$2,4 milhões, o que representa uma expansão de 29,8% A/A.

O EBITDA adj. da empresa na mesma base aumentou 30,7% A/A, para R\$ 1,4bn. O resultado foi principalmente impulsionado pelo aumento de 30% A/A nas receitas líquidas da empresa, em resultado do aumento de 6,3% A/A do tráfego comparável nas estradas com portagem e a subida de 5,4% A/A nas tarifas comparáveis.

Além disso, os custos em dinheiro da mesma base apresentaram um crescimento anual de 28,5% inferior ao aumento da linha superior, aterrando a R\$946mn, o que contribuiu para a expansão do EBITDA.

Devemos notar que o EBITDA adj da CCR's aterrou a R\$6.9bn, mais 176% A/A, explicado principalmente pelo TAM Definitivo não monetário da Autoban receita de R\$5.3bn, reconhecida no 1T22.

Finalmente, após o ciclo de subida das taxas de juro e o aumento de 48% A/A da sua dívida líquida. O resultado final da empresa foi negativamente afetado pelo salto de 147% A/A nas despesas financeiras líquidas.

As suas despesas líquidas desembarcaram a R\$878,6mn, de uma despesa líquida de R\$355,6mn no 1T21, resultando numa perda líquida de R\$89,3mn no 1T22, contra um rendimento líquido de R\$204mn no 1T21.

Na nossa opinião, os resultados do tráfego em concessões rodoviárias devem manter a recuperação gradual como restrição da mobilidade causada pela pandemia continua a abrandar, e as expectativas de o regresso da população ao escritório está cumprido.

Na mesma via, a divisão de mobilidade da CCR poderá beneficiar da redução da parte da população que trabalha a partir de casa, com a mesma boas perspectivas para o segmento dos aeroportos.

Além disso, o aumento de novas concessões iniciadas em 2022 (Linhas 8 e 9, Os Blocos Central e Sul dos Aeroportos, RioSP e Pampulha Aeroporto) deve contribuir para aumentar as receitas do CCR.

Tudo somado, mantemos a nossa classificação de compra para a empresa, sobretudo tendo em conta o atraente potencial positivo que vemos para a stocks da empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022

COM AVAL DO TCU, PORTO DE SANTOS PREVÊ ASSINAR NOVA CONCESSÃO DE FERROVIAS INTERNAS AINDA NESTE ANO

Plano da Santos Port Authority prevê R\$ 891 milhões em investimentos para dobrar a capacidade das linhas internas, atualmente em 50 milhões de toneladas por ano

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, na tarde de hoje, novo modelo de concessão das Ferrovias Internas do Porto de Santos (FIPS), que prevê a realização de R\$ 891 milhões de investimentos nos próximos cinco anos. Com o aval, a Santos Port Authority (SPA) planeja lançar o chamamento público dentro de um ou dois meses, com o objetivo de assinar o contrato ainda em 2022, segundo Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios da SPA, que falou ao Valor.

Hoje, a gestão das ferrovias internas do porto é feita por uma concessão da Rumo, a Portofer, que venceria em 2025. A proposta da FIPS, apoiada pelas companhias do setor, é encerrar antecipadamente o contrato da Rumo e iniciar uma nova concessão, com modelo associativo. Nele, todos os operadores de ferrovias que acessam o porto — Rumo, VLI e MRS — poderão participar e farão uma gestão compartilhada. Os investimentos serão divididos entre as companhias, com base no histórico de movimentação das ferrovias e na projeção dos próximos anos.

O plano da SPA é dobrar a capacidade das linhas internas, de 50 milhões de toneladas por ano. Hoje, a estrutura já está próxima de seu limite, já que em 2021 a movimentação já chegou a 47,3 milhões de toneladas. Com o novo contrato, essa capacidade deverá subir para 115 milhões de toneladas.

“Com a assinatura do contrato neste ano, o plano é iniciar parte das obras já no primeiro ano. Os investimentos deverão ser feitos ao longo dos próximos cinco anos”, explica Stupello.

Ele diz que nos últimos meses foram feitas algumas intervenções para ampliar um pouco a capacidade atual e evitar um gargalo neste e no próximo ano. “Mas as obras são urgentes. Sem os novos investimentos, a partir do segundo ano já haveria problemas”, diz.



A necessidade de ampliar as vias internas do Porto de Santos se tornou ainda maior a partir de obras de ampliação que estão sendo realizadas na malha ferroviária que acessa o porto de Santos, como aquelas decorrentes da renovação antecipada da concessão da Malha Paulista. Com a previsão de um grande aumento do volume que chegará ao porto, é importante garantir que as linhas internas também tenham capacidade para receber a demanda maior.

O novo modelo de associação, que é uma inovação para o setor de infraestrutura, foi aprovado hoje pelo plenário do TCU. Em seu acórdão final, o tribunal deverá incluir apenas algumas recomendações adicionais. Uma delas é que caso apenas uma operadora ferroviária se habilite no chamamento público (o que configuraria uma operação de apenas um grupo, e não um modelo associativo, tal como foi proposto), deverá ser incluída uma cláusula que permita a cessão de uso das vias por no máximo dois anos.

A SPA deverá aguardar a publicação do acórdão final para finalizar e publicar o chamamento público.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022

TECNOLOGIA 5G ESTREIA NO BRASIL NESTA QUARTA-FEIRA

Brasília será primeira cidade a receber nova tecnologia, que permitirá a estreia da “internet das coisas”

Por Agência Brasil — Brasília

O sinal de 5G puro (sem interferência de outras frequências) estreia no Brasil nesta quarta-feira (5). A primeira cidade a oferecer o sinal será Brasília, cujo funcionamento foi aprovado na última segunda-feira (4) pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Próxima geração da internet móvel, a tecnologia 5G pura oferece velocidade média de 1 Gigabit (Gbps), dez vezes superior ao sinal 4G, com a possibilidade de chegar a até 20 Gbps. O sinal tem menor latência (atraso) na transmissão dos dados. Um arquivo de 5G pode ser baixado em cerca de 40 segundos nesse sistema.

A tecnologia 5G permitirá a estreia da “internet das coisas”, que possibilita a conexão direta entre objetos pela internet. Essa tecnologia tem potencial para aumentar a produção industrial, por meio da comunicação direta entre máquinas, e possibilitar novidades como cirurgias a distância e transporte em carros sem condutores.

A TIM será a primeira operadora a oferecer o sinal 5G puro em Brasília. Em princípio, serão instaladas 100 antenas que atenderão entre 40% e 50% da população do Distrito Federal. Nos próximos dois meses, mais 64 antenas passarão a funcionar, elevando o alcance da tecnologia para 65% da população.

Segundo o conselheiro e vice-presidente da Anatel, Moisés Moreira, as próximas cidades a receber o sinal 5G puro serão Belo Horizonte, Porto Alegre e São Paulo, mas as datas ainda não estão previstas. No início de junho, a agência reguladora definiu que, até 29 de setembro, todas as capitais deverão contar com a tecnologia.

Acesso

Para ter acesso à tecnologia 5G, o cliente deve ter um chip e um aparelho que aceite a conexão. O cliente precisa verificar se a operadora oferece o serviço e estar na área de cobertura. O site da Anatel informa a lista de celulares homologados para o sinal 5G puro.



5G; telecomunicações; telefonia móvel — Foto: Pixabay

O consumidor precisa ficar atento porque existem celulares fora da lista que mostram o ícone 5G. Nesses casos, porém, o aparelho não opera o sinal 5G puro, mas o 5G no modo Dynamic Spectrum Sharing (DSS) ou non-standalone (NSA), chamado de 5G “impuro” por operar na mesma frequência do 4G, na faixa de 2,3 gigahertz (GHz). Dependendo da interferência, o sinal 5G “impuro” chega a apresentar velocidades inferiores ao 4G.

Parabólicas

O 5G puro ocupará na faixa de 3,5 GHz, faixa parcialmente ocupada por antenas parabólicas antigas que operam com sinal analógico na Banda C. As pessoas com esse sinal precisarão comprar uma antena nova e um receptor compatível com a Banda Ku, para onde está sendo transferido o sinal das antenas parabólicas. Famílias inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) com parabólicas antigas receberão conversores novos, que dispensarão a necessidade de comprar outras antenas.

Segundo a Anatel, Brasília foi escolhida para estreitar a tecnologia 5G por ter um número baixo de parabólicas. Conforme os dados mais recentes da agência reguladora, existem cerca de 3,3 mil parabólicas em funcionamento no Distrito Federal.

Originalmente, o edital do leilão do 5G, realizado em novembro do ano passado, previa que todas as capitais deveriam ser atendidas pela telefonia 5G até 31 de julho. No entanto, problemas com a escassez de chips e com atrasos na produção e importação de equipamentos eletrônicos relacionados à pandemia de covid-19 fez o cronograma atrasar dois meses.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022

CONSELHO DA MRS APROVA PRORROGAÇÃO DE CONCESSÃO FERROVIÁRIA COM GOVERNO FEDERAL ATÉ 2056

Com a renovação antecipada do contrato de concessão, os recursos serão investidos em 280 obras ferroviárias, espalhadas em 51 municípios dos Estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro
Por Cristiana Euclides, Valor — São Paulo



— Foto: MRS/Divulgação Valor Econômico

O conselho da MRS Logística aprovou por unanimidade a assinatura do termo aditivo ao contrato de concessão de ferrovias com o governo federal, com a finalidade de prorrogar a concessão em 30 anos, até 2056, depois da aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU) da renovação antecipada do contrato.

Segundo a MRS, após a aprovação do TCU, a documentação já foi ajustada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para incorporar todas as determinações, e está

em processo final de aprovação antes da assinatura do termo aditivo, que está prevista para ocorrer em julho.

Como contrapartida à renovação antecipada, diz a MRS, o valor final de outorga atualizada será de R\$ 4,6 bilhões a valor presente em três blocos, com pagamento de outorga no valor de R\$ 524 milhões a valor presente, pagos em 138 parcelas trimestrais de R\$ 14 milhões; execução de R\$ 4,8 bilhões em obras de mitigação de conflito urbano e interesse público ao longo dos próximos 12 anos; e estabelecimento de tarifa de referência para teto de direito de passagem na Baixada Santista.

Além disso, o aditivo contratual estabelece novas obrigações regulatórias que vão demandar da MRS adequações em processos internos, para os quais a empresa já iniciou o trabalho de reestruturação, diz o comunicado. As novas obrigações incluem plano de investimentos obrigatório, especificações técnicas mínimas, acréscimo na outorga, governança operacional na baixada e levantamento e comprovação de informações, entre outras.

Com a renovação antecipada do contrato de concessão, os recursos serão investidos em 280 obras ferroviárias, espalhadas em 51 municípios dos Estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Entre os projetos está a segregação de 90 km de trilhos compartilhados com trens de passageiros da CPTM, na Grande São Paulo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

AUTORIDADES SE REÚNEM PARA DISCUTIR SOBRE ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS

Segundo a prefeitura, a quantidade de caminhões deve aumentar devido ao leilão do terminal STS10, que será destinado para contêineres.

Por g1 Santos



Movimento de carga com transporte rodoviário deve aumentar 20% — Foto: Divulgação/Prefeitura de Santos

A viabilização de terrenos para o estacionamento e infraestrutura para os caminhoneiros que acessam o Porto de Santos, no litoral de São Paulo, foram discutidas na manhã desta terça-feira (5), no Paço Municipal. De acordo com a prefeitura, o Porto de Santos é acessado diariamente por cerca de 10 mil caminhões e atualmente estão disponíveis apenas duas mil vagas, sendo a maior parte delas em Cubatão.

A reunião contou com a participação do prefeito da cidade, Rogério Santos (PSBD), do secretário Estadual de Logística e Transporte do Estado, Clodoaldo Pacce, de representantes do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e da Ecovias.

Durante a reunião, o prefeito ressaltou que o alto fluxo de veículos pesados reflete, principalmente, no trânsito na entrada da cidade e isso tende a piorar. Segundo ele, a quantidade de caminhões deve aumentar devido ao leilão, promovido pelo Governo Federal, do terminal STS10, que será destinado para contêineres.

A prefeitura ressaltou que o funcionamento de um novo terminal de grande porte, como o previsto pelo Governo Federal, aumentaria em 20% o fluxo de caminhões. Para a administração municipal, a licitação para o leilão só deveria ser feita após uma reestruturação viária, em toda área de acesso ao futuro terminal que envolve, por exemplo, a construção de um viaduto de acesso na Alemoa.

A prefeitura já havia demonstrado preocupação com a situação, quando, no início da semana, enviou um ofício ao Tribunal de Contas da União (TCU), questionando os termos da desestatização do Porto de Santos e dos leilões de terminais portuário, que estão em andamento.

Além do problema com o estacionamento, o diretor operacional do Sindicam, Romero Costa, relatou que os caminhoneiros também enfrentam a falta de banheiro e estrutura adequada para os profissionais, que permanecerem na região enquanto o caminhão é carregado ou descarregado.

O secretário Estadual de Logística e Transporte de São Paulo, Clodoaldo Pacce se comprometeu a continuar as conversas e negociações intermediadas pela Prefeitura.

Prefeitura de Santos envia ofício ao TCU

A Prefeitura de Santos enviou um ofício ao Tribunal de Contas da União (TCU) questionando os termos da desestatização do Porto de Santos, o maior do país, e dos leilões de terminais portuário, que estão em andamento.

O documento, assinado pelo prefeito Rogério Santos, foi encaminhado para a presidente do TCU, Ministra Ana Arraes, e inclui a solicitação para que as demandas e a realidade municipal sejam apreciadas pelo Governo Federal em todo processo de desestatização.



Prefeitura demonstra preocupação com questões trabalhistas, turísticas e ambientais — Foto: Divulgação/Prefeitura de Santos

O prefeito declara que é favorável ao processo de desestatização, mas solicita maior tempo de estudos e cuidado com os impactos locais. A intenção do ofício, segundo a prefeitura, é alertar o TCU sobre preocupações da administração municipal, como a manutenção de um espaço para o funcionamento do cais público na cidade, os empregos, interesses da população e impactos sociais e ambientais no município.

Segundo a prefeitura, a relação Porto-Cidade não está sendo adequadamente considerada. Conforme indica o documento, a administração municipal não obteve retorno sobre seus apontamentos quanto aos impactos sobre empresas, empregos e a qualidade de vida da população.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 06/07/2022

WILSON SONS AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL DO TECON SANTA CLARA COM A TROCA DE BARCAÇAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Julho 2022



A Wilson Sons ampliou em 33% a capacidade operacional do Tecon Santa Clara, terminal fluvial da companhia, que opera de forma integrada ao Tecon Rio Grande. A ampliação aconteceu em junho, após a troca da barcaça Trevo Roxo, com capacidade de 120 TEUs, pela barcaça "Guaíba", de 160 TEUs.

A operação da Wilson Sons no Tecon Santa Clara, que completou cinco anos em outubro de 2021, atingiu este ano a marca de 220 mil TEUs transportados na hidrovia. A alta movimentação no terminal fluvial da Wilson Sons rendeu à companhia o prêmio Portos + Brasil 2021, iniciativa do Ministério da Infraestrutura que reconhece as melhores práticas adotadas pelos portos organizados do país.

“O crescimento das operações do Tecon Santa Clara demonstra a relevância do terminal para o desenvolvimento da economia do Rio Grande do Sul e de sua participação no mercado internacional. Ao longo desses cinco anos, estamos ampliando nossa movimentação e a parceria logística com grandes empresas, que buscam os diferenciais do transporte por hidrovias, que encurta distâncias, traz mais segurança para as mercadorias e é menos poluente”, destaca o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti.

O Tecon Santa Clara iniciou suas operações com uma barcaça, em outubro de 2016, quando a parceria entre Wilson Sons e Braskem reativou o Píer IV do terminal e retomou o transporte de carga pelo Rio Jacuí, entre Triunfo e o Porto do Rio Grande. Dois anos depois, a Wilson Sons ampliou sua capacidade com a disponibilização de mais uma barcaça, passando a oferecer quatro viagens semanais. Ao todo, são mais de 130 clientes atendidos.

Resinas, madeira, frango congelado, borrachas, partes e peças e utensílios domésticos representam 90% das mercadorias que passam pelo Tecon Santa Clara. Os produtos – de importação, exportação e cabotagem – têm como origem ou destino as cidades de Farroupilha, Carlos Barbosa, Garibaldi, Caxias do Sul, Veranópolis, Cruz Alta, Lajeado,

Taquari e Serafina Corrêa. Entre os serviços disponibilizados pelo terminal, está a possibilidade de estufar e desovar produtos nos contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2022

PORTO ITAPOÁ INAUGURA LABORATÓRIO DE APRENDIZAGEM PROFISSIONAL COM APOIO TÉCNICO DE PROFESSORES DO SENAI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Julho 2022



Focada em manutenção mecânica, estrutura vai facilitar ensino de novos profissionais contratados pelo porto

O Porto Itapoá vai contar com um novo laboratório para aprendizagem profissional. Focada em manutenção mecânica, a estrutura terá apoio técnico dos professores do SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial). A inauguração ocorreu nesta quarta-feira (6).

Um dos docentes da instituição que ministra o curso, Leandro Lenschow, leciona há três anos no SENAI. O

professor lembrou que, atualmente, os alunos precisam se deslocar para o campus da instituição em Joinville para as aulas práticas. “É uma grande conquista para nós e que vai trazer um ganho para os alunos”.

Com a nova estrutura, a relação entre aulas teóricas e atividades práticas fica muito mais próxima. “É muito importante para otimizar a aprendizagem do aluno”, completou Lenschow, que possui formação em Fabricação Mecânica, pós-graduação em administração escolar e MBA em gerenciamento de projetos.

A primeira classe a utilizar a nova estrutura será a turma de mecânica industrial, iniciada em dezembro do ano passado. Entretanto, a partir de agora todos os novos colaboradores aprendizes deste segmento poderão fazer as aulas práticas em Itapoá.

O diretor de Operações, Meio Ambiente e Tecnologia do Porto Itapoá, Sergni Pessoa Rosa Júnior, salientou a chegada dessa expertise para o município. “Nós procuramos fazer nossa parte para construir um futuro melhor para Itapoá”, disse Rosa Júnior.

O executivo ressaltou a importância dos profissionais e de uma boa formação para a empresa, mas também para a comunidade. “O Porto Itapoá está onde está hoje por causa das pessoas, então para nós é muito gratificante poder investir em pessoas”, completou.

Também estiveram presentes na inauguração Juliana de Oliveira Xavier, coordenadora de Desenvolvimento de Pessoas, Samuel Medeiros da Silva, gerente de Engenharia e Infraestrutura, Humberto Farkas, supervisor de Manutenção Mecânica, e Roney Cordeiro dos Santos, supervisor de Manutenção Eletrônica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2022

ANP DIVULGA DADOS CONSOLIDADOS DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM MAIO

Da Redação OFFSHORE 06 Julho 2022



A ANP publicou nesta quarta-feira (6) o Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural, com os dados consolidados da produção nacional no mês de maio. Foram produzidos aproximadamente 2,879 MMbbl/d (milhões de barris por dia) de petróleo e 132 MMm³/d (milhões de metros cúbicos por dia) de gás natural, totalizando 3,707 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia).

Pré-sal

A produção no pré-sal em maio registrou um volume de 2,835 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), sendo 2,239 MMbbl/d de petróleo e 94,7 MMm³/d de gás natural, o que correspondeu a 76,5% da produção nacional. A produção teve origem em 128 poços.

Aproveitamento do gás natural

Em maio, o aproveitamento de gás natural foi de 96,5%. Foram disponibilizados ao mercado 46,3 MMm³/dia e a queima de gás no mês foi de 4,5 MMm³/d

Origem da produção



Neste mês de abril, os campos marítimos produziram 97,4% do petróleo e 86,7% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 94,2% do petróleo e do gás natural produzidos no Brasil.

Campos e instalações

Em maio, o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural, registrando 776 MMbbl/d de petróleo e 36,6 MMm³/d de gás natural.

A Plataforma FPSO Carioca, produzindo nos campos de Sépia e Sépia Leste, por meio de quatro poços a ela interligados, produziu 165.478 bbl/d e foi a instalação com maior produção de petróleo.

A instalação Polo Arara, produzindo nos campos de Arara Azul, Araracanga, Carapanaúba, Cupiúba, Rio Urucu e Leste do Urucu, por meio de 33 poços a ela interligados, produziu 7,252 MMm³/d e foi a instalação com maior produção de gás natural.

Estreito, na Bacia Potiguar, teve o maior número de poços produtores terrestres: 951.

Tupi, na Bacia de Santos, foi o campo marítimo com maior número de poços produtores: 59

Campos de acumulações marginais

Esses campos produziram 539,6 boe/d, sendo 187,2 bbl/d de petróleo e 56 Mm³/d de gás natural. O campo de Iraí, operado pela Petroborn, foi o maior produtor, com 212,9 boe/d.

No mês de maio de 2022, 272 áreas concedidas, cinco áreas de cessão onerosa e oito de partilha, operadas por 41 empresas, foram responsáveis pela produção nacional. Dessas, 62 são marítimas e 223 terrestres, sendo 12 relativas a contratos de áreas contendo acumulações marginais. A produção ocorreu em 6.095 poços, sendo 447 marítimos e 5.648 terrestres.

O grau API médio do petróleo extraído no Brasil foi de 28,3, sendo 2,2% da produção considerada óleo leve ($\geq 31^\circ$ API), 93,5% óleo médio (≥ 22 API e < 31 API) e 4,3% óleo pesado (< 22 API).

As bacias maduras terrestres (campos/testes de longa duração das bacias do Espírito Santo, Potiguar, Recôncavo, Sergipe e Alagoas) produziram 84,698 Mboe/d, sendo 61,905 Mbbbl/d de petróleo e 3,624 MMm³/d de gás natural. Desse total, 37,3 mil boe/d foram produzidos pela Petrobras e 47,4 mil boe/d foram produzidos por concessões não operadas pela Petrobras, dos quais: 19.519 na Bahia, 18.731 boe/d no Rio Grande do Norte, 6.968 boe/d em Alagoas, 1.843 boe/d no Espírito Santo e 318 boe/d em Sergipe.

Fonte: ANP

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 15/06/2022