

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 053/2022
Data: 18/04/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO: REGRAS DEVEM SER MODIFICADAS	4
RICARDO LARGUESA: 5G PRIVADO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA.....	5
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TEM DATA MARCADA.....	6
CONTÊINERES CAEM DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS; UM É RESGATADO DO MAR.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ DISPONIBILIZA PUBLICAÇÃO COM ARTIGOS SOBRE O SETOR AQUAVIÁRIO	7
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA NO PORTO DE SANTOS (SP) SERÁ EM 19 DE ABRIL.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
PRINCIPAL RODOVIA DE LIGAÇÃO ENTRE ESPÍRITO SANTO E MINAS GERAIS TEM 171 QUILOMETROS REVITALIZADOS	9
GOVERNO FEDERAL PUBLICA EDITAL PARA ESTUDOS TÉCNICOS DA CONCESSÃO CONJUNTA GALEÃO/SANTOS DUMONT.....	10
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	11
JÁ FORAM ENTREGUES MAIS DE 14 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022.....	11
PRIMEIRO LEILÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS DO PAÍS VAI GERAR MAIS DE R\$ 1 BILHÃO DE INVESTIMENTOS E SERVIÇOS EM MINAS GERAIS	11
MAIS DE 800 MIL CATADORES SERÃO BENEFICIADOS COM O CRÉDITO DE RECICLAGEM NO BRASIL.....	13
MINISTÉRIO DA ECONOMIA LANÇARÁ PROJETO PARA MELHORAR O AMBIENTE DE NEGÓCIOS DO SETOR DA CONSTRUÇÃO.....	14
PORTAL PORTO GENTE.....	15
WILSON SONS APRIMORA TECNOLOGIA PIONEIRA NOS PORTOS BRASILEIROS.....	15
ALSTOM FABRICARÁ 19 TRENS DA LINHA 15-PRATA DE SÃO PAULO.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	17
EDITORIAL - A VOZ DA COMUNIDADE.....	17
NACIONAL E INTERNACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
NACIONAL E INTERNACIONAL - CÂMARA RETOMA TRABALHOS PRESENCIAIS E DEVE DEFINIR PRESIDENTES DE COMISSÕES	18
NACIONAL E INTERNACIONAL - PORTO DE LOS ANGELES BATE RECORDE DE CARGAS	19
REGIÃO NORDESTE - NORDESTE EXPORT VAI DEBATER ENERGIA “VERDE” E INVESTIMENTOS EM FERROVIAS.....	20
REGIÃO SUL - SETOR PORTUÁRIO DEFENDE MAIOR PARTICIPAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ APÓS A PRIVATIZAÇÃO	22
OPINIÃO – CONTÊINER - UMA ANÁLISE CONCORRENCIAL ACERCA DO STS-10	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
UCRÂNIA TEME DETERIORAÇÃO DE GRÃOS EM NAVIOS DE PORTOS BLOQUEADOS NO MAR NEGRO	28
EXPORTAÇÕES DO AGRO BATEM RECORDE EM MARÇO.....	29
ROMÊNIA PROÍBE NAVIOS RUSSOS NOS SEUS PORTOS A PARTIR DE DOMINGO.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
ALIANÇA BRASIL-ALEMANHA LANÇA PROGRAMA DE INOVAÇÃO PARA FOMENTAR HIDROGÊNIO VERDE	30
GUERRA NA UCRÂNIA VAI REDUZIR O CRESCIMENTO GLOBAL PARA 3,2% EM 2022, AFIRMA BANCO MUNDIAL	32
UM ANO APÓS BLOQUEIO DE SUEZ, EVERGREEN DESENALHA OUTRO NAVIO, DESSA VEZ NOS EUA.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
ALTA DE PREÇOS PRESSIONA OS CUSTOS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS E FERROVIAS	33
QUEIROGA ANUNCIA FIM DA EMERGÊNCIA EM SAÚDE PÚBLICA DA COVID-19 NO BRASIL	35
MULTINACIONAL BRASILEIRA TUPY COMPRA FABRICANTE DE MOTORES E GERADORES MWM	36
CRÉDITOS REPROVAM PLANO DE RECUPERAÇÃO DA SAMARCO APÓS UM ANO DE DISCUSSÕES	37
TESOURO ESPERA RECEBER R\$ 30 BILHÕES DO BNDES NESTE ANO, MENOS QUE O PREVISTO.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	39
PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM RECEIO POR BOICOTE À RÚSSIA E COM SUSPENSÃO DE PRODUÇÃO NA LÍBIA	39
‘LOCKDOWNS’ NA CHINA COMEÇAM A AFETAR TRANSPORTE MARÍTIMO EM TODO O MUNDO.....	40
PETRÓLEO OPERA EM ALTA COM INVESTIDOR ATENTO À CHINA E À GUERRA NA UCRÂNIA	41
EM WASHINGTON, GUEDES APRESENTARÁ BRASIL COMO 'SOLUÇÃO' GLOBAL NA AGENDA DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ENERGÉTICA.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 053/2022
Página 3 de 53
Data: 18/04/2022
www.mercosshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
LONGO CURSO CONSIDERA CEDO PARA PREVER NORMALIZAÇÃO DA CADEIA LOGÍSTICA NA CHINA	44
EXXONMOBIL LANÇA ESTUDO PARA CAPTURA DE CARBONO NO SUDESTE DA AUSTRÁLIA	45
HURB E TIDEWISE DESENVOLVEM PROJETO PIONEIRO PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM BARCOS AUTÔNOMOS PELAS HIDROVIAS DO RIO DE JANEIRO	45
PETROBRAS RECEBE US\$ 1,12 BILHÃO PELA PARTICIPAÇÃO DA SHELL NO CAMPO DE ATAPU	47
ARTIGO - POLÍTICA FISCAL PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO: O QUE OS ESTADOS TÊM A VER COM ISSO?	47
CONEXÃO FERROVIÁRIA É MAIOR DESAFIO DO PORTO DO AÇU.....	51
VLI ESPERA OBTER RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FCA NO COMEÇO DE 2023	52
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO: REGRAS DEVEM SER MODIFICADAS

Participação de empresas arrendatárias no leilão previsto para 2022 pode ser ampliada

Por: *Maurício Martins*



A expectativa da União é que o processo ajude a resolver problemas históricos na região Foto: Divulgação/SPA

A participação das empresas arrendatárias do Porto de Santos e de malhas ferroviárias ligadas ao local no leilão que vai escolher quem assumirá a gestão do cais santista pode ser ampliada. Atualmente, o edital da desestatização prevê o máximo de 15% para participação individual desses arrendatários em um consórcio. Já a soma de vários integrantes desses grupos econômicos não pode ultrapassar os 40%.

Na consulta pública feita pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a privatização da Autoridade Portuária, que terminou no último dia 28, houve pedidos para a ampliação. O Ministério da Infraestrutura (MInfra) informou que, após as discussões sobre as contribuições recebidas, “essa regra eventualmente poderá ser revisitada, caso se entenda que caiba aprimoramento na mesma”.

Segundo o Ministério, foram recebidas centenas de contribuições, dúvidas e sugestões, que estão em fase de análise e preparação das respostas para posterior avaliação e deliberação da Antaq.

“A consulta pública buscou o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da licitação, regras de participação e modelo regulatório-institucional, que contém as obrigações, direitos e deveres do futuro controlador da SPA (Santos Port Authority) e concessionária do Porto de Santos”, explicou a pasta.

Várias etapas

Após a análise das contribuições e publicação do relatório final pela Antaq, os documentos jurídicos e anexos (minutas de edital e contrato) existentes hoje serão revisados e ajustados conforme os apontamentos do novo texto.

Depois, o processo será encaminhado ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) para análise. Aprovada a modelagem da desestatização, será realizada Audiência Pública pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com o objetivo de discutir especificamente as condições de venda da SPA.

Em seguida, a documentação será encaminhada para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Após a realização de eventuais ajustes solicitados pela Corte de Contas, edital e contrato serão submetidos à Antaq e ao MInfra para aprovação final e publicação do edital.

A desestatização

Em março, o Governo Federal garantiu que investidores nacionais e internacionais, da Europa, dos Estados Unidos e do Oriente Médio, têm interesse em assumir a concessão da gestão do

Porto de Santos. Mesmo com muitas etapas pela frente, a expectativa é que o leilão aconteça até o final deste ano.

O modelo em formatação garante operação da iniciativa privada na administração portuária por até 35 anos. O investimento previsto por parte do concessionário é de aproximadamente R\$ 19 bilhões durante o período do contrato.

O montante inclui o aprofundamento do canal do estuário para passagem de navios maiores, o que gera um aumento de capacidade do Porto. A meta é passar de 160 milhões de toneladas movimentadas por ano para 290 milhões no final do período de concessão. Além disso, há um valor imediato de outorga que quem ganhar o leilão terá que pagar ao Minfra, que deve passar de R\$ 1 bilhão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/04/2022

RICARDO LARGUESA: 5G PRIVADO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA

A internet 5G será 20 vezes mais rápida do que as tecnologias atuais

Por: Ricardo Pupo Larguesa



Foto: Imagem Ilustrativa/Freepik

É inegável que a chegada do 5G está causando grande expectativa na população em geral. Isso porque a comunicação móvel popularizou e democratizou as tecnologias de comunicação sem fio. Com isso, todos estamos ansiosos pelas possibilidades que esta nova tecnologia trará.

E não são poucas. A internet 5G será 20 vezes mais rápida do que as tecnologias atuais, que, convenhamos, são bem rápidas. Um outro

ponto, muito importante para o setor, é a quantidade de dispositivos que essa tecnologia permite conectar simultaneamente. Enquanto no 4G, por exemplo, a cobertura é de 10 mil dispositivos por km², o 5G conectará até 1 milhão de dispositivos por km².

Aí sim teremos abertura para soluções reais de IoT (Internet of Things - Internet das Coisas), já que essas soluções permitem a comunicação de inúmeros dispositivos pequenos e com propósitos muito específicos como sensores e controladores de luzes, condicionadores de ar etc.

Só que a indústria está mais interessada em outro tipo de aplicação desta tecnologia: as redes privadas. Há mais de um modelo possível e o 5G trouxe à tona essa discussão. Já era possível usar tecnologias móveis para construir redes privadas, mas infelizmente não é comum.

A indústria portuária tem um interesse especial neste tipo de solução. Muitas organizações precisam de redes sem fio, mas poucas abrangem uma área tão grande. Num terminal portuário usa-se tecnologia Wi-Fi, como na maioria dos casos, na rede que conecta equipamentos em veículos que circulam pelo terminal. E Wi-Fi nunca foi uma tecnologia para veículos. Os protocolos dela são péssimos para lidar com roaming, que é o nome que se dá à troca de antenas por um dispositivo em movimento. O problema é que veículos fazem roaming o tempo inteiro. Por outro lado, as tecnologias móveis são feitas para fazer roaming. São muito mais eficientes para um terminal portuário.

Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) já estão discutindo os parâmetros de utilização segura das redes privadas. Multinacionais como

Qualcomm, Nokia e outras noticiaram interesse na oferta de produtos de 5G privados, inclusive com foco específico no setor portuário. Já há terminais estudando a implementação desta tecnologia. E é só o começo.

Ficaremos na expectativa e no aguardo. Essa tecnologia vem para ficar e será decisiva para uma operação mais conectada, ágil e assertiva.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/04/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TEM DATA MARCADA

O leilão é o mais visado pela SPA dentro da carteira de licitações deste ano, pois envolve investimentos bilionários

Por: Ágata Luz



Terminal que fica na área do Saboó será destinado à movimentação e à armazenagem de cargas containerizadas
Foto: Divulgação/SPA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou para a próxima terça-feira, às 10h, a audiência pública sobre a licitação da área STS10, no Porto de Santos. O leilão do terminal destinado à movimentação e à armazenagem de cargas containerizadas é o mais visado pela Santos Port Authority (SPA) dentro da carteira de licitações deste ano, pois envolve

investimentos bilionários.

O evento em que as pessoas poderão oferecer contribuições para a licitação será virtual, com transmissão ao vivo nos canais da Antaq e da SPA no YouTube. Para assistir a audiência, não é necessário se inscrever, porém os interessados em se manifestar devem enviar mensagem ao WhatsApp (61) 2029-6940, das 12h às 18h de segunda-feira. Serão aceitos vídeos, áudios e textos.

Também será possível se manifestar por meio de uma sala de reunião do aplicativo Zoom. Neste caso, a pessoa deverá manifestar a escolha ao se inscrever, encaminhando seu e-mail de login do Zoom para ser convidado para a sala.

Segundo a Autoridade Portuária, o leilão do terminal que fica na região do Saboó será o maior já realizado no complexo portuário santista. Os investimentos são estimados em R\$ 3,29 bilhões, enquanto o valor global estimado do contrato é de R\$ 27,9 bilhões.

A duração do arrendamento será de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstos para o ano que vem. Os valores devidos pela licitante vencedora à SPA serão de R\$ 6,2 milhões em parcelas fixas mensais e R\$ 54,55 por TEU (medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés).

O terminal terá mais de 600 mil m² de área. Atualmente, ela é dividida em seis terminais, sendo cinco com contratos transitórios. Com o arrendamento, a capacidade do Porto de Santos será ampliada em mais 1,9 milhão de TEU. A consulta pública da licitação do STS10 ficará disponível até 21 de abril. Contribuições devem ser encaminhadas pelo site da Antaq.

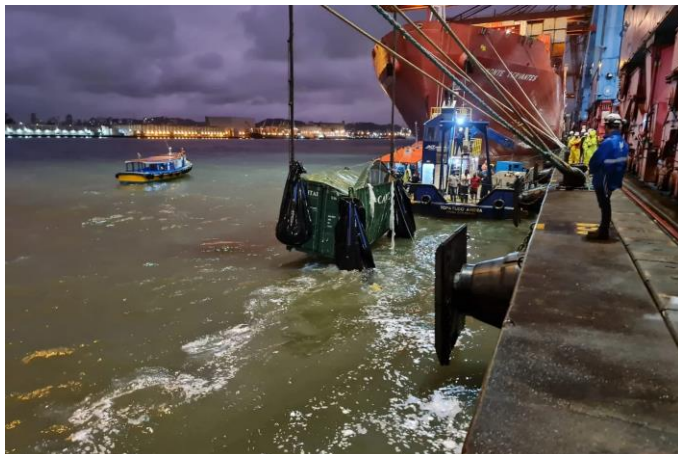
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/04/2022

CONTÊINERES CAEM DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS; UM É RESGATADO DO MAR

Incidente ocorreu na manhã desta quinta-feira (14) no Terminal de Contêineres operado pela Santos Brasil

Por: Régis Querino



O contêiner foi resgatado pela equipe da Santos Brasil Foto: Divulgação Santos Brasil

Dois contêineres caíram nesta quinta-feira (14) do navio Monte Alegre, que estava atracado no Porto de Santos. Um deles chegou a ir para a água, mas acabou resgatado. Outro tombou no cais do Terminal de Contêineres (Tecon), operado pela empresa Santos Brasil na Margem Esquerda. Não houve feridos.

De acordo com a empresa portuária, em nota, o acidente ocorreu às 6h15, durante operação de desembarque das caixas metálicas no Tecon. Um plano de emergência passou a ser executado, mobilizando as equipes portuárias. Outros quatro contêineres chegaram a ser deslocados no navio, mas não caíram.

A Santos Brasil informou que a queda do contêiner no mar não provocou danos ao meio ambiente nem avarias aos equipamentos envolvidos. Ainda assim, equipes da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) permaneciam até a noite desta quinta no Tecon para monitorar a ocorrência.

Segundo a empresa, as operações do terminal continuaram ocorrendo normalmente. A Tribuna procurou a Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pelo Porto de Santos, mas não obteve resposta até o fechamento desta edição.

Em nota, a Santos Port Authority (SPA) informa que foi notificada, por volta das 8h45 desta quinta-feira (14) de incidente no terminal Santos Brasil, onde houve choque entre contêineres, seguida da queda de cinco deles. A SPA imediatamente destacou equipes de Segurança do Trabalho e ambiental para acompanhar e identificar necessidades de medidas de mitigação.

Ainda segundo a SPA, um dos contêineres caiu no mar e foi retirado pelos próprios operadores, sem danos ao meio ambiente ou à navegação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/04/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DISPONIBILIZA PUBLICAÇÃO COM ARTIGOS SOBRE O SETOR AQUAVIÁRIO

Panorama Aquaviário conta com cinco artigos acadêmicos

A ANTAQ disponibiliza, a partir desta quinta-feira (14), em seu Portal (gov.br/antag), a publicação Panorama Aquaviário. A revista traz cinco artigos acadêmicos sobre o setor aquaviário nacional.

Os artigos foram selecionados pela Editora ANTAQ, com base na relevância do tema para a instituição e para o setor. Os textos foram produzidos por servidores da Agência a partir dos trabalhos de conclusão realizados durante o MBA Executivo em Economia e Gestão: Regulação em Transportes, da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

“Com essa publicação, valorizamos o nosso corpo técnico, que é de excelência, e, assim, capacitamos ainda mais nossos servidores para os desafiantes trabalhos afetos à regulação do setor de transporte aquaviário”, ressalta o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery.

Acesse a revista digital Panorama Aquaviário
(<https://nuvem.antaq.gov.br/index.php/s/KqZk1R8XJLaORaP>).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 18/04/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA NO PORTO DE SANTOS (SP) SERÁ EM 19 DE ABRIL

Terminal será destinado à movimentação de contêineres. Futura arrendatária investirá R\$ 3,29 bilhões

A ANTAQ realizará audiência pública para receber contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à licitação da área STS10, localizada no Porto de Santos (SP), em 19 de abril, a partir das 10h, no modelo virtual. O terminal será destinado à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas.



Acesse a documentação: Audiência Pública nº 06/2022

<https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social>

O novo terminal terá uma área total de 601.101m². Os investimentos previstos são de R\$ 3,29 bilhões. A futura arrendatária deverá realizar os investimentos necessários para o Terminal STS10 ser dotado de capacidade operacional para, no mínimo, 1,9 milhão TEUs/ano.

Entre as obras a serem feitas, estão: construção de cais de atracação com extensão total de 1.209 metros lineares; dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação; construção de pátio (retroárea), na área compreendida entre o cais existente e o novo cais, de aproximadamente 97.310m²; e implantação de ramal ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500m.

O valor global estimado do contrato é de R\$ 27,8 bilhões. A duração será de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstas para 2023. Os valores de arrendamento devidos pela licitante vencedora à administração do porto serão: R\$ 6,2 milhões em parcelas fixas mensais e R\$ 54,55 por contêiner movimentado.

Participação social



A dinâmica da audiência pública virtual será a seguinte: toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube". Não é necessário inscrição para assistir à Audiência Pública.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 12h às 18h do dia 18 de abril 2022. Os participantes poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp". Poderão, também, se manifestar entrando na sala de reunião criada na plataforma "Zoom". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico para acesso à plataforma e ser convidado a entrar na sala.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "Zoom", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 18/04/2022

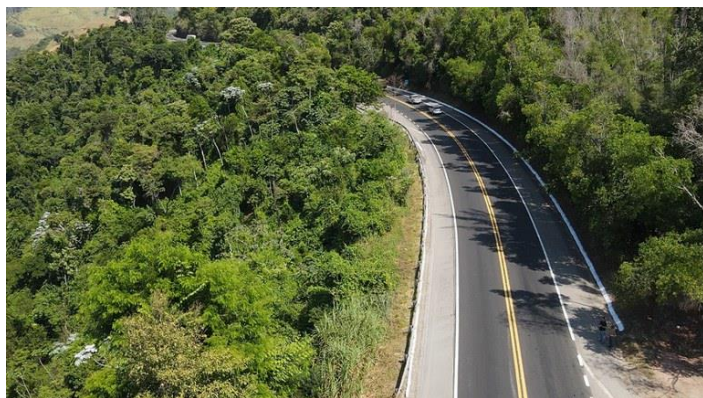


Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PRINCIPAL RODOVIA DE LIGAÇÃO ENTRE ESPÍRITO SANTO E MINAS GERAIS TEM 171 QUILÔMETROS REVITALIZADOS

Investimento para manutenção e recuperação de pavimento foi de R\$ 35 milhões. Governo Federal executa outras obras estratégicas no estado



Pela BR-262/ES circulam diariamente mais de 16 mil veículos - Foto: DNIT/Divulgação

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), entregou nesta quinta-feira (14) mais um segmento rodoviário revitalizado: 171 quilômetros na BR-262/ES. As obras de manutenção e recuperação contaram com R\$ 35 milhões de investimentos e ocorreram entre os municípios de Viana e Conceição do

Castelo. A rodovia é o principal eixo de ligação do estado com Minas Gerais e região Centro-Oeste. Pela estrada federal circulam diariamente mais de 16 mil veículos.

A conclusão da obra foi anunciada na segunda-feira (11) pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante visita ao Espírito Santo. Conforme destacou o ministro, as benfeitorias fazem parte de série de investimentos federais voltados à modernização da infraestrutura de transportes no território capixaba.

Melhorias

Foram executados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) 42 quilômetros de microrrevestimento, 129 quilômetros de fresagem contínua e recomposição do pavimento asfáltico. A revitalização contou com serviços de implantação e manutenção da sinalização horizontal, o que garante melhores condições de segurança para os usuários.

Ainda no Espírito Santo, o Governo Federal, por meio do DNIT, executa a construção de um corredor logístico com quase 20 quilômetros de pista dupla, que serão estratégicos para o escoamento de cargas na região metropolitana de Vitória. Trata-se do contorno do Mestre Álvaro, um traçado da rodovia BR-101, que foi vistoriada pelo ministro Marcelo Sampaio nesta semana. No momento, a obra, que está 47% concluída, é a maior e uma das principais desenvolvidas pelo MInfra no estado.

A construção recebeu R\$ 456,4 milhões de recursos federais e vai beneficiar 2 milhões de pessoas em toda a região metropolitana de Vitória, incluindo as cidades de Serra e Cariacica. A estimativa é que cerca de 50 mil veículos circulem pela rodovia diariamente.

Outra obra importante vistoriada por Sampaio é a construção das alças de acesso ao Porto de Capuaba. Após a implantação da BR-447, a nova convergência do trânsito vai facilitar o tráfego de veículos pesados entre as cidades de Cariacica, Serra e Vila Velha, e agilizar a logística de embarque e desembarque de mercadorias no porto. As melhorias são realizadas em 4,7 quilômetros da rodovia.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

Assessoria Especial de Comunicação Ministério da Infraestrutura

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

Data: 18/04/2022

GOVERNO FEDERAL PUBLICA EDITAL PARA ESTUDOS TÉCNICOS DA CONCESSÃO CONJUNTA GALEÃO/SANTOS DUMONT

Análises de viabilidade vão embasar leilão, em 2023, e futuro modelo de contrato dos dois aeroportos do RJ



O Aeroporto Santos Dumont fica na área central do Rio: leilão conjunto com Galeão - Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil

A edição desta quinta-feira (14) do Diário Oficial da União traz a publicação do edital de chamamento público para interessados em apresentar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental que subsidiem a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro (RJ). O leilão

conjunto dos dois terminais aéreos cariocas vai marcar a **8ª rodada de concessões aeroportuárias, prevista para 2023.** <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2022/02/governo-federal-anuncia-licitacao-conjunta-do-galeao-e-santos-dumont-para-2023>

A convocação é direcionada a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado. Os interessados devem apresentar documentação à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da



Infraestrutura (MInfra) em até 30 dias contados da publicação do chamamento. A íntegra do edital com as regras de participação podem ser conferidas neste link.

Etapas

Os estudos técnicos são o primeiro passo no processo de concessão e têm o objetivo de estruturar diferentes aspectos relacionados à concorrência pública, como análise de mercado e demanda futura, avaliação econômica-financeira e estudos ambientais e de engenharia dos empreendimentos.

No trâmite do processo, após a aprovação dos estudos, uma proposta de modelagem é aprovada pelo governo e agência reguladora, e encaminhada para apreciação em audiência pública, seguida de análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Se aprovado pela Corte de Contas, o edital do leilão é publicado com a data de realização do certame.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

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

Data: 18/04/2022



Governo Federal



GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

JÁ FORAM ENTREGUES MAIS DE 14 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022

Com o adiamento do prazo final para 31 de maio, o imposto a pagar também teve seu prazo dilatado

A Receita Federal recebeu, até as 11 horas desta segunda-feira (18/4), 14.453.675 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021. O prazo de entrega da declaração, que começou em 7 de março, foi prorrogado para 31 de maio.

O imposto a pagar apurado também teve seu vencimento adiado para o fim de maio, mas as restituições seguirão o cronograma anterior, sem alteração. As datas permitidas para o débito automático passam a ser 10 de maio, para a primeira cota, e 31 de maio, para as demais.

Para emitir o DARF de imposto de renda de pessoa física já preenchido, o contribuinte pode utilizar o sistema Meu Imposto de Renda, ou emitir manualmente pelo aplicativo SicalcWeb.

Desde 2020, todos os DARFs para pagamento do imposto de renda podem ser emitidos pelo próprio programa IRPF baixado no computador, podendo ter códigos de barra ou não. O documento pode ser pago mesmo sem código de barras, em terminais de autoatendimento, páginas ou aplicativos dos bancos na internet (Internet Banking).

Acesse a página de perguntas e respostas sobre o IRPF

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

Data: 18/04/2022

PRIMEIRO LEILÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS DO PAÍS VAI GERAR MAIS DE R\$ 1 BILHÃO DE INVESTIMENTOS E SERVIÇOS EM MINAS GERAIS

Projeto para a concessão é inédito e foi formatado nos moldes do Marco Legal do Saneamento, com apoio do Ministério da Economia por meio do Programa de Parcerias de Investimentos



PPI interna.jpg

Secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, durante leilão do Convale/MG



Um novo modelo para o tratamento do lixo passa a ser um bom negócio no Brasil. Esta frase foi dita diversas vezes durante o leilão da primeira concessão comum de manejo de resíduos sólidos urbanos de um consórcio público no país, o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento Regional do Vale do Rio Grande (Convale/MG). O certame foi realizado nesta quinta-feira (14/4), na B3, em São Paulo.

Com deságio de 30%, o Consórcio S – formado pela Soma Ambiental e pela Seleta e representado pela corretora Ativa Investimentos – garantiu o direito de exploração e prestação de serviços de manejo de resíduos sólidos urbanos nos municípios da região sul do Triângulo Mineiro, que contempla Uberaba, Conceição das Alagoas, Sacramento, Delta, Planura, Campo Florido, Veríssimo e Água Comprida.

A estimativa é que 433 mil pessoas sejam beneficiadas, além de que aproximadamente 230 empregos diretos sejam gerados. A operação, realizada por meio do Fundo de Apoio à Estruturação de Projetos de Concessão e PPP (FEP), prevê investimentos e serviços da ordem de R\$ 1,49 bilhão, correspondente às receitas do vencedor ao longo dos 30 anos de contrato.

A secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, disse que o estado de Minas Gerais já faz parte da vanguarda de projetos de Parcerias Público-Privadas (PPP) em outros setores, desde a saúde, creches, passando por presídios, iluminação pública e, agora, no setor do saneamento. “Espero que essa cultura se multiplique em todo o país. Quero ressaltar também a coragem desses prefeitos ao inovar em uma agenda de parcerias em um setor que carece tanto de atenção”, destacou Martha Seillier.

Em seu discurso, o ministro do Desenvolvimento Regional, Daniel Ferreira, lembrou que o leilão se tornou um marco histórico no país. “O que a gente está fazendo aqui, hoje, fica para a história. Se um município grande fosse conceder a disposição dos resíduos sólidos sozinho, certamente a tarifa seria maior. Mas, juntamente com os municípios pequenos, a base de geração de resíduos diminui, e a tarifa fica mais módica para o beneficiário. Isso é o princípio do novo Marco do Saneamento. Quando um governo enfrenta de verdade um problema, o lixo passa a ser um bom negócio, e são iniciativas como essas que nos fazem acreditar que o Brasil tem jeito”, declarou.

O presidente do Convale e prefeito da cidade de Campo Florido (MG), Renato Soares, ressaltou a importância do leilão para a coleta seletiva dos municípios: “Isso vai mudar o tratamento do lixo, vai trazer melhoria para as comunidades. A coleta seletiva vai, gradativamente, evoluir nas residências e nas cooperativas. Acredito que deixaremos esse legado de cultura de educação ambiental”.

A prefeita de Uberaba, Elisa Araújo, falou sobre o pioneirismo do projeto. A cidade representa quase 80% do volume de resíduos gerados pelo consórcio. “Vamos ter um serviço de destinação correta dos resíduos sólidos urbanos. Além disso, vamos ter acoplado a esse projeto o serviço de coleta seletiva, que prevê a implantação, em até cinco anos, da coleta seletiva completa”, apontou.



O projeto para manejo de resíduos sólidos urbanos do Convale/MG é um dos cinco projetos-pilotos do FEP. Dos 13 municípios que compõem o consórcio de municípios, oito decidiram seguir no projeto, que é baseado nas diretrizes previstas nos estudos e inclui o uso de tecnologias que permitirão a redução do volume de orgânicos aterrados e a geração de biogás para possível reaproveitamento energético.

Contempla, ainda, a coleta, transporte, tratamento e destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos domiciliares; a destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos urbanos (poda, capina e varrição); a coleta seletiva de resíduos recicláveis, porta-a-porta; e a implantação do Programa de Educação Ambiental.

Ganho de escala

Estudos demonstraram que o ganho de escala em um projeto como esse é muito relevante no manejo de resíduos. A delegação dos serviços a um mesmo concessionário, promovida por meio de consórcio público intermunicipal, permite incluir municípios de menor porte na solução, possibilitando que estes usufruam de um serviço moderno e sustentável.

Por outro lado, os pequenos municípios também auxiliam os municípios de maior porte na medida em que o volume de resíduos por eles gerado também favorecem o ganho de escala, resultando em tarifas módicas a todos os cidadãos atendidos pelo projeto.

A iniciativa contou com o apoio da Agência de Cooperação Técnica Alemã (GIZ) no desenvolvimento institucional do Consórcio e no preparo administrativo para a gestão do futuro contrato de concessão.

Fundo FEP e PPP

Estas ações contam com o apoio do Fundo de Apoio à Estruturação de Projetos de Concessão e PPP (FEP) e têm a Caixa como sua agente operadora e estruturadora.

Os recursos do FEP custeiam a realização dos estudos necessários para a modelagem da concessão, a partir de estudos jurídicos, de viabilidade técnica e financeira, além da modelagem econômica e definição das tarifas. Para tanto, são contratadas consultorias especializadas e a Caixa fornece apoio técnico e financeiro aos entes subnacionais (estados, municípios e consórcios intermunicipais).

Além disso, é fornecido apoio aos entes na elaboração das minutas de edital e contrato, na formulação de consultas públicas e na realização das licitações.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 18/04/2022

MAIS DE 800 MIL CATADORES SERÃO BENEFICIADOS COM O CRÉDITO DE RECICLAGEM NO BRASIL

Medida detalhada em coletiva de imprensa virtual eleva em 25% a renda desses trabalhadores e diminui em 80% os custos para as empresas

Os Ministérios da Economia e do Meio Ambiente detalharam nesta quinta-feira (14/4), em coletiva de imprensa virtual, o impacto do Certificado de Crédito de Reciclagem – Recicla+. A medida pode beneficiar mais de 800 mil catadores de materiais recicláveis e 242 mil empresas, além de preservar o meio ambiente com o reaproveitamento de resíduos sólidos, evitando desperdício de matéria-prima.

O novo programa diminui os custos para as empresas obrigadas a reciclar e aumentará a renda dos catadores de materiais recicláveis, destacou o chefe da Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida. “Aqui estamos juntando os melhores mundos, o mundo da proteção ambiental com o do desenvolvimento e crescimento econômico, ao



criar condições para fazer o nosso país crescer cada vez mais, respeitando a sustentabilidade”, reforçou o secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany.

O decreto que instituiu o Certificado de Crédito de Reciclagem foi assinado na quarta-feira (13/4), no Palácio do Planalto. Trata-se de um sistema pelo qual os agentes de reciclagem (cooperativas e catadores de recicláveis) comprovam a destinação correta dos resíduos, com nota fiscal da venda do material coletado. Já as empresas que precisam respeitar determinações ambientais poderão comprar o direito associado a essa destinação, cumprindo, assim, sua obrigação com a logística reversa.

De acordo com levantamento apresentado pelo presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Erik Figueiredo, atualmente mais de 242 mil empresas possuem essa obrigação legal. No formato atual, estima-se que o custo das empresas com obrigações ambientais está entre 9% e 15% do seu faturamento. Com o crédito de reciclagem, o custo deve cair mais de 80%. “A aquisição desse direito é opcional, mas representa uma solução para empresas que não dispõem de sistemas próprios de logística reversa”, explicou o presidente do Ipea.

O secretário de Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente, André Luiz Felisberto França, ressaltou a importância de retornar os materiais recicláveis para o setor produtivo e, assim, preservar recursos naturais e possibilitar o aumento da eficiência energética. Ele citou como exemplo a lata de alumínio feita da sucata da lata que, ao invés da matéria-prima virgem, consome 70% menos de energia e emite 70% menos gases de efeito estufa. “A medida evita a poluição e preserva recursos naturais”, pontuou.

“É uma medida concreta e inédita de injeção de recursos financeiros para reciclagem no Brasil. Uma solução inteligente que aproxima quem recicla de quem precisa reciclar, aumentando a percepção de valor dos recicláveis e mostrando que lixo nada mais é do que matéria-prima fora do lugar, que, quando descartado de forma adequada, pode ser um promotor de geração de emprego e renda com sustentabilidade”, concluiu o secretário.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 18/04/2022*

MINISTÉRIO DA ECONOMIA LANÇARÁ PROJETO PARA MELHORAR O AMBIENTE DE NEGÓCIOS DO SETOR DA CONSTRUÇÃO

Projeto Construa Brasil conta com mais 30 entregas voltadas para a melhoria do ambiente de negócios e metas relacionadas à convergência dos Códigos de Obras e Edificações

No próximo dia 26 de abril, a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) lançará o Projeto Construa Brasil. A ação – cujo lançamento será transmitido ao vivo pelo canal streaming ME – tem como objetivo melhorar o ambiente de negócios do setor da construção, retirando barreiras atuais e incentivando as empresas à modernização.

Sobre o Projeto Construa Brasil

A construção industrializada ainda é pouco difundida no Brasil. Um cenário ainda encontrado no setor é de uma construção caracterizada por baixos níveis de planejamento, pouca qualificação do trabalhador, baixa qualidade das obras, alto índice de desperdício, controle ineficaz de custos e incidência de acidentes de trabalho. A partir do estímulo à modernização e industrialização do setor, espera-se a inversão desta realidade, através da racionalização dos processos construtivos.

A adoção da construção industrializada tem potencial para reduzir, significativamente, os prazos de execução das obras e aumentar, substancialmente, a eficiência dos processos, a sustentabilidade, as condições de trabalho para os trabalhadores e o controle de qualidade e de custos.



O foco do Projeto Construa Brasil é a elaboração de um planejamento estratégico para difusão da construção industrializada, além de estudos específicos para aprofundar o diagnóstico e propor soluções para as principais barreiras a essa difusão.

As metas estabelecidas estão relacionadas à convergência dos Códigos de Obras e Edificações, à melhoria do processo de concessão de alvará para construção, à difusão do Building Information Modeling (BIM) no Brasil, aos desdobramentos da Estratégia BIM BR e ao incentivo à coordenação modular e à construção industrializada.

Os produtos desenvolvidos para cada uma das metas do Projeto Construa Brasil, estarão disponíveis no site – que será apresentado no dia do lançamento – para apoiar a desburocratização, a digitalização e a industrialização do setor da Construção. Neste primeiro momento, as entregas já disponíveis são:

Meta Convergência dos Códigos de Obras e Edificações (COE)

- Guia Orientativo de Boas Práticas para Código de Obras e Edificações

Meta Apoiar Ações de Estruturação do Setor Público para a Adoção do BIM

- EAD Capacitação BIM (7 módulos). O 1º módulo já está disponível na EVG/Enap. Os 2º e o 3º serão abertos para inscrições no dia do evento.

Meta Estimular o Desenvolvimento e Aplicação de Novas Tecnologias Relacionadas ao BIM

- Portal BIM Acadêmico
- Células BIM (1 na Universidade Federal do Paraná e 1 na Universidade Federal de Pernambuco)

Sobre o BIM

O BIM (Modelagem de Informação da Construção) é o conjunto de tecnologias e processos integrados que permite a criação, utilização e atualização de modelos digitais de uma construção. Pode ser usado durante todo o ciclo de vida da obra, desde a concepção do projeto até o acompanhamento e controle pós-obra, além de ser viável na realização da gestão e manutenção de edificações e obras de infraestrutura.

A utilização do BIM aprimora muitas práticas do setor da construção e traz diversos benefícios como a redução de erros de compatibilidade, otimização dos prazos, maior confiabilidade dos projetos, processos mais precisos de planejamento e controle, aumento de produtividade, diminuição de custos e riscos e economia dos recursos utilizados nas obras. Além disso, aumenta a confiabilidade nas estimativas de custos e no cumprimento dos prazos, reduz a incidência de erros e imprevistos, garante uma maior transparência no processo de compra e confere maior qualidade às obras.

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

Data: 18/04/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

WILSON SONS APRIMORA TECNOLOGIA PIONEIRA NOS PORTOS BRASILEIROS

Assessoria de Comunicação



Parceria com a startup israelense DockTech completa um ano, com planos de expansão

Depois de um ano de parceria com a DockTech, a Wilson Sons vem expandindo a cobertura da tecnologia de monitoramento do leito marítimo desenvolvida pela startup para os principais portos nacionais. A solução, pioneira no mercado brasileiro, possibilita entender a ocorrência e o padrão de assoreamento nos portos a partir dos dados coletados pelos ecobatímetros dos rebocadores da companhia.

“Em março, concluímos a integração de todos os nossos rebocadores ao sistema, coletando os dados de profundidade nos 25 portos brasileiros em que atuamos”, revela Eduardo Valença, gerente comercial e de soluções digitais da divisão de Rebocadores da Wilson Sons. Eduardo explica ainda que o objetivo é criar novas funcionalidades para atender as especificidades de cada cliente e incentivar o desenvolvimento hiperlocal da solução.

Nesse sentido, em dezembro do ano passado, a Wilson Sons e a DockTech assinaram um importante acordo de cooperação técnica com a Santos Port Authority (SPA) para aperfeiçoamento e uso da tecnologia no Porto de Santos. “Ter o maior complexo portuário da América Latina como parceiro estratégico no aprimoramento da ferramenta é muito significativo para nós”, destaca Eduardo.

A tecnologia de gêmeos digitais da DockTech utiliza as leituras de profundidade dos rebocadores da Wilson Sons para criar uma representação virtual dinâmica do leito marítimo. Ao analisar esses dados com algoritmos baseados em inteligência artificial, é possível identificar a ocorrência de assoreamento, antecipar as necessidades de dragagem e garantir maior segurança à navegação.

“A infraestrutura portuária mundial ainda não possui instrumentos capazes de monitorar em tempo real a profundidade dos canais de navegação. A solução da DockTech possibilita fazer essa medição de forma dinâmica e, assim, evitar restrições de calado operacional, além de aumentar a segurança da navegação e otimizar os recursos investidos em dragagem”, explica Uri Yoselevich, co-fundador e CEO da DockTech.

A Wilson Sons tem participação minoritária na DockTech e acordo de exclusividade comercial com a empresa para implementação em portos brasileiros. O investimento faz parte da estratégia da companhia de fomentar a inovação e o desenvolvimento da infraestrutura portuária e marítima.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 18/04/2022

ALSTOM FABRICARÁ 19 TRENS DA LINHA 15-PRATA DE SÃO PAULO **Assessoria de Comunicação**

A Alstom, empresa com mais de 65 anos no Brasil e participação ativa no desenvolvimento do setor metroferroviário, confirma o fornecimento de 19 trens Innovia™ 300, com sete carros cada, para operar na Linha 15-Prata do Metrô de São Paulo (SP) entre as já existentes estações Vila Prudente até Jardim Colonial, bem como nas futuras extensões da linha. A ordem de serviço faz parte do contrato firmado em janeiro entre o Metrô São Paulo e o Consórcio Expresso Monotrilho Leste (CEML). Quando estiver completa, a linha 15-Prata será o maior sistema de monotrilho das Américas em termos de extensão e capacidade.



Alstom CPTM

A solução do monotrilho Innovia™ 300 da Alstom oferece alta confiabilidade e disponibilidade, podendo reduzir despesas operacionais em até 20%. Os trens da Linha 15-Prata são especialmente projetados para operação de mobilidade urbana flexível e eficiente, com distanciamento interior espaçoso e moderno para acomodar os passageiros.

A Alstom projetou, fabricou, instalou e entregou a frota existente na Linha 15-Prata, bem como a sinalização de bordo e via. Os novos 133 carros também serão equipados com o mesmo sistema de sinalização Cityflo™ 650, com características similares aos 27 trens já fornecidos para a primeira fase e que estão atualmente em operação. O sistema permite flexibilidade de integração com sistemas auxiliares, como painéis de informações aos passageiros, anúncios públicos (publicidade), circuito fechado de televisão e de telecomunicações. Conta ainda com sistema de freio regenerativo, sistema inteligente de gestão de energia e iluminação LED.

De construção rápida e eficiente, a produção dos novos trens Innovia™ será feita na China pela PATS, uma joint-venture formada entre a Alstom e CRRC. A entrega dos primeiros trens está prevista para iniciar no segundo semestre de 2024.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/04/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - A VOZ DA COMUNIDADE

Representantes de empresários e trabalhadores, além de políticos, defenderam que a comunidade portuária tenha participação na gestão do Porto de Itajaí (SC), após sua desestatização, que o Governo Federal quer implantar ainda neste ano. Há propostas até que membros da comunidade portuária tenham vaga no conselho de administração da futura concessionária. E também há pedidos de que a própria Prefeitura mantenha alguma participação na administração do porto nesta nova fase.

Os pleitos são naturais. No debate do processo de desestatização de outros complexos, como Santos (SP) e Vitória (ES), essas demandas surgiram. E as autoridades responderam que essas participações devem ocorrer através do Ministério da Infraestrutura, que será o grande representante do poder público perante a futura concessionária, ou dos conselhos de Autoridade Portuária, que mesmo sem tanto poder, ainda representam a comunidade e podem opinar sobre o desenvolvimento do complexo.

É claro que esses questionamentos surgiriam, especialmente por que o atual modelo de gestão, com os portos administrados através de empresas públicas, as companhias docas, permite essa participação da comunidade. E se for levado em conta que Itajaí é controlado pela Prefeitura local, não surpreende que a população esteja acostumada a uma maior participação. Diante das demandas apresentadas, cabe ao Governo analisar a situação e definir o melhor caminho a seguir. Mas ele não pode ignorar que as comunidades portuárias são parte estratégica do desenvolvimento do setor e não podem ser deixadas de lado nesse processo de desestatização. A sociedade civil tem de ser ouvida, e até de forma institucional. Mesmo em um modelo administrativo privado, ela deve ter um espaço assegurado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2022

NACIONAL E INTERNACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANAGUÁ I

O tempo de espera para um navio com fertilizantes atracar nos portos de Paranaguá (SC) e Antonina (SC) já chega a 60 dias, segundo autoridades do setor. Esse período se deve ao aumento no volume de navios e cargas nos complexos. No primeiro trimestre do ano, a quantidade de mercadorias chegou a 14,079 milhões de toneladas, 9,4% a mais do que o registrado no mesmo período do ano passado, quando foram contabilizados 12,869 milhões de toneladas.

PARANAGUÁ II

“As altas no trimestre mostram a força do agronegócio no Brasil. Os alimentos puxaram os números, com destaque para os grãos de exportação, como soja, farelos e milho, além da importação de fertilizantes, usado nas lavouras”, explica Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, empresa pública que administra os terminais marítimos do Estado.

SÃO FRANCISCO DO SUL

O Porto de São Francisco do Sul registrou um aumento de 26% em seu movimento de fertilizantes no primeiro trimestre do ano, chegando a 632 mil toneladas. A maior parte das operações ocorreu em fevereiro, quando foram descarregados 301 mil toneladas. O adubo que chega ao Brasil por São Francisco tem como origem países do Oriente Médio, Canadá e Estados Unidos.

BÉLGICA

Com as sanções econômicas impostas à Rússia, já há mais de 8 mil veículos retidos no Porto de Zeebrugge, na Bélgica. Eles estavam programados para seguir para a nação russa, mas, com a invasão de Moscou na Ucrânia e as consequentes limitações impostas pela União Europeia, a carga não pode seguir viagem. Alguns veículos não puderam embarcar devido ao bloqueio de exportações de autos avaliados em mais de 50 mil euros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2022

NACIONAL E INTERNACIONAL - CÂMARA RETOMA TRABALHOS PRESENCIAIS E DEVE DEFINIR PRESIDENTES DE COMISSÕES

Conforme acordo entre partidos, o MDB deverá ficar à frente da Viação e Transportes

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), confirmou que o acordo para indicação de presidentes das comissões será mantido

A Câmara dos Deputados voltará a ter seus trabalhos presenciais a partir desta semana. A determinação foi adiantada pelo presidente da Casa Arthur Lira (PP-AL) e publicada pela Mesa Diretora na última quarta-feira (13). Desde o início do ano, os deputados têm trabalhado em regime híbrido, que permite a participação em votações de maneira presencial ou remota.

Com a volta dos trabalhos presenciais, também deverá acontecer a votação das presidências das comissões temáticas, conforme já acordado entre os líderes da Casa. Segundo matéria publicada pelo BE News da última quinta-feira (14), o presidente da Câmara garante que o trato fechado durante a eleição da mesa diretora em 2021 será seguido. Pelo acordo, por exemplo, caberá ao

MDB indicar o novo presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados. Além da CVT, a legenda ficará com a Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU).

Já o PP ficará com as comissões de Seguridade Social e Família (CSSF) e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS). O PL chefiará as comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR) e de Defesa dos Direitos da Mulher (CDM).

O PSD, por sua vez, indicará presidentes para a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS) e a de Finanças e Tributação (CFT).

A diretoria da Anac se reúne amanhã para debater, entre outros temas, a proposta de instauração de consulta pública sobre o projeto de alteração da Resolução 528/2019, para revisar a taxa de desconto dos contratos de concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF) e de Fortaleza (CE), Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS) e Salvador (BA)

PLENÁRIOS E SENADO

Até o fechamento desta edição, não haviam sido publicadas as pautas do Plenário do Senado e da Câmara. Também não foi atualizada a agenda de comissões do Senado.

AGÊNCIAS

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt) inicia hoje, dia 18, sua reunião deliberativa eletrônica. O diretor Guilherme Sampaio analisa um processo que trata da prestação de contas do órgão referente ao exercício de 2021. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) começa, também nesta segunda-feira, a sua reunião deliberativa eletrônica. Destaque para análise do processo de autorização para a empresa Itália Transporte Aéreo S.p.A operar no Brasil serviço de transporte aéreo internacional regular de passageiro e carga. Amanhã, a Anac realizará sua reunião de diretoria colegiada. O diretor Tiago Pereira trata de uma proposta de instauração de consulta pública sobre o projeto de alteração da Resolução 528/2019, para revisar a taxa de desconto dos contratos de concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF) e de Fortaleza (CE), Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS) e Salvador (BA).

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) fará, nessa quarta-feira, a sua reunião telepresencial pública de plenário. O ministro Bruno Dantas vai tratar de embargos de declaração contra acórdão que negou reexame sobre decisão que aplicou multa ao então ministro da Integração Nacional, Antônio de Pádua de Deus Andrade.

O ministro Vital do Rêgo traz um balanço das recomendações formuladas a partir da auditoria sobre as obras paralisadas no País financiadas com recursos da União.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2022

NACIONAL E INTERNACIONAL - PORTO DE LOS ANGELES BATE RECORDE DE CARGAS

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



O Porto de Los Angeles, o principal dos Estados Unidos, registrou um novo recorde operacional no primeiro trimestre, ao movimentar 2.682.034 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), informou a autoridade portuária na última semana. O total, o melhor resultado trimestral nesses 115 anos de história do complexo marítimo, é 3,5% maior do que o registrado no mesmo período no ano passado. Em março último, Los Angeles contabilizou 958.674 TEU operados. É a terceira melhor marca

para um mês, ficando atrás apenas das somas obtidas em maio de 2021 (1.012.048 TEU) e outubro de 2020 (980.729 TEU). “Com maior fluidez em nossas docas e menos navios esperando para entrar no porto, nossos terminais estão movimentando cargas em níveis recordes”, disse o diretor executivo do Porto de Los Angeles, Gene Seroka.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2022

REGIÃO NORDESTE - NORDESTE EXPORT VAI DEBATER ENERGIA “VERDE” E INVESTIMENTOS EM FERROVIAS

Fórum será realizado nos próximos dias 25 e 26 em Salvador. Público poderá acompanhar painéis pela web

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



A programação do Nordeste Export prevê uma visita técnica ao Porto de Aratu

A importância de iniciativas “verdes” nos portos e a necessidade de investimentos no transporte ferroviário estão entre os temas que serão debatidos na edição deste ano do Nordeste Export. O fórum regional vai acontecer na próxima semana, nos dias 25 e 26, em Salvador.

O evento é organizado pelo Brasil Export e terá formato híbrido. A participação presencial será apenas de palestrantes, conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas. O público em geral poderá acompanhar os debates pela web, ao vivo e com acesso gratuito. O link para inscrição será divulgado em breve.

Revolução energética, iniciativas “verdes” nos portos e respectivos benefícios na redução de custos das operações serão discutidos no painel das 14 horas do dia 26. Será a oportunidade de analisar projetos que buscam reduzir os impactos ambientais da movimentação de cargas nos complexos marítimos e a exploração de novas fontes energéticas, que envolvem menor emissão de poluentes, no ambiente portuário - duas novas tendências do setor.

Os acessos ferroviários aos portos e a necessidade de investimentos em sua ampliação, principalmente com o aumento da movimentação de cargas, serão abordados no painel das 9h15 também no dia 16. Esta também será a oportunidade de debater o impacto dos novos projetos de ferrovias do País e o impacto que terão nos complexos marítimos.

O Nordeste Export é um dos eventos regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil. Seus painéis serão realizados no Novotel Salvador Rio Vermelho.

AGENDA

A programação do Nordeste Export 2022 terá início no dia 25, com saída do Novotel às 8 horas para visita ao Senai Cimatec, em Salvador (BA), onde os participantes permanecem até o meio-dia. Às 14h30, haverá uma visita de ônibus às instalações do Tecon Salvador, às 15 horas, às instalações da Intermarítima e, às 15h30, ao Hub de Inovação no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador. Às 16h30, os participantes retornam ao Novotel Rio Vermelho.

No fim da tarde, às 18 horas, acontecerá a solenidade de abertura. Às 19h30 o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, fará a primeira palestra do evento. Em seguida, às 20h30, começa o jantar oficial em comemoração aos 35 anos da Intermarítima.



No dia seguinte, 26, às 9 horas, acontecerá a abertura da programação, elaborada pelo Conselho do Nordeste Export, com as palavras de José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export e Aluísio Sobreira, presidente do Conselho do Nordeste Export.

Em seguida, às 9h15, haverá o painel Nordeste nos trilhos, sobre projetos ferroviários. O próximo painel será às 11 horas e discutirá as cadeias de valor e os desafios estruturais para o transporte de cargas na região.

Após o almoço, às 14 horas, terá início um painel que vai debater a revolução energética nos portos. Às 15h45, será a vez do Momento Rodovias+Brasil e, às 16 horas, o complexo de Suape apresentará seu aplicativo.

A programação retomará às 16h30 com o quarto painel do dia, com o tema “Aperfeiçoamento das conexões multimodais com os portos e soluções logísticas inovadoras”. Às 18h15, haverá o painel de encerramento, sobre “Brasil Export e Portugal Export, a importância da região Nordeste nesse contexto”.

Às 19 horas, haverá a leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral pelo presidente do conselho, Aluísio Sobreira, e o anúncio da sede do Nordeste Export 2023. Às 20 horas, está programado o jantar de encerramento em comemoração aos 20 Anos do Complexo do Pecém.

No dia 27, foi incluída uma atividade extra: uma visita técnica ao Porto de Aratu.

SOBRE O FÓRUM

O Nordeste Export é uma realização do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, de caráter permanente, multisetorial e agregador e 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.

Desde 2020, essas edições regionais são organizadas com o objetivo de debater temas essenciais para o segmento e promover visitas técnicas a portos, terminais multimodais, centros de distribuição e unidades de produção. São elas: Norte Export, Nordeste Export, Centro-Oeste Export, Sudeste Export, Santos Export e Sul Export

PROGRAMAÇÃO

DIA 25 (segunda-feira)

8h – Saída do Novotel Rio Vermelho

9h – Chegada ao SENAI CIMATEC Salvador

12h – Saída do SENAI CIMATEC Salvador

13h – Almoço

14h30 – Visita de ônibus às instalações do TECON Salvador

15h – Visita de ônibus às instalações da Intermarítima

15h30 – Visita ao Hub de Inovação no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador

16h30 – Chegada ao Novotel Rio Vermelho Início da transmissão online e gratuita (link de inscrição em breve)

18h – Solenidade de abertura

19h30 – Palestra de abertura com ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio (a confirmar)

20h30 – Jantar oficial de abertura em comemoração aos 35 anos da Intermarítima

DIA 26 (terça-feira)

Início da transmissão online e gratuita (link de inscrição em breve)

9h – Abertura da programação elaborada pelo Conselho do Nordeste Export Palavras de: • José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export • Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export

9h15 – Painel 1: Nordeste nos trilhos – Investimentos no transporte ferroviário como fator de desenvolvimento econômico

10h45 – Coffee break

11h – Painel 2: As cadeias de valor e os desafios estruturais para o transporte de cargas na região

12h30 – Almoço

14h – Painel 3: Revolução energética, iniciativas “verdes” nos portos e respectivos benefícios na redução de custos das operações

15h45 – Momento Rodovias+Brasil

16h – Momento de Interação: Complexo de Suape apresenta aplicativo

16h15 – Coffee-break 16h30 – Painel 4: Aperfeiçoamento das conexões multimodais com os portos e soluções logísticas inovadoras

18h15 – Painel de Encerramento: Brasil Export e Portugal Export, a importância da região Nordeste nesse contexto

19h – Leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral pelo presidente do Conselho, Aluísio Sobreira, e anúncio da sede do Nordeste Export 2023

20h – Jantar de Encerramento em comemoração aos 20 Anos do Complexo do Pecém

DIA 27 (quarta-feira)

Atividade extra

9h – Saída do Novotel Rio Vermelho para visita ao Porto de Aratu (exclusiva para conselheiros e patrocinadores)

12h30 – Almoço

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2022

REGIÃO SUL - SETOR PORTUÁRIO DEFENDE MAIOR PARTICIPAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ APÓS A PRIVATIZAÇÃO

PROPOSTAS FORAM APRESENTADAS DURANTE A SEGUNDA PARTE DA AUDIÊNCIA PÚBLICA QUE TRATA DA DESESTATIZAÇÃO DO COMPLEXO CATARINENSE

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



O Porto de Itajaí terá R\$ 2,8 bilhões de reais em investimentos, dos quais R\$ 920 milhões devem ser realizados nos primeiros 3 anos do contrato

Entidades empresariais, trabalhadores e parlamentares de Santa Catarina pediram ao Governo Federal que o edital de concessão garanta uma maior participação de representantes do Estado e do Município nas decisões sobre o Porto de Itajaí (SC), quando sua gestão for privatizada.



As solicitações aconteceram durante a segunda parte da audiência pública 05/2022 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgão regulador do setor), que tratou do projeto de desestatização do Porto de Itajaí. Essa segunda sessão ocorreu na quarta-feira passada, dia 13.

De acordo com o trabalhador portuário avulso (TPA) e ex-líder da Intersindical Sandro Vargas, que participou da audiência, é preciso que o edital preveja que os trabalhadores possam nomear um integrante para o conselho de administração da futura concessionária. Com isso, segundo afirma, os trabalhadores poderão garantir a manutenção "de dispositivos importantes" do contrato, dentre eles, a sua permanência no posto de trabalho após a desestatização.

Na primeira parte da audiência pública sobre a desestatização do Porto de Itajaí, foram debatidos temas como os receios de entidades em relação à concentração de mercado, caso terminais privados como Portonave e Porto de Itapoá participem e vençam o certame. Outro tema de destaque foram os pedidos para que o edital de concessão preveja dragagem a montante no Rio Itajaí-Açu. Gestores locais defendem que a obra reduzirá as chances de cheias dentro dos municípios

“Seria importante que o trabalhador pudesse fazer uma nomeação ao conselho de administração da concessionária. Para que possa ter uma maior participação dentro dessa condução do contrato”, disse.

Sandro Vargas também sugeriu que o edital determine a criação de um fundo de amparo ao trabalhador. A ideia é que o fundo possa resguardar os trabalhadores de eventuais problemas como eventos climáticos, enchentes etc.

A fala do ex-líder sindical foi corroborada pelo senador do Espírito Santo Esperidião Amin (PP). Além de defender a participação de trabalhadores e empresas nas decisões portuárias, o parlamentar afirmou que é necessário que o Município tenha a prerrogativa de regular as atividades do porto. “Queremos o poder de fiscalizar, orientar e sugerir mudanças”, comentou.

O senador defendeu ainda a ideia de destinar recursos para a capacitação permanente dos trabalhadores. Também concorda que os valores podem ser usados para renovação dos TPA's. “Gostaria de destacar a solicitação muito inteligente formulada pelo líder da Intersindical, que a conta vinculada destine recursos para a capacitação permanente do trabalhador. O complexo portuário de Itajaí sempre dependeu da qualidade e da dedicação do trabalhador. Destinar recursos para capacitação é uma medida progressista. Também deve favorecer uma renovação dos trabalhadores portuários”, explicou.

Também participante do evento, a deputada federal Ngela Amin (PP-SC) afirmou que todos os setores devem participar nas decisões acerca do futuro do porto. “Todos os setores da cidade, incluindo o poder público municipal, trabalhadores e entidades da economia do Município devem participar. Também é importante ter recursos para preparar o trabalhador portuário para o novo mundo da tecnologia. Está chegando o 5G em portos e precisamos preparar o trabalhador para este novo momento”, disse.

Em resposta, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL, do Ministério da Infraestrutura) argumentou que o Governo teve o cuidado de resguardar valores para resguardar a condição de reconstrução do porto em situações de “intempéries climáticas”. Já a possível destinação de recursos para capacitação e qualificação do trabalhador é uma “excelente contribuição” e será avaliada.

A EPL comentou ainda sobre a regulação portuária prevista. Segundo a empresa, ao modelar a área da concessão, foram selecionados espaços de embarque, desembarque, armazenamento, recepção de carga e canal de acesso. Todas as demais áreas voltadas à interação porto-cidade foram retiradas da concessão e serão administradas pelo poder público.

PDZ E REP

Também participou da audiência o empresário Eclésio da Silva, que representou a Associação Comercial de Itajaí. Ele solicitou que o contrato de concessão traga um dispositivo para criação de conselhos, para discutir aspectos desenvolvimentistas do porto, como a elaboração do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o do Regulamento de Exploração do Porto (REP).

“Sugerimos que, quando for ser discutido o PDZ, o regulamento de exploração portuária, que são coisas bastante específicas e dizem respeito a tudo que está em torno do porto e da sua atividade, seja criado um grupo de trabalho com a participação das entidades, inclusive as trabalhadoras, para que possam, juntamente com a concessionária elaborar os estudos a serem enviados ao poder concedente”, sugeriu o empresário.

Sobre a possibilidade de participação no conselho de administração da futura concessionária, a EPL argumentou que o Artigo 140 da Lei n. 6.404/76, que dispõe sobre as sociedades por ações, determina a prerrogativa legal da composição e constituição do conselho de administração. Nela é determinado que a futura concessionária terá o direito de escolher os seus conselheiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2022

OPINIÃO – CONTÊINER - UMA ANÁLISE CONCORRENCIAL ACERCA DO STS-10

Por ANGELINO CAPUTO Diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) opinioao@portalbenews.com.br

Por que a urgência na licitação do STS-10? – Muito se tem falado recentemente sobre a futura exploração da área denominada STS-10 na região do Saboó, no Porto de Santos, que poderá se tornar o maior terminal para a operação portuária de contêineres do País.

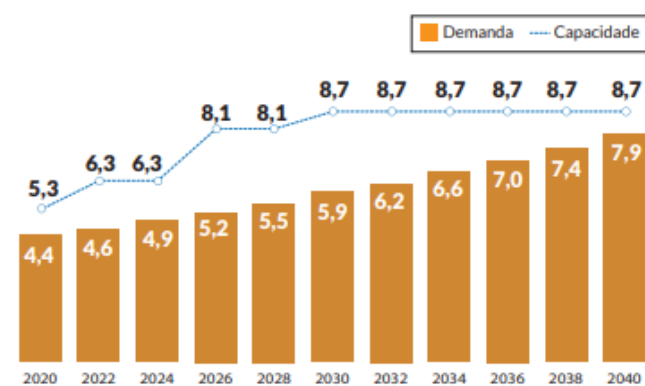
Esse debate que muitas vezes toma contornos de “achismos”, de opiniões sem argumentos técnicos ou mesmo se assemelha a disputas de torcidas apaixonadas, exige uma análise criteriosa sobre o ponto de vista concorrencial, uma vez que decisões erradas podem causar sérias imperfeições no equilíbrio do mercado, levando empresas já estabelecidas no porto a trabalharem com elevados níveis de ociosidade e, no pior dos cenários, abaixo de sua EMV – Escala Mínima Viável.

Antes de discutirmos os aspectos concorrenciais em si e que tipo de restrições seriam necessárias para que não houvesse desequilíbrio no mercado, vamos questionar a urgência de se licitar o STS-10. O gráfico a seguir, extraído do PDZ do Porto de Santos 2020, documento oficial e

recente do governo para o planejamento do complexo portuário santista, compara a capacidade para a movimentação de contêineres (linha pontilhada) com a demanda pela movimentação desse tipo de carga (barras verticais).

PROJEÇÃO DE CONTÊINERES

PORTO DE SANTOS DE 2020 A 2040 (EM MILHÕES DE TEU)



Fonte: PDZ DO PORTO DE SANTOS DE JULHO DE 2020/MONICA SOBRIAL/BE NEWS

Observem que a capacidade instalada em 2020 parte de 5,3 milhões de TEU e cresce, até o final de 2022, para 6,3 milhões de TEU. Isso decorre de expansões que estão em curso no momento, com destaque para a expansão da capacidade da Santos Brasil, decorrente da prorrogação de seu contrato de



arrendamento. Na sequência, são verificadas duas projeções de crescimento adicionais, uma que elevaria a capacidade para 8,1 milhões de TEU até 2026 e depois para 8,7 milhões de TEU a partir de 2030. Esses acréscimos representariam duas etapas de entrega do STS-10.

Por outro lado, a demanda parte de 4,4 milhões de TEU em 2020 e chegaria a 7,9 milhões de TEU em 2040, ainda abaixo da capacidade final instalada naquele ano.

Enquanto se tem um certo controle sobre os números da capacidade, pois são consequência dos investimentos realizados no porto, a demanda carrega variáveis decorrentes de algumas incertezas de mercado. Assim, é fato conhecido que o ano de 2021 encerrou com uma movimentação total de contêineres no complexo portuário santista em torno de 4,8 milhões de TEU, patamar que estaria previsto pela curva do PDZ lá por volta de 2023. É como se a curva da demanda estivesse cerca de dois anos antecipada.

Partindo-se desse raciocínio, perguntamos: sem o STS-10, em que ano a demanda alcançaria a capacidade instalada de 6,3 milhões de TEU, disponível já no final de 2022? Se a curva estivesse respeitando as projeções feitas pelo BNDES quando da confecção do PDZ, isso ocorreria só por volta de 2033. Nem perto das últimas notícias veiculadas por vários agentes públicos, que tentam acelerar a licitação do STS-10, alegando que já em 2023 a capacidade estaria estrangulada.

Mas como a curva está um pouco mais acelerada do que o previsto no PDZ, vamos antecipar esse momento, de maneira conservadora, em três anos. A capacidade do porto, sem o STS-10, seria suficiente até 2030 para a movimentação de uma demanda de 6,3 milhões de TEU.

Vamos fazer um outro exercício. A curva de capacidade atingiria um patamar de 8,1 milhões de TEU em 2026. Vamos supor que o BNDES considerou que a licitação do STS-10 fosse hoje, em 2022. Então essa capacidade adicional de 1,8 milhão de TEU levaria cerca de quatro anos para estar disponível, entre a licitação e o início das operações naquela área, o que é bem conservador, sendo ali uma área do tipo brownfield (já com algum nível de infraestrutura disponível). Alguns especialistas ouvidos pela ABTRA acreditam que em dois anos seria possível o início das operações, mas estamos sendo novamente conservadores, então vamos considerar mesmo os quatro anos.

Ora, se a demanda estimada só vai encontrar o limite da capacidade em 2030 e se precisamos de quatro anos para ofertar uma capacidade adicional a partir da licitação do STS-10, então essa licitação precisaria ocorrer, no máximo, em 2026.

Vamos dar então mais dois anos de tolerância, para contemplar novas acelerações na curva da demanda, decorrentes talvez do aumento da cabotagem e eventuais aquecimentos do mercado. Assim, com todo o conservadorismo possível, a licitação não precisaria ser feita antes 2024, ou seja, nada justifica a pressa em tentar viabilizar, a qualquer custo, essa licitação ainda em 2022, sem que sejam pacificados pontos polêmicos que precisam ser melhor debatidos, como os que passaremos a apresentar a seguir.

Verticalização na movimentação de contêineres – O complexo portuário santista tem hoje quatro operadores de contêineres em áreas arrendadas: Santos Brasil, DPW, Ecoporto e BTP. Como o Ecoporto será absorvido pelo futuro STS-10, vamos excluir esse terminal dessa análise.

Um modelo de negócios difere o terminal BTP dos demais. Enquanto Santos Brasil e DPW são considerados terminais independentes, o BTP é um terminal verticalizado, de propriedade dos armadores Maersk e MSC, por meio de uma joint venture de seus respectivos braços operadores de terminais portuários: APMT e TIL.

Essa verticalização, assim como os contratos de VSA – Vessel Sharing Agreement, vem sendo questionada mundialmente como abusos de poder econômico, com o condão de encarecer drasticamente o comércio mundial, já que 95% das cargas ao redor do mundo são transportadas



por navios. Artigos e críticas recentes assinadas pela Casa Branca (USA) e pela Comunidade Europeia questionam fortemente essas práticas, que foram responsáveis pela elevação do frete marítimo de um contêiner de US\$ 2.000 para US\$ 20.000 durante a pandemia.

Na operação portuária, os armadores detentores de terminais próprios adotam uma política conhecida com self-preferencing, ou seja, eles sempre dão preferência para movimentar contêineres em seus próprios terminais, levando somente os excedentes, em geral com cargas de menor valor agregado, para os terminais independentes.

Embora a BTP alegue publicamente o contrário, a preferência dos armadores por operar em seus próprios terminais independe da eficiência e principalmente dos valores cobrados. Como foi dito pela própria BTP, no processo ANTAQ 50300.007808/2019- 20, que analisou o EVTEA do terminal, *“os acionistas da BTP impuseram obrigações de volumes e preços às companhias de navegação coligadas Maersk Line e MSC, por meio de uma espécie de acordo de acionistas com validade até 2023 (SEI nº 0748537), contemplando cláusulas que tinham como finalidade a garantia de receitas ao arrendatário, tendente a viabilizar a contratação de financiamento diretamente pelo terminal na modalidade de project finance. Segundo o EVTEA, tal condição resultou em uma distorção dos resultados do terminal em termos de volume, fazendo com que a BTP opere com market share de aproximadamente 38%, quando seriam esperados volumes proporcionais à sua capacidade instalada no cluster portuário de aproximadamente 25% em 2018. Em termos de receitas, os preços remunerados pelos armadores coligados são de 2 a 3 vezes superiores à média praticada no porto de Santos”*.

Não bastasse isso, é comum hoje em dia a celebração de VSA entre os armadores. Esses acordos normalmente contemplam cláusulas de “terminal próprio”, de forma que um navio da CMACGM, por exemplo, que possua um eventual VSA com MSC ou Maersk, ao escalar um porto onde esses armadores tenham terminal próprio, utilizará obrigatoriamente esse terminal, independentemente de sua eficiência e preço pela cesta de serviços portuários.

Para o edital do STS-10, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Ministério da Infraestrutura (Minfra) e o Governo Federal produziram o estudo intitulado “Seção B1 – Estudos de Mercado – Análise Concorrencial”, cujo objetivo foi estabelecer uma metodologia para avaliação de impactos concorrenciais nos processos de arrendamentos portuários, visando garantir competição tanto no processo licitatório como no ambiente pósoutorga, nos termos da Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011).

Esse estudo fez diversas análises sobre o mercado de movimentação de contêineres no Porto de Santos, considerando diferentes cenários de sobreposições horizontais e integrações verticais. O cenário que mais preocupa, e, por isso, foi objeto de investigação mais detalhada, é aquele em que o terminal BTP, verticalizado com os armadores Maersk e MSC, adquire a outorga de STS-10.

O estudo identificou dois mercados relevantes (MRs). O primeiro, que chamou de MR base, é constituído exclusivamente pelos terminais de contêineres operando no Porto de Santos e o segundo, denominado MR ampliado, inclui, além do Porto de Santos, os terminais de contêineres de Paranaguá (PR), Sepetiba (RJ), Itajaí (SC), Portonave (SC) e Itapoá (SC).

A jurisprudência do CADE é clara quanto ao mercado relevante para os terminais de contêiner, ao definir a concorrência intraporto como o padrão brasileiro, especificamente quando se trata do Porto de Santos. Nesse sentido, tentar incluir outros portos num mesmo mercado parece ter apenas a intenção de diluir a participação percentual do terminal BTP, de forma a não caracterizá-lo como detentor de posição dominante de mercado.

Também destacamos a sugestão de aumento do parâmetro para 40% de participação de mercado para fins de verificação de posição dominante, quando a citada Lei nº 12.529, de 2011, estabelece



o limite de 20% para a consideração de posição dominante, percentual este que pode ser alterado pelo CADE, para setores específicos da economia. A Lei deixa claro que cabe ao CADE a fixação de novo parâmetro.

Essa e outras imperfeições do estudo estão rebatidas em um detalhado parecer técnico encomendado pela ABTRA junto à consultoria CRA – Charles River Associates, que será apensado à consulta pública do STS-10, cujo prazo se encerra em 21/04/2022.

Além disso, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) elaborou o documento intitulado “Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários” (Guia AIC-TP), tendo por escopo apresentar referências técnicas para "verificar se a outorga de um determinado terminal portuário enseja preocupações concorrenciais, à luz da Lei 12.529/2011 e das demais referências do Sistema Brasileiro da Defesa da Concorrência (SBDC)".

Vale destacar que esse guia, apesar de se constituir em ato normativo, uma vez que inova em parâmetros, ao ser publicado não foi precedido de uma cuidadosa análise de impacto regulatório, descumprindo a Lei nº 13.874, de 2019, e o Decreto nº 10.411, de 2020. Simplesmente foi publicado pela SNPTA e passou a ser usado por ela para análise de novas concessões e autorizações.

A ABTRA enfrentou esse guia no tribunal do CADE, mostrando diversas divergências dele com as boas práticas do SBDC. Embora a relatora tenha concordado em seu voto com a tese apresentada pela ABTRA, a votação confusa acabou empatada em 3 X 3. Assim, o presidente do tribunal do CADE usou seu voto de minerva para decidir por um acórdão onde o CADE alega não ser competente para a decisão, encaminhando a questão para manifestação da SEAE do Ministério da Economia, que ainda não se pronunciou.

Como existe o risco da versão do edital para o STS-10, que se encontra em consulta pública, estar construído em cima de uma base técnica incorreta, a ABTRA solicitou à ANTAQ que adiasse a abertura da consulta pública para o arrendamento desse terminal, pelo menos até a manifestação da SEAE, o que foi indeferido pela agência.

Voltando a falar do estudo da EPL, Antaq e Minfra, que balizou o edital do STS-10 e cujos dados curiosamente são divergentes daqueles gerados pelo BNDES quando da elaboração do PDZ do Porto de Santos, é interessante notar a conclusão de que uma eventual vitória da BTP ou de seus controladores na licitação do STS-10 teria o poder de fechar o mercado por um período de até cinco anos. Isso foi considerado perfeitamente aceitável pelo estudo, enquanto a jurisprudência do CADE admite o fechamento de mercado por no máximo dois anos, para fins de ajuste do mercado.

Porém, utilizando-se os dados do PDZ, esse período poderia chegar a até nove anos, nos quais a Santos Brasil operaria com uma ociosidade próxima de 50%, no limiar de sua EMV e a DPW trabalharia abaixo da sua EMV.

Todas essas simulações e mais uma série de outras imperfeições concorrenciais estão tecnicamente demonstradas no parecer da CRA, contratado pela ABTRA e que não cabem aqui neste artigo. Além disso, o parecer traça um diagnóstico detalhado comprovando as práticas de self-preferencing, a partir de dados oficiais sobre a ocupação dos terminais de contêineres no Porto de Santos, além de todo o histórico das atracações de navios em cada um dos terminais.

Por ter convicção dos irreversíveis danos à concorrência na operação de contêineres no Porto de Santos, a ABTRA apresentou ao CADE, ainda em 2020, bem antes da publicação da minuta do edital do STS-10, uma representação questionando a operação verticalizada de contêineres naquele porto.

Em março de 2021, após uma série de manifestações das partes e consultas ao mercado, o CADE deliberou que há fortes indícios de práticas anticoncorrenciais e de abuso de posição dominante de mercado, transformando o procedimento preliminar decorrente da representação da ABTRA num inquérito administrativo que ainda se encontra em curso. A qualquer momento o CADE poderá emitir uma decisão impedindo a BTP, Maersk, MSC e seus respectivos braços empresariais operadores de terminais de contêineres, APMT e TIL, de participarem da licitação do STS-10, o que forçaria a revisão do edital em consulta pública.

Com tantos sinais de ameaças à concorrência, a SNPTA e a Antaq já publicaram a versão preliminar do edital, restringindo a participação da BTP ou de um consórcio formado pelas Maersk e MSC na licitação do STS-10. Já é um avanço, mas ainda é muito pouco. É necessária a restrição da participação tanto da MSC (e seu grupo) como da Maersk (e seu grupo) de forma individual, bem como da APMT e da TIL também da forma isolada ou em consórcio, a fim de impedir que as mesmas premissas sustentadas no estudo “Seção B1 – Estudos de Mercado – Análise Concorrencial” venham a ameaçar a saudável concorrência de mercado.

COM TODO O CONSERVADORISMO POSSÍVEL, A LICITAÇÃO NÃO PRECISARIA SER FEITA ANTES DE 2024, OU SEJA, NADA JUSTIFICA A PRESSÃO EM TENTAR VIABILIZAR, A QUALQUER CUSTO, ESSA LICITAÇÃO AINDA EM 2022, SEM QUE SEJAM PACIFICADOS PONTOS POLÊMICOS QUE PRECISAM SER MELHOR DEBATIDOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

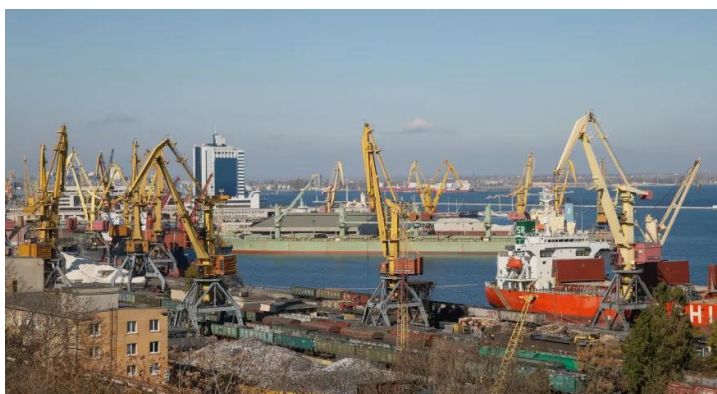
Data: 18/04/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

UCRÂNIA TEME DETERIORAÇÃO DE GRÃOS EM NAVIOS DE PORTOS BLOQUEADOS NO MAR NEGRO

Informação: CNN Brasil (18 de abril de 2022)



Vista de instalações portuárias em Odessa, na Ucrânia – Foto: Reuters

Cerca de 1,25 milhão de toneladas de grãos e oleaginosas ainda estão em navios comerciais bloqueados em portos ucranianos devido à invasão da Rússia e parte da carga pode se deteriorar em um futuro próximo, disse o ministro da Agricultura da Ucrânia, Mykola Solskyi, nesta sexta-feira (15).

A Ucrânia costumava exportar quase todos os seus grãos e oleaginosas por meio de portos marítimos e agora é forçada a encontrar novas rotas, pois seus portos estão bloqueados por forças russas.

Antes da guerra, a Ucrânia exportava até 6 milhões de toneladas de grãos e oleaginosas por mês, enquanto em março as exportações caíram para 200 mil toneladas, disse Mykola Solskyi ao jornal Ukrayinska Pravda.

“A carga não foi descarregada e continua em navios. Atualmente, existem 57 navios com 1,25 milhão de toneladas de grãos e oleaginosas”, disse Solskyi.

“Quanto ao período de retenção, acho que até os próprios capitães na maioria dos casos não sabem se há algum problema com isso. Certamente não planejavam manter esse grão nos navios por muito tempo”, acrescentou.

Solskyi disse que tudo depende do estado dos porões dos navios e se o grão for armazenado por mais de três meses, “surtem problemas e parte da carga pode estragar”.

A Ucrânia tradicionalmente exporta grãos para o norte da África e Oriente Médio e Solskyi disse que essas regiões seriam forçadas a gastar mais dinheiro e se concentrar no trigo de origem não ucraniana.

Ele disse que os importadores já estão gastando mais e que a situação com a oferta de grãos da Ucrânia pode levar esses países a construir maiores reservas de grãos e isso também elevará os preços.

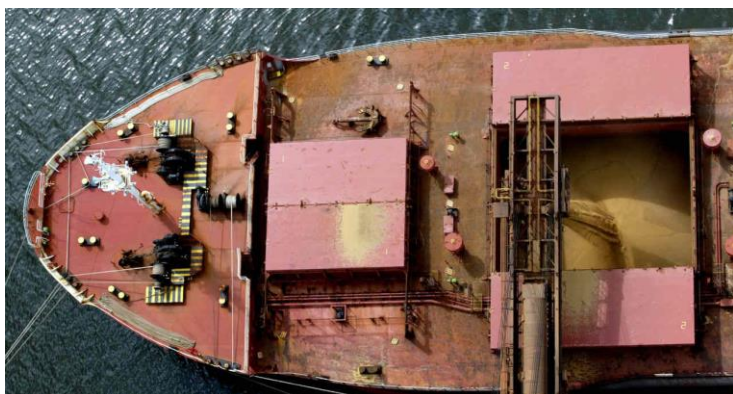
“Ou seja, mesmo que essa história termine magicamente amanhã, a onda de preços altos vai durar de três a cinco anos, até que o clima na região se estabilize não haverá equilíbrio”, acrescentou Solskyi.

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

Data: 18/04/2022

EXPORTAÇÕES DO AGRO BATEM RECORDE EM MARÇO

Informação: Moneytimes (18 de abril de 2022)



No topo: soja continua como o produto mais exportado do agronegócio, com US\$ 7,56 bilhões em março (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

As exportações do agronegócio atingiram em março US\$ 14,53 bilhões, valor recorde para o mês e 29,4% superior a março de 2021. “O aumento foi motivado pela elevação de 27,6% nos preços dos produtos exportados”,

disse o Ministério da Agricultura. O volume foi 1,4% maior. Já as importações do setor somaram US\$ 1,42 bilhão, alta de 5,9%.

“O complexo soja (grão, farelo e óleo) permanece liderando as exportações, com a cifra recorde de US\$ 7,56 bilhões, respondendo por mais da metade do valor exportado de produtos do agronegócio em março”, destacou a pasta.

De janeiro a março de 2022, as exportações do agronegócio somam US\$ 33,82 bilhões (alta de 45,9%), e a importação US\$ 3,78 bilhões (reco de 2,1%). No caso das exportações, houve variação positiva em preços (24,9%) e em volumes (16,8%).

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

Data: 18/04/2022

ROMÊNIA PROÍBE NAVIOS RUSSOS NOS SEUS PORTOS A PARTIR DE DOMINGO

Informação: Notícias ao Minuto (18 de abril de 2022)

A proibição está em conformidade com as sanções impostas pela União Europeia (UE) à Rússia por ter invadido a Ucrânia, em 24 de fevereiro, segundo a Administração Marítima Romena.



A Romênia proibiu a entrada nos seus portos do Mar Negro e do Danúbio aos navios com bandeira russa a partir de domingo, noticiou hoje a agência oficial russa TASS – © Lusa

“A partir de 17 de abril de 2022, às 00:00, é proibida a entrada nos portos romenos de qualquer navio registado sob a bandeira russa, incluindo navios que tenham mudado a bandeira russa para a bandeira de qualquer outro Estado

ou que tenham alterado o registo na Rússia para o registo em qualquer outro Estado após 24 de fevereiro de 2022”, anunciou a autoridade romena.

A proibição aplica-se também aos iates e embarcações de recreio, segundo a mesma fonte, citada pela televisão romena e pela agência russa.

Será feita uma exceção apenas para os navios cujas tripulações necessitem de assistência humanitária ou embarcações que transportem energia e produtos agrícolas e alimentares para países da UE.

Com esta decisão, a Romênia está a aplicar as medidas adotadas pela UE em 08 de março, de reforço das sanções contra a Rússia.

O novo pacote também inclui a proibição de operadores rodoviários de carga russos e bielorrussos na UE, igualmente com a exceção de “produtos agrícolas e alimentares, ajuda humanitária e energia”, de acordo com a Comissão Europeia.

O quinto pacote de sanções da UE contempla igualmente um embargo das importações de carvão russo e outros combustíveis fósseis sólidos, a proibição de exportações para a Rússia, em particular de bens de alta tecnologia, até 10 mil milhões de euros, e novas sanções contra bancos russos.

A Romênia tornou-se membro da UE em 2007, juntamente com a Bulgária, depois do alargamento de 2004, que abrangeu Eslovênia, Eslováquia, Estônia, Letônia, Lituânia, Hungria, Malta, Polónia, República Checa e Chipre.

Além das medidas restritivas da União Europeia, a Rússia foi alvo de sanções económicas e financeiras de países como os Estados Unidos, o Reino Unido, o Japão ou a tradicionalmente neutral Suíça.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ALIANÇA BRASIL-ALEMANHA LANÇA PROGRAMA DE INOVAÇÃO PARA FOMENTAR HIDROGÊNIO VERDE

Iniciativa é focada em startups, empreendedores e instituições sem fins lucrativos, que terão incentivo financeiro e suporte técnico. Inscrições vão até o fim do mês
Por Italo Bertão Filho, especial para o Prática ESG



Programa vai apoiar financeiramente projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, prometendo também suporte técnico Foto: Divulgação

RIO — A Aliança Brasil-Alemanha para o Hidrogênio Verde está lançando um programa de inovação para startups, instituições sem fins lucrativos e empreendedores que buscam alavancar o desenvolvimento do hidrogênio verde em território brasileiro. A primeira chamada do programa tem inscrições abertas até 22 de abril. O projeto deve ter mais duas edições entre o segundo semestre de 2022 e o primeiro de 2023.

As propostas, que devem ser remetidas no site da Aliança Brasil-Alemanha, devem abarcar soluções de logística, produção e aplicação do produto na indústria, com apoio técnico e recursos financeiros em determinadas categorias.

De acordo com o Ministério de Minas e Energia, o Brasil possui hoje 83% da sua matriz elétrica com origem em fontes renováveis, fundamentais para a produção de hidrogênio verde, que combina a eletrólise da água a esse tipo de fonte.

Um dos principais desafios para o seu uso é o custo de produção, que pode chegar ao triplo dos combustíveis fósseis, segundo a Aliança.

O projeto possui diferentes abordagens. Nas iniciativas destinadas a instituições sem fins lucrativos, o programa vai apoiar financeiramente projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, prometendo também suporte técnico.

Serão beneficiadas 12 entidades e poderão participar pesquisadores vinculados a essas associações com experiência de pelo menos dois anos nos setores de inovação e/ou hidrogênio verde.

Na categoria de startups, o programa pretende selecionar 24 empresas com o objetivo de desenvolver projetos-piloto relacionados ao hidrogênio verde. Para concorrer ao programa, as candidatas devem apresentar faturamento de até R\$ 16 milhões e receberão suporte para a realização do piloto.

O programa ainda prevê uma categoria para empreendedores que tenham ideias e modelos de negócios ainda em fase de construção para a cadeia do hidrogênio verde, que terão apoio para o desenvolvimento de modelos de negócios.

O projeto é realizado pela Aliança Brasil-Alemanha para o Hidrogênio Verde, criada em 2020 pelas Câmaras de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha de São Paulo e do Rio com o objetivo de estabelecer negócios da energia renovável entre os dois países.

Tem o apoio da Cooperação Brasil-Alemanha, representada pelo Ministério de Minas e Energia e Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Sociedade Alemã para Cooperação Internacional), empresa do governo alemão que trabalha com desenvolvimento sustentável.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/04/2022

GUERRA NA UCRÂNIA VAI REDUZIR O CRESCIMENTO GLOBAL PARA 3,2% EM 2022, AFIRMA BANCO MUNDIAL

Anteriormente, organismo previa avanço econômico de 4,1% este ano
Por Reuters



David Malpass, presidente do Banco Mundial, anuncia corte na previsão do organismo para o crescimento global em 2022 devido à guerra da Ucrânia, passando de 4,1% para 3,2% Foto: YVES HERMAN / REUTERS

WASHINGTON - O Banco Mundial reduziu sua estimativa para o crescimento global em 2022 em quase um ponto percentual, caindo de 4,1% para 3,2%, em razão dos impactos da invasão da Ucrânia pela Rússia, afirmou nesta segunda-feira

o presidente do organismo internacional, David Malpass.

Em teleconferência com jornalistas, Malpass explicou que o Banco Mundial está respondendo a tensões adicionais da guerra com uma proposta de nova meta de financiamento de crise de 15 meses, de US\$ 170 bilhões, para comprometer aproximadamente US\$ 50 bilhões desse total nos próximos três meses.

O executivo disse ainda que o principal fator levado em consideração para a redução da estimativa foi a contração de 4,1% na região de Europa e Ásia Central, onde estão localizados Ucrânia, Rússia e países vizinhos.

As projeções também estão sendo revisadas para baixo para economias maduras e muitas outras em desenvolvimento devido aos aumentos de preços dos alimentos e da energia causados pelas interrupções na oferta relacionadas à guerra, disse Malpass.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/04/2022

UM ANO APÓS BLOQUEIO DE SUEZ, EVERGREEN DESENCALHA OUTRO NAVIO, DESSA VEZ NOS EUA

Autoridades removeram 500 dos 5 mil contêineres a bordo para aliviar peso da embarcação, que ficou um mês imobilizada na costa leste americana

Por AFP



Na foto, um rebocador empurra uma barcaça cheia de contêineres para longe do navio Ever Forward, enquanto o cargueiro fica na Baía de Chesapeake depois de encalhar perto de Baltimore Foto: JIM WATSON / AFP

VIRGÍNIA, EUA - Após ficar encalhado por um mês na Baía de Chesapeake, na costa leste dos Estados Unidos, o enorme navio porta-contêiner Ever Forward, da Evergreen Marine, voltou a flutuar neste domingo, informou a mídia local.

O episódio ocorreu um ano após o navio Ever Given, também de propriedade da Evergreen, ter ficado preso por seis dias em um banco de areia no Canal de Suez. A embarcação e seus 17,6 mil

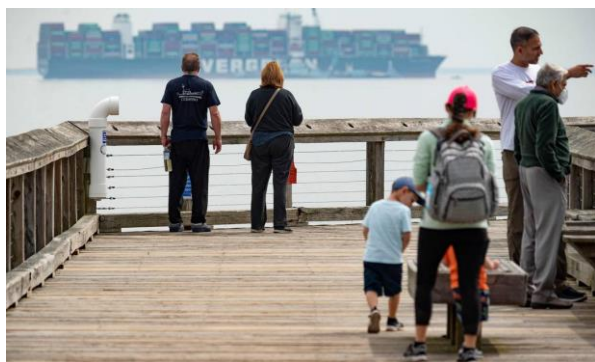
contêineres, que é mais longa que a Torre Eiffel e pesa 220 mil toneladas, bloquearam o canal em ambas as direções, resultando em um atraso de mais de 400 navios devido ao incidente.

Desta vez, o navio Ever Forward estava viajando de Baltimore para Norfolk, Virgínia, quando encalhou em cerca de seis metros de lama a algumas centenas de metros da costa, na noite do dia 13 de março. O incidente não provocou bloqueio da hidrovia.

O navio voltou a flutuar por volta das 11h00 GMT (8h, horário de Brasília) deste domingo, depois de quase 500 dos 5 mil contêineres a bordo terem sido removidos para aliviar o peso do navio e a guarda aproveitar o período da maré mais alta do mês.

Tentativa durou semanas

A Guarda Costeira dos EUA estava tentando desencalhar o Ever Forward há semanas com a ajuda de rebocadores e barcos de dragagem, enquanto o próprio naufrágio e os esforços para libertá-lo da lama se tornaram uma visão para os turistas que observavam nas proximidades.



Espectadores em Pasadena, Maryland, observam guindastes retirando contêineres do navio Ever Forward, que encalhou na Baía de Chesapeake Foto: JIM WATSON / AFP

O navio, que mede aproximadamente 335 metros de comprimento e tem capacidade para transportar quase 12 mil contêineres, é um dos muitos que navegam nas movimentadas águas do Chesapeake.

Esta baía é um gigantesco estuário - ambiente de transição entre um rio e o mar -, o maior do país, cujas margens abrigam a cidade de Baltimore e o porto de Virgínia, o segundo e terceiro maiores portos da costa leste dos Estados Unidos, respectivamente.

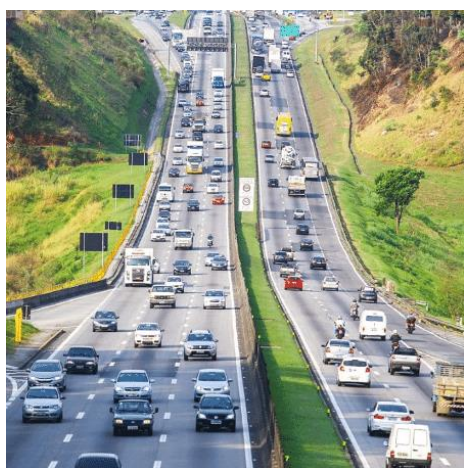
Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ALTA DE PREÇOS PRESSIONA OS CUSTOS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS E FERROVIAS

Por Amanda Pupo



Concessões públicas de serviços de transporte, como de ferrovias, podem passar por onda de pedidos de reformulação de contratos Foto: Agência Pará

BRASÍLIA – As concessões públicas de serviços de transporte, como de rodovias e de ferrovias, podem passar por uma onda de pedidos de reformulação de contratos que, na prática, pode levar a reajustes das tarifas de pedágios, adiamento de investimentos ou prorrogação dos contratos. O que ameaça esses negócios, de acordo com as empresas do setor, é o patamar alto e persistente dos preços dos insumos, como asfalto e cimento, utilizados nos projetos que, elevados desde 2021, não dão sinais de trégua neste ano. As concessionárias ainda estudam detalhadamente os impactos para recorrerem às agências reguladoras.



O óleo diesel acumula alta de 46,47% em 12 meses e o preço do asfalto subiu 68,33% de outubro de 2020 a dezembro do ano passado, o que tem efeito direto na cadeia de suprimentos das concessionárias de rodovias, diante da obrigação de investimentos em obras. Para o setor de ferrovias, o cimento e o aço igualmente entram na conta.

Segundo Marco Aurélio de Barcelos, presidente da ABCR, associação que representa as empresas do ramo, o aumento dos insumos está comprometendo a execução dos contratos, e começa a colocar a sustentabilidade financeira dos projetos em xeque. Isso porque há um descolamento do preço desses insumos e o IPCA, o índice oficial de inflação do País, que é usado para reajustar os valores das concessões em andamento.

Além disso, uma série de eventos tem apontado que a acomodação dos preços é incerta nos próximos meses. Além da inflação galopante, a guerra na Ucrânia e o crescimento de casos da covid-19 na China adicionam um grau de incerteza à cadeia de suprimentos, que já atravessa uma crise desde o ano passado.

A ABCR e a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) tentarão convencer o poder público de que o aumento de preços é extraordinário e não poderia ser previsto, por isso há a necessidade de recomposição dos negócios. “Essa é a questão que queríamos construir em conjunto com a ANTT”, afirmou Barcelos, destacando que também será preciso debater sobre a melhor forma de reequilibrar os contratos, sem necessariamente ser pela via tarifária. “Entre hipóteses existe a reprogramação de investimentos, a ampliação do prazo do contrato, por exemplo. Aqui a criatividade precisa ser exercida para se alcançar um ponto ótimo”, disse o presidente da ABCR.

Procurada, a ANTT disse que acompanha a questão e que “vem dialogando com as concessionárias e entidades ligadas às rodovias concedidas”. “Mas ainda não houve pedido formal de análise de reequilíbrio”, afirmou.

A ANTF traça uma agenda similar à da ABCR, mas com particularidades do segmento ferroviário. Diretor-executivo da associação, Fernando Paes disse que as concessionárias de ferrovias têm ainda uma segunda demanda junto à ANTT, além de eventuais recomposições nos contratos.

O setor quer propor uma fórmula de parametrização para os avanços do preço do diesel, que delimite até que ponto a variação para cima é jurídica e economicamente viável para o concessionário suportar como risco próprio.

“Se houver um balizamento comum que oriente a área técnica, vai poder reconhecer o momento em que o diesel extrapolou e que será necessário dar uma resposta tempestiva”, disse Paes.

Governo defende análise caso a caso

O governo federal vem tratando o impacto dos insumos nas concessões com bastante cautela. A avaliação é de que existe uma diferença entre o patamar alto das matérias-primas e a queda brusca da demanda que marcou a pandemia – situação em que o governo reconheceu como extraordinária, facilitando os pedidos de recomposição dos contratos.

“Em termos de política pública, se vemos a necessidade de uma manifestação como tivemos na época da covid [parecer reconhecendo evento extraordinário]? Não, não vejo”, disse ao Estadão/Broadcast a secretária de Planejamento, Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa.

Ela reconhece o descolamento da inflação dos insumos usados pelo setor e a inflação do consumidor. Mas avalia também que os efeitos disso não devem ser tratados horizontalmente em todos os contratos. Por exemplo, se uma concessão já passou da fase de obras de pavimentação,

o preço do asfalto não faz mais diferença para o caixa da empresa que administra a rodovia. Portanto, para a secretária, o contexto atual pode apenas gerar uma avaliação caso a caso.

“Temos impacto real, e na maioria dos contextos essa paridade vai ocorrer ao longo dos próximos anos. Isso sempre acontece, para cima e para baixo. Acho que é um risco que o poder privado tem condições de alocar. Pode ser que em um momento ou outro do fluxo de caixa esse tipo de acontecimento impacte muito, e aí sim tenha que ser recomposto o equilíbrio, mas eu acho que é uma questão caso a caso e de momento do contrato de concessão”, avaliou Marcassa.

Imprevisível

Diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes defendeu que a crise na cadeia de suprimentos decorrente da pandemia, responsável pela inflação alta das matérias-primas usadas no setor, é um fator que as concessionárias não teriam como prever.

No segmento de ferrovias, além da repercussão direta do diesel na operação, Paes destacou que o preço dos insumos afeta o valor de obras do setor, que tem vivido uma nova fase com leilões recentes – como da Ferrovia Norte-Sul e Fiol – e renovações contratuais. “O aumento dos insumos impacta na veia o valor das obras. E agora esse descolamento saiu de qualquer previsão”, afirmou o diretor-executivo da ANTF.

Segundo as concessionárias, dados do fim de 2021 mostram que, para o material rodante ocorreram reajustes de 10% para componentes de sinalização, de 35% a 40% para rodas de vagões e de 70% a 80% para rodas de locomotivas. Os eixos estão quase 50% mais caros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2022

QUEIROGA ANUNCIA FIM DA EMERGÊNCIA EM SAÚDE PÚBLICA DA COVID-19 NO BRASIL

Ministro atribui decisão à queda de infectados e ao avanço da vacinação; Estados querem período de transição para compra de remédios e vacinas

Por Daniel Weterman e Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, anunciou na noite deste domingo, 17, o fim da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (Espin) da covid-19, decretada em fevereiro de 2020 pelo governo federal. Nos próximos dias, a pasta irá editar um ato regulamentando a decisão, anulando a portaria que ancorou as medidas de enfrentamento ao novo coronavírus no País.



O anúncio foi feito por Queiroga em cadeia nacional de rádio e TV. O ministro atribuiu a decisão à queda nos índices da doença e à vacinação no País, que alcançou 73% da população. Ele ponderou que a mudança não significa o fim da pandemia do novo coronavírus e que ainda é preciso ficar “vigilante”.

Ministro da Saúde, Marcelo Queiroga
Foto: Adriano Machado / Reuters

“Graças à melhora do cenário epidemiológico, à ampla cobertura vacinal da população e à capacidade de assistência do SUS, temos hoje condições de anunciar o fim da Emergência em Saúde Pública de



Importância Nacional, a Espin”, disse o ministro. O pronunciamento durou cerca de três minutos. Até sábado, 16, o Brasil registrou 662.011 mortos e 30.248.082 casos da doença.

Conforme a Coluna do Estadão revelou, o ministro estava escolhendo as palavras do pronunciamento junto a Jair Bolsonaro e aliados. O presidente já queria o fim da emergência no país, mas Queiroga foi aconselhado por técnicos da pasta, principalmente após a demanda de Estados e municípios, a iniciar um período de transição.

A Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (Espin) permite uso emergencial de vacinas, compras de insumos sem licitação e outras regras. No total, 172 regras do Ministério da Saúde poderiam ser impactadas com o fim da emergência. O governo federal terá que editar uma norma para não causar um vácuo jurídico com a decisão.

“Esta medida, no entanto, não significa o fim da covid-19. Continuaremos a conviver com o vírus. O Ministério da Saúde permanece vigilante e preparado para adotar todas as ações necessárias para garantir a saúde dos brasileiros em total respeito à Constituição Federal”, disse o chefe da pasta.

Os governos regionais afirmam que precisam de um período de transição para comprar medicamentos e, principalmente, a vacina Coronavac, que ainda não têm o registro definitivo na Anvisa.

O presidente do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass), Nésio Fernandes, disse ao Estadão/Broadcast que o fim do período emergencial é para comemorar, mas que essa decisão precisa de um período de transição de 90 dias.

“É preciso demonstrar para a população que a pandemia ainda não acabou. Do contrário, ainda mais com o fim do uso de máscara, haverá o sentimento de que não há mais riscos”, disse ele, que é titular da Saúde no Espírito Santo.

Para ele, com a queda no número de internações e de casos, o “momento é de alegria”. “Mas precisamos de uma transição para avaliar o cenário para o segundo semestre”, comentou o presidente do Conass.

No pronunciamento deste domingo, Queiroga também fez um balanço das ações do governo federal na pandemia e prestou solidariedade às famílias das vítimas. O governo Bolsonaro, no entanto, foi criticado ao longo da crise da covid-19 por minimizar a gravidade da doença, atacar a estratégia de isolamento social (defendida por entidades científicas e médicas para conter o vírus) e colocar em xeque a segurança e a eficácia da vacina.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2022

MULTINACIONAL BRASILEIRA TUPY COMPRA FABRICANTE DE MOTORES E GERADORES MWM

Negócio é estimado em R\$ 865 milhões e abre portas pra atuação em outros segmentos, como o de reposição de peças e energia
Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

A multinacional brasileira Tupy, que atua na área de fundição e usinagem de componentes para vários setores, comprou a fabricante de motores para veículos e geradores MWM do Brasil, um negócio de R\$ 865 milhões.

O anúncio foi feito nesta segunda-feira, 18, mas ainda a aquisição ainda será submetida à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). A MWM pertencia à Navistar

International Corporation, subsidiária do grupo Traton, dono também da MAN, Scania e Volkswagen Caminhões e Ônibus.



Tupy, multinacional brasileira da área de fundição e usinagem; empresa deve entrar no setor de componentes para veículos pesados Foto: Tupy/Divulgação

atua no mercado de reposição de componentes.

Atualmente a MWM fabrica motores de terceiros sob contratos de manufatura, atividade que inclui usinagem, montagem, calibração, validação técnica e serviços de engenharia. Com fábrica em São Paulo (SP), também produz grupos geradores e

Com a aquisição, a catarinense Tupy entra no setor de reposição de peças e componentes de motores para caminhões e outros veículo pesados no Brasil.

Também viabiliza sua entrada no setor de energia e descarbonização, com o fornecimento de grupos geradores de eletricidade para o agronegócio e outras aplicações.

“Juntas, MWM e Tupy, tornam-se uma companhia que reúne em um só fornecedor serviços de fundição, usinagem, montagem, validação técnica e atividades de engenharia associadas”, informa, em nota, o presidente da Tupy, Fernando Cestari de Rizzo.

A MWM registrou receita líquida de R\$ 2,68 bilhões em 2021, enquanto a da Tupy alcançou cerca de R\$ 7 bilhões. O grupo te três fábricas no Brasil, uma em Portugal e uma no México, além de escritórios comerciais na Alemanha, EUA e Itália.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/04/2022

CREDORES REPROVAM PLANO DE RECUPERAÇÃO DA SAMARCO APÓS UM ANO DE DISCUSSÕES

Em encontro marcado por acusações, ficou definido que grupo, que detém R\$ 26 bilhões em débitos da mineradora da Vale e da BHP Billiton, apresentará nova proposta; ex-executivo da Nexa deve assumir mineradora

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

A maioria dos credores da mineradora Samarco reprovou o plano de recuperação judicial da companhia, em uma assembleia marcada por acusações. O grupo, que detém uma dívida de R\$ 26 bilhões da empresa, terá um prazo de 30 dias para apresentar seu plano alternativo, conforme previsto na nova lei de recuperação judicial.

A reprovação do plano ocorreu após a assembleia ter sido postergada em duas ocasiões, com a Samarco alterando o plano na tentativa de buscar um consenso. Por trás da negativa dos credores está a noção de que Vale e BHP Billiton, as sócias do negócio, teriam de assumir mais responsabilidades em relação à companhia.

A Samarco será a primeira empresa em recuperação judicial a "testar" essa nova lei, visto que antes não existia a abertura para credores apresentarem um plano alternativo. Dado o ineditismo da lei, existe uma preocupação, nos bastidores, de que o processo se torne litigioso, ou seja, de mais disputas na Justiça.

Os credores já têm um plano pronto para ser apresentado, dizem fontes. Nesse documento, o ex-executivo da Vale, Tito Martins, que no fim do ano passado deixou o comando da Nexa, ex-Votorantim Metais, será o indicado para assumir a Samarco, sob a missão de trazer uma gestão independente à empresa.



Mineradora Samarco teve plano recuperação judicial rejeitado por credores Foto: Felipe Rau/Estadão

Martins também é o nome por trás do plano que deverá ser apresentado pelos credores. O executivo, nome conhecido do setor de mineração no Brasil, já fez parte do conselho da Samarco por três anos no passado, está há cerca de dois meses trabalhando no caso. Também são responsáveis pela estruturação do novo plano a Íntegra Associados e o banco de investimento Houlihan Lokey.

Projeções conservadoras

O novo plano, ainda segundo fontes, também trará um cronograma de retomada mais célere para a retomada da produção da mineradora, visto que a leitura é de que a hoje a companhia trabalha com previsões bastante conservadoras. Na prática, poderá haver até mesmo mais de um plano alternativo, caso seja de interesse de outro grupo credor apresentar outro documento.

A Samarco estima que sua produção, que alcançou em 2021 cerca de 7 milhões de toneladas de minério de ferro, chegará ao volume pré-tragédia apenas em 2030, quando atingiria 28 milhões de toneladas. A Samarco teve sua atividade suspensa em decorrência da tragédia em Mariana (MG) em 2015, após o rompimento de uma de suas barragens.

Internamente na Samarco, a dúvida é se os credores terão, a partir de agora, uma postura mais flexível de forma a se buscar um consenso. "Eles terão que apresentar um plano com premissas críveis", disse uma fonte, com a condição de anonimato. A fonte frisa que, até este momento, o que vem sendo apresentado pelo grupo não se sustenta e que as premissas de um novo plano não pode se apoiar de que o preço do minério de ferro se mantenha nos níveis atuais, que estão muito altos, ou que seja possível antecipar a produção a plena capacidade da companhia. Assim, se o entendimento da empresa for de que o plano "não para em pé", o caminho será brigar na Justiça.

Ainda por conta do ineditismo do caso, não se sabe se as duas acionistas da Samarco, Vale e BHP, poderão votar na assembleia que deliberará o plano que será apresentado pelos credores. Donas de cerca de metade da dívida da mineradora, as duas gigantes não votaram na assembleia de que reprovou o plano. O assunto já foi endereçado na Justiça, mas ainda não há um desfecho.

A reprovação do plano ocorreu sem surpresas. Na semana passada, o grupo de credores já tinha sinalizado que votaria contra o plano apresentado. Em ação na Justiça, o grupo diz que o "quarto plano da Samarco repete os mesmos abusos e ilegalidades (dos anteriores)" e que ele foi "concebido a partir de premissas descoladas da realidade.

Em nota, a Samarco diz que na contagem "por cabeça", considerando todas as classes de credores, o plano teria sido aprovado e que a rejeição ocorreu pela "maioria representativa do valor dos créditos listados na recuperação judicial, os quais, em sua maioria, estão nas mãos dos fundos distressed (aqueles dedicados a empresas em dificuldades)".

Já o grupo de credores disse que o novo plano terá como objetivo a criação de uma Samarco independente e que prevê o custeio integral dos valores necessários à reparação socioambiental.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2022

TESOURO ESPERA RECEBER R\$ 30 BILHÕES DO BNDES NESTE ANO, MENOS QUE O PREVISTO

Banco de desenvolvimento ainda deve R\$ 98 bilhões aos cofres do Tesouro; com os valores a receber ainda este ano, o saldo de R\$ 68 bilhões ficaria aberto nos próximos anos

Por Eduardo Rodrigues, Lorena Rodrigues e Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, disse que o Tesouro deve receber R\$ 13 bilhões no curto prazo de recursos devidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Além disso, até o fim do ano, outros R\$ 17 bilhões devem entrar nos cofres da União até o fim deste ano. Assim, o banco de fomento se compromete a devolver R\$ 30 bilhões em 2022, menos do que os R\$ 54 bilhões previstos inicialmente no acordo com a equipe econômica.

O BNDES ainda deve R\$ 98 bilhões aos cofres do Tesouro. Com os valores a receber ainda este ano, o saldo de R\$ 68 bilhões ficaria aberto para receber nos próximos anos.



Paulo Valle, secretário do Tesouro Nacional; Tesouro ainda tentará antecipar os R\$ 68 bilhões a receber do BNDES nos próximos anos no âmbito do processo aberto no TCU Foto: Dida Sampaio/ Estadão

A disputa envolvendo o Tesouro Nacional e o BNDES chegou ao Tribunal de Contas da União (TCU), que chegou a estipular um cronograma para a devolução dos recursos. Paulo Valle disse que o Tesouro ainda tentará antecipar os R\$ 68 bilhões a

receber nos próximos anos no âmbito do processo aberto na Corte de Contas.

O plenário do TCU considerou irregulares os contratos de empréstimos firmados entre a União e os bancos públicos realizados por meio da emissão direta de título do Tesouro, seja para a realização de políticas públicas setoriais ou para o aumento de capital.

O objetivo da devolução é viabilizar a redução do saldo da dívida pública mobiliária federal e do montante projetado de subsídios creditícios. Mas a operação sempre foi alvo de resistência do banco, que contava com parte dos títulos repassados pelo Tesouro no seu caixa, reforçando o seu lucro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2022

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM RECEIO POR BOICOTE À RÚSSIA E COM SUSPENSÃO DE PRODUÇÃO NA LÍBIA

Os contratos para junho do Brent terminaram o dia em alta de 1,30%, a US\$ 113,16 o barril, enquanto os preços dos contratos para maio do WTI subiram 1,18%, a US\$ 108,21 o barril,

Por Arthur Cagliari, André Mizutani e Olívia Bulla, Valor — São Paulo



— Foto: ambquinn/Pixabay

Os contratos futuros do petróleo terminaram a sessão desta segunda-feira (18) subindo mais de 1% com a notícia de que a produção de um dos campos de petróleo da Líbia foi interrompida no domingo e também com o temor de que

sanções ao comércio de petróleo da Rússia impactem a oferta da commodity.

Ao fim da sessão, os preços dos contratos para junho do Brent, a referência global, terminaram o dia em alta de 1,30%, a US\$ 113,16 o barril, na ICE, em Londres, enquanto os preços dos contratos para maio do WTI, a referência americana, subiram 1,18%, a US\$ 108,21 o barril, na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex).

Corporação Nacional de Petróleo da Líbia (Noc) anunciou no domingo que interrompeu a produção de petróleo no campo de al-Feel depois que a instalação foi tomada por rebeldes contra o governo. O evento marca a segunda interrupção das operações no campo de petróleo líbio em questão de semanas, depois de um ataque com mísseis à instalação. Além da unidade de produção de petróleo, os rebeldes tomaram também o porto líbio de Zuteina, usado para a exportação da commodity.

A interrupção alimenta os temores sobre a oferta global da commodity, que já vêm sendo impulsionados pela expectativa de que a União Europeia (UE) está se movendo em direção a algum tipo de proibição às importações de petróleo russo após a escalada das tensões da guerra na Ucrânia durante o fim de semana, com as tropas russas dando um ultimato para a tomada da cidade portuária de Mariupol.

Ao mesmo tempo, os investidores analisam os dados econômicos da China, que mostraram que a segunda maior economia do mundo desacelerou acentuadamente em março devido à onda de coronavírus e bloqueios no país. Também há a expectativa por uma rodada otimista dos balanços de gigantes do petróleo nos EUA.

“Com tanta volatilidade nos preços intradiários do petróleo e reações extremas aos principais riscos, os níveis técnicos tornaram-se bastante irrelevantes. No geral, portanto, continuo esperando que o Brent permaneça na faixa instável de US\$ 100 a US\$ 120 o barril, enquanto o WTI na faixa de US\$ 95 a US\$ 115”, escreveu Jeffrey Halley, analista sênior da Oanda.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/04/2022

‘LOCKDOWNS’ NA CHINA COMEÇAM A AFETAR TRANSPORTE MARÍTIMO EM TODO O MUNDO

Desde 2020, a logística global tem sofrido com os efeitos da pandemia, que provocaram falta de contêineres, atrasos nas escalas dos navios, congestionamentos nos portos e aumento dos fretes marítimos

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O impacto dos “lockdowns” na China, por enquanto, tem sido observado principalmente na logística terrestre interna do país, no modal rodoviário. Porém, o transporte marítimo já começa a sentir efeitos, que poderão perdurar mesmo após o fim das restrições, segundo informou o Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica), entidade que reúne os principais grupos de navegação.



A entidade também ressalta a preocupação com o acúmulo de contêineres e o congestionamento de mercadorias — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

Diante desse novo recorde de infecções, as autoridades de Xangai – onde se localizam os mais importantes terminais de contêineres do mundo – adotaram uma série de medidas rigorosas para controlar o contágio, causando interrupções significativas nas atividades locais de fabricação e transporte, o que inevitavelmente adiciona uma pressão extra no sistema logístico terrestre interno do

país.

Segundo avaliações divulgadas recentemente, cerca de 200 milhões de pessoas e mais de 20 cidades chinesas estariam sob lockdown total ou parcial, com suas entradas e saídas rodoviárias bloqueadas total ou parcialmente. "Com isso, o transporte terrestre interno do país foi bastante afetado, e a cadeia interna de suprimentos está sob grande pressão", afirmou, em nota, o diretor-executivo da associação, Claudio Loureiro de Souza.

Outro fator que tem gerado gargalos é a "rigorosa testagem realizada na população e nos trabalhadores, incluindo os motoristas de caminhão", o que contribui para o acúmulo de mercadorias nos armazéns e instalações portuárias.

"Esses são os principais fatores que estão resultando em um gargalo logístico interno e começando a gerar atrasos no transporte marítimo, devido ao acúmulo de bens e mercadorias parados."

Para as empresas, ainda é cedo para prever quando a situação vai se normalizar. "Há diversos fatores a serem considerados, principalmente a duração desse surto da variante ômicron e das medidas governamentais que serão tomadas", diz o Centronave.

A entidade também ressalta a preocupação com o acúmulo de contêineres e o congestionamento de mercadorias nos centros de armazenagem, o que poderá provocar impactos de mais longo prazo, mesmo após o fim das restrições.

A crise se dá em um momento no qual as cadeias globais de suprimento já estavam pressionadas. Desde 2020, a logística global tem sofrido com os efeitos da pandemia, que provocaram falta de contêineres e de capacidade nas embarcações, atrasos nas escalas dos navios, congestionamentos nos portos e aumento do preço nos fretes marítimos. Mesmo antes dos "lockdowns" chineses, já não havia expectativa de normalização dos fluxos neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/04/2022

PETRÓLEO OPERA EM ALTA COM INVESTIDOR ATENTO À CHINA E À GUERRA NA UCRÂNIA

Desempenho econômico da China e situação da economia americana merecem acompanhamento dos agentes financeiros

Por André Mizutani e Olívia Bulla, Valor, com Dow Jones — São Paulo

Os contratos do petróleo ampliaram os ganhos nesta tarde de segunda-feira, com a notícia de que a produção de um dos campos de petróleo da Líbia foi interrompida no domingo e o temor de sanções ao comércio de petróleo da Rússia impactem a oferta da commodity.

Ao redor de 12h20, o contrato do petróleo Brent para junho - a referência global da commodity - operava em alta de 1,02%, a US\$ 112,84 por barril, ampliando e depois moderando os ganhos depois de tocar a máxima intradiária de US\$ 113,80. Já o contrato do petróleo WTI americano para maio sobe 0,57%, a US\$ 107,56 por barril, depois de tocar a marca de US\$ 108.



— Foto: MustangJoe/Pixabay

A Corporação Nacional de Petróleo da Líbia (Noc) anunciou no domingo que interrompeu a produção de petróleo no campo de al-Feel depois que a instalação foi tomada por rebeldes contra o governo que tomaram a capital Trípoli. O evento marca a segunda interrupção das operações no campo de petróleo líbio em questão de semanas, depois de um ataque com mísseis à instalação.

Além da unidade de produção de petróleo, os rebeldes tomaram também o porto líbio de Zuteina, usado para a exportação da commodity.

A interrupção alimenta os temores sobre a oferta global da commodity, que já vêm sendo impulsionados pela expectativa de que a União Europeia (UE) está se movendo em direção a algum tipo de proibição às importações de petróleo russo após a escalada das tensões da guerra na Ucrânia durante o fim de semana, com as tropas russas dando um ultimato para a tomada da cidade portuária de Mariupol.

Ao mesmo tempo, os investidores analisam os dados econômicos da China, que mostraram que a segunda maior economia do mundo desacelerou acentuadamente em março devido à onda de coronavírus e bloqueios no país. Também há a expectativa por uma rodada otimista dos balanços de gigantes do petróleo nos Estados Unidos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/04/2022

EM WASHINGTON, GUEDES APRESENTARÁ BRASIL COMO 'SOLUÇÃO' GLOBAL NA AGENDA DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ENERGÉTICA

Temas pautarão as reuniões do Fundo Monetário Internacional (FMI), do Banco Mundial e do G-20 a partir dessa segunda-feira (18), na capital dos EUA

Por Estevão Taiar, Valor — Brasília

A segurança alimentar e a segurança energética pautarão as reuniões do Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e G-20 que serão realizadas a partir dessa segunda-feira (18), em Washington (EUA). A avaliação é de uma fonte do Ministério da Economia, para quem o Brasil tem condições de se apresentar como uma espécie de destaque global em ambos os temas.

“Serão os grandes temas da semana”, diz a fonte. “O Brasil se posicionará como uma solução neste contexto tão adverso.”

Segundo a fonte, o país é “um porto seguro” para investimentos, porque “fez a lição de casa, com reformas domésticas”. “Isso nos torna de certa maneira mais resilientes em um ambiente adverso, turbulento”, afirma.

Como exemplos do comprometimento do Brasil a combater as mudanças climáticas, a fonte cita o Programa Nacional de Crescimento Verde, lançado no ano passado, o Recicla+, apresentado nesta semana, e a adesão à declaração de ministros do meio ambiente da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), no fim de março.

Também destaca que a energia eólica já representa 12% da matriz energética brasileira, além de chamar a atenção para investimentos em energia solar, biocombustíveis e hidrogênio verde.

“O Brasil é o país mais limpo do G-20 em termos de geração de energia”, diz. “Na questão da alimentação, já somos supridores importantes para o mundo e podemos continuar a ser cada vez mais.”

O discurso é semelhante ao que integrantes do Ministério da Economia vêm fazendo publicamente, como forma de atrair a atenção de investidores. O ministro da Economia, Paulo Guedes, tem afirmado, por exemplo, desde o fim de 2020 que o Brasil é a “maior fronteira de investimentos do mundo”.



Ministro Paulo Guedes tem afirmado desde o fim de 2020 que o Brasil é a “maior fronteira de investimentos do mundo” — Foto: Edu Andrade/Ascom/ME

Outros assuntos devem ser abordados ao longo dos encontros, não necessariamente na ordem de importância, como: riscos à economia global, oriundos da guerra na Ucrânia e das “tensões” decorrentes do conflito, logo após a fase mais grave da pandemia; cadeias globais de valor e aumento dos custos de transporte; e maior financiamento tanto para países pobres combaterem a pandemia atual quanto para

políticas globais de antecipação a uma futura nova pandemia.

E ainda: canalização de recursos privados para o combater as mudanças climáticas; e “vulnerabilidade” de dívida dos países mais pobres e mudanças nas regras de direitos especiais de saque (SDR, na sigla) do FMI.

“Há uma discussão sobre como canalizar recursos adicionais para apoiar países que estejam nessa situação de vulnerabilidade”, afirma a fonte. Parte dessa canalização seria realizada por meio de mudanças nos mecanismos atuais do FMI e parte por meio do Fundo de Resiliência e Sustentabilidade, em construção pelo órgão.

Além de Guedes, a missão brasileira contará com três secretários da pasta: especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, Roberto Fendt, de Assuntos Econômicos Internacionais, Erivaldo Alfredo Gomes, e de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

Os encontros a partir de segunda-feira (18) são a primeira de duas grandes rodadas anuais de reuniões desses organismos multilaterais. Na terça-feira (19), Guedes participará de reunião do Centro de Estudos Estratégicos Internacionais (CSIS, na sigla em inglês), um ‘think tank’ localizado na capital americana. Na quarta-feira, será realizada a reunião do G-20, enquanto para quinta-feira estão marcados os encontros do FMI e do Banco Mundial.

Paralelamente a esses eventos, o ministro terá reuniões com representantes do setor privado. A tendência é que Guedes conceda entrevista coletiva no fim da viagem. O ministro e sua equipe voltam ao Brasil no sábado.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

LONGO CURSO CONSIDERA CEDO PARA PREVER NORMALIZAÇÃO DA CADEIA LOGÍSTICA NA CHINA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 18 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Armadores associados ao Centronave avaliam que maior impacto logístico observado diante dos lockdowns que vêm ocorrendo, principalmente em Xangai, tem sido na logística terrestre interna do país, no modal rodoviário.

Transportadores marítimos de longo curso consideram que ainda é prematuro prever quando ocorrerá a normalização da cadeia logística na China. A avaliação é que o maior impacto logístico observado diante dos

lockdowns que vêm ocorrendo, principalmente em Xangai, tem sido na logística terrestre interna do país, no modal rodoviário. Para o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa 19 armadores de longo curso, há diversos fatores a serem considerados, principalmente a duração desse surto da variante ômicron e das medidas governamentais que serão tomadas.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), as autoridades chinesas estão enfrentando o maior surto de Covid-19 desde o início da pandemia, com uma variante híbrida de duas cepas da ômicron. Segundo avaliações divulgadas recentemente, cerca de 200 milhões de pessoas e mais de 20 cidades chinesas estariam sob lockdown total ou parcial, com suas entradas e saídas rodoviárias bloqueadas total ou parcialmente. Com isso, o transporte terrestre interno do país foi bastante afetado e a cadeia interna de suprimentos está sob grande pressão.

Diante desse novo recorde de infecções, as autoridades de Xangai, onde se localizam os mais importantes terminais de contêineres do mundo, adotaram uma série de medidas rigorosas para controlar o contágio, causando interrupções significativas nas atividades locais de fabricação e transporte, o que inevitavelmente adiciona uma pressão extra no sistema logístico terrestre interno do país.

Os armadores entendem que as autoridades estão atuando da melhor forma possível e por elas entendidas como as mais adequadas em cada caso, levando em consideração todo o contexto sanitário, operacional, logístico e industrial. “Outra preocupação a ser considerada, no futuro, será a possível sobrecarga de volumes acumulados de contêineres e o possível congestionamento na armazenagem de mercadorias assim que os lockdowns forem sendo encerrados e as restrições removidas”, ressaltou em nota o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza.

O índice 'Caixin China General Manufacturing PMI', que mede o desempenho geral da produção do país, teve queda em março de 2022, com as taxas mais baixas vistas desde fevereiro de 2020. Na visão do Centronave, outro fator a ser considerado é que a rigorosa testagem realizada na população e nos trabalhadores, incluindo os motoristas de caminhão, fazem com que as mercadorias se acumulem nos depots e instalações de armazenagem, inclusive nos portos. “Esses são os principais fatores que estão resultando em um gargalo logístico interno e começando a gerar atrasos no transporte marítimo, devido ao acúmulo de bens e mercadorias parados”, destacou Loureiro.

Na semana passada, uma das principais empresas de transporte marítimo internacional avisou a seus clientes que as medidas de bloqueio poderiam restringir os serviços de transporte em até 30 %. Diante desse cenário, algumas montadoras localizadas em Xangai e empresas portuárias anunciaram que estão começando a utilizar o modelo de trabalho em 'ciclo fechado', em que os trabalhadores dormem no local de trabalho para evitar o risco de infecções externas. Uma pesquisa publicada pela Câmara de Comércio Americana, no último dia 1º de abril, mostrou que 57% dos entrevistados sofreram interrupções em suas cadeias de suprimentos. O levantamento teve a participação de 167 empresas associadas, das quais 120 mantêm operações em Xangai.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022

EXXONMOBIL LANÇA ESTUDO PARA CAPTURA DE CARBONO NO SUDESTE DA AUSTRÁLIA

Da Redação ECONOMIA 17 Abril 2022



A ExxonMobil está iniciando estudos de projeto para um centro de captura de carbono localizado no sudeste da Austrália. A iniciativa da empresa é um dos projetos delineados para atender às metas do governo australiano de acelerar a captura e armazenamento de carbono. A Chevron lançou o primeiro projeto na região em agosto de 2019, relatando que havia capturado e armazenado mais de 5,5 milhões de toneladas métricas de CO₂ até o final de 2021.

O governo australiano identificou, em dezembro de 2021, a captura e armazenamento de carbono como uma tecnologia prioritária de baixas emissões em seu roteiro de investimento em tecnologia.

O hub de captura e armazenamento de carbono do Sudeste da Austrália (SEA CCS) idealizado pela ExxonMobil usaria inicialmente a infraestrutura existente para armazenar CO₂ no campo de Bream esgotado na costa de Gippsland, Victoria. A petroleira informou que está realizando estudos iniciais de projeto de engenharia de front-end para determinar o potencial de captura e armazenamento de carbono de várias indústrias na região.

“A colaboração com outras indústrias é um passo importante para desbloquear futuras oportunidades de captura e armazenamento de carbono para a Austrália, com potencial para reduções em larga escala nos setores industriais de maior emissão”, disse Joe Blommaert, presidente da ExxonMobil Low Carbon Solutions. “Políticas governamentais sólidas irão acelerar a implantação das principais tecnologias necessárias para apoiar a ambição da sociedade por um futuro net-zero.”

O conceito do projeto prevê a captura de até dois milhões de toneladas métricas de CO₂ por ano. Se a viabilidade técnica e comercial for confirmada, o hub SEA CCS poderá estar operacional até 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022

HURB E TIDEWISE DESENVOLVEM PROJETO PIONEIRO PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM BARCOS AUTÔNOMOS PELAS HIDROVIAS DO RIO DE JANEIRO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 17 Abril 2022



Embarcação de mobilidade urbana não poluente deve zarpar para suas primeiras viagens já em dezembro deste ano

O Hurb Labs, parte da Hurb, plataforma de viagens online, em parceria com a TideWise, empresa do segmento de barcos autônomos, desenvolveram um projeto inovador utilizando a tecnologia de embarcação autônoma ecológica. O novo transporte, que será usado para o traslado de passageiros pelos canais de águas da cidade, está previsto para dezembro deste ano.

A nova parceria vai explorar algumas rotas hidroviárias da cidade para conectar atrações turísticas e polos importantes, como o Pão de Açúcar e o Centro do Rio, a Península na Barra da Tijuca (sede do Hurb) e a estação de metrô Jardim Oceânico. O barco foi batizado de "Arya", nome que significa essencial e nobre, fazendo referência direta aos valores do Hurb. O termo também está relacionado ao ar, um dos quatro elementos da natureza. Além do seu significado, "Arya" é uma homenagem especial à mascote do Hurb.

Utilizando sensores a laser (LiDAR), radares e sistemas de câmeras, os Awas serão capazes de navegar de maneira segura, compartilhando as mesmas vias aquaviárias das embarcações convencionais. Além disso, podem operar em condições climáticas adversas, carregando diferentes sensores que coletam dados ambientais a cada trajeto. Sua comunicação é feita via satélite, 4G ou link de rádio com alcance de até 18 Km, o que permite ao operador monitorar e controlar a embarcação com precisão e segurança em tempo real.

“Estamos muito entusiasmados com esse projeto. O transporte pelo modal aquaviário proporcionará uma experiência flexível e criativa, com uma navegação em meio à natureza das lagoas da Barra da Tijuca. Além da comodidade, a iniciativa é totalmente sustentável e vai chamar a atenção para a questão da preservação ambiental a partir da visibilidade que esperamos que ela alcance”, afirma João Ricardo Mendes, Fundador e Co-CEO do Hurb.

Para seus idealizadores, o barco será uma nova opção de mobilidade urbana capaz de poupar o tempo das pessoas e integrar a malha urbana já existente. Embarcações similares já estão em início de operação em outros países como "Roboat", em Amsterdã, na Holanda. No Brasil, o Awa será o primeiro modelo em operação, com o know-how da TideWise.

“Estamos aplicando toda a experiência de trabalho offshore nacional e internacional para tornar mais segura a viagem dos passageiros. Nós colaboramos com a Marinha do Brasil para a construção do primeiro regulamento provisório para operações de embarcações autônomas. A proposta está alinhada com o que está sendo feito ao redor do mundo, porque há um consenso mundial para que as regulações com o uso dessa nova tecnologia sejam similares, garantindo condições seguras para a operação”, explica o CEO da TideWise, Rafael Coelho, engenheiro naval e especialista em embarcações autônomas.

As embarcações autônomas podem ser operadas localmente ou remotamente, não há uma ausência de condução, mas o uso de automação nas execuções repetidas. Em princípio, a embarcação irá transportar os colaboradores do Hurb, na rota de passageiros entre a Península, onde fica a sede da empresa, e a estação Jardim Oceânico do metrô, em percursos de ida e volta com duração de cerca de 20 minutos em cada trecho, com capacidade para 15 pessoas e bicicletas.

O sistema será 100% elétrico e por isso não emitirá gases poluentes. Painéis fotovoltaicos, que serão instalados tanto na embarcação quanto no píer de atracação (localizado na Península), que

será utilizado como estação de recarga contribuirão para o carregamento das baterias diminuindo ainda mais o impacto ambiental da iniciativa. Além disso, a tecnologia utilizará métodos de Inteligência Artificial (IA) para detectar óleo e poluição na água durante a navegação, contribuindo assim para os agentes reguladores em medidas de controle ambiental.

A Parceria

As duas empresas trabalham juntas desde janeiro de 2022. O barco Awa é a primeira iniciativa do Hurb Labs (divisão de pesquisa, desenvolvimento e inovação do Hurb). E, ainda, a primeira vez que a TideWise irá operar barcos autônomos, exclusivamente, para o transporte de passageiros no Brasil. O Centro de Controle de Operações da TideWise ficará na sede do Hurb, local onde serão operadas todas as viagens.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022

PETROBRAS RECEBE US\$ 1,12 BILHÃO PELA PARTICIPAÇÃO DA SHELL NO CAMPO DE ATAPU

Da Redação OFFSHORE 17 Abril 2022

A Petrobras recebeu US\$ 1,12 bilhão da subsidiária brasileira da Shell como compensação pela participação de 25% no bloco Atapu.

O bloco Atapu foi adquirido pelo consórcio formado pela Petrobras com 52,5% de participação, Shell com 25% e os 22,5% restantes pela TotalEnergies.

As participações foram outorgadas na 2ª Rodada de Licitações para o excedente de Cessão de Direitos no Regime de Partilha de Produção em 17 de dezembro de 2021.

A assinatura do Contrato de Partilha de Produção e do Acordo de Coparticipação está prevista para ocorrer até 29 de abril.

Atapu é um campo de petróleo do pré-sal na Bacia de Santos, localizado em lâmina d'água de cerca de 1.981 metros. A produção começou em 2020 e atingiu um patamar de 160 mil barris por dia com um primeiro FPSO.

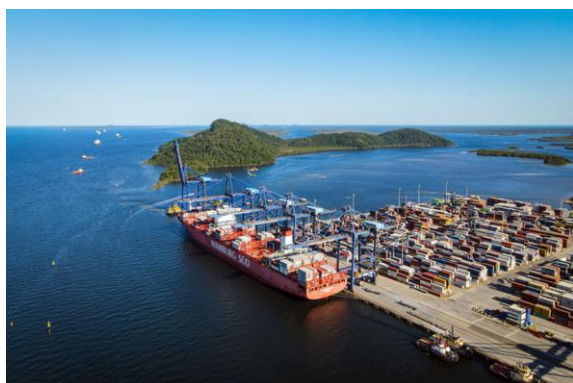
Um segundo FPSO está planejado, o que aumentaria a produção geral de petróleo do campo para cerca de 350 mil barris por dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022

ARTIGO - POLÍTICA FISCAL PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO: O QUE OS ESTADOS TÊM A VER COM ISSO?

Por Márcio Ávila OPINIÃO 17 Abril 2022



É sabido que, atualmente, aproximadamente dois terços do nosso modal são de natureza rodoviária, decorrente da política desenvolvimentista encetada por Juscelino Kubitschek na década de 60. Nada obstante, não se pode perder de vista o potencial do transporte marítimo como importante modal a integrar a cadeia de distribuição no cenário brasileiro, cujo crescimento tem sido observado de maneira exponencial desde 2018, tal como revela estudo promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)¹. Neste âmbito, a política fiscal inerente ao Imposto sobre Circulação



de Mercadorias e Serviços (ICMS) torna-se questão de ordem a ser enfrentada sob o ponto de vista da necessidade de estímulo ao transporte marítimo. Isso porque o “desequilíbrio da matriz de transportes causa inúmeros problemas e, para superá-los, é necessária a existência de uma política de Estado que perpassasse as mudanças de governo.”²

Acerca deste mister, o contínuo fortalecimento da Antaq, como órgão regulamentador e fiscalizador de um modal de tamanha envergadura no cenário brasileiro, é providência elementar para o crescimento do transporte marítimo. Ademais, no atual contexto político e econômico, a caracterização do Porto de Santos como hub port (concentrador de carga) da América do Sul é dinâmica favorável ao progresso e desenvolvimento desse modal. Isso porque a proposta de incremento do Porto de Santos tem por escopo a ampliação da dragagem e fortalecimento da navegação por cabotagem, o que promove a redução do valor do frete e, conseqüentemente, do preço final ao consumidor.

Cumpra destacar que esta movimentação em favor do Porto de Santos e de outros portos brasileiros, públicos ou privados, é impulsionada pela recém promulgada Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar), nomeadamente pelo seu art. 23, que prorroga o prazo estabelecido para aquisições e importações amparadas pelo Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), a abranger o período de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023, além de incluir novos beneficiários ao mencionado regime.

Noutro giro, a título pedagógico, cabe tecer breves considerações, de cunho conceitual, acerca do ICMS, cujos fatos geradores são: (i) operações de circulação de mercadorias; (ii) prestação de serviço de comunicação; (iii) prestação onerosa de serviços de transporte interestadual e intermunicipal. O terceiro fato gerador é o objeto de interesse para o presente estudo, no contexto do transporte marítimo.

É importante esclarecer que o conceito de afretamento, em quaisquer de suas modalidades, tal como previsto no art. 2º, incisos I a III da Lei nº 9.432/97, não se confunde com a noção de contrato de transporte ínsita no art. 730 do Código Civil, o que, inclusive, foi referendado pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (REsp 79.445/ES e AgRg no REsp 1091416/RJ) e do e do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (Apelação nº 01207541220138190001). Claro, portanto, que a atividade de afretamento não é fato gerador do ICMS.

Inclusive, a expressão "por qualquer via", constante do inciso II do art. 2º da Lei Complementar nº 87/96, como elemento da incidência do ICMS ("prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal, por qualquer via, de pessoas, bens, mercadorias ou valores"), é objeto de questionamento no STF (ADI 2779), cujo parecer da Procuradoria Geral da República foi pela “procedência da presente ação direta para declarar, como requerido na inicial, a inconstitucionalidade parcial sem redução de texto da expressão ‘por qualquer via’, constante do dispositivo acima mencionado, a fim de excluir de seu âmbito de incidência a prestação de serviço de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros e de cargas ‘por via marítima’, executado no mar territorial, plataforma continental e zona econômica exclusiva, bem como para conferir interpretação conforme à expressão ‘serviços de transporte’, também compreendida na mesma norma, reconhecendo que os mesmos não abrangem o ‘afretamento’ para transporte aquaviário, nem a navegação de apoio marítimo logístico às unidades instaladas nas águas territoriais para perfuração e extração de petróleo”.

Ademais, em consulta formulada ao fisco paulista (Resposta à Consulta nº 23.067, de 19/02/2021), a Consulente informou a utilização de rota de transporte aquaviário de produtos químicos e gases para remeter, por exemplo, tintas e materiais próprios para a manutenção de seus navios (bens de uso e consumo), situação que entendeu não envolver a prestação de serviço de transporte, pois, ao seu ver, não se poderia prestar serviço a si próprio. Conseqüentemente, sustentou a inexistência de fundamento legal para a incidência do ICMS.



O fisco, acertadamente, respondeu à consulta afirmando que o prestador do serviço de transporte é aquele que assume a responsabilidade pela movimentação de carga alheia. O transporte de carga própria, realizado pelo remetente ou adquirente da mercadoria, utilizando veículo de sua propriedade, ou em sua posse, não caracteriza prestação de serviço de transporte. Nessa hipótese, não há que se falar em incidência do imposto estadual sobre prestação de serviço de transporte.

Uma vez esclarecidos os parâmetros mínimos para a incidência do ICMS sobre o serviço de transporte marítimo, voltemos ao tema principal do presente artigo. As iniciativas de fomento fiscal dedicadas ao transporte marítimo são extremamente tímidas, praticamente inexistentes, especialmente a nível estadual.

Para que a análise não fique limitada aos estados, a nível federal foi necessária a atuação do Congresso Nacional para derrubar o veto presidencial ao art. 6º da Lei nº 10.893/2004, que promove a redução do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), de 25% para 8% na navegação de longo curso e de 10% para 8% na navegação por cabotagem. O Poder Executivo, neste caso, deveria conduzir políticas fiscais racionais para promoção do transporte marítimo, mas, diante de sua inanição, o Poder Legislativo terminou substituindo a sua vontade.

No que concerne aos estados, a exiguidade de convênios editados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) é evidência desta máxima. Apenas foram identificados o Convênio ICMS nº 51/2020, refletido pelo estado do Rio de Janeiro na Lei nº 9.041/2020 e no Decreto nº 47.762/2021, e o Convênio ICMS nº 37/77.

O primeiro convênio determina que os estados de Alagoas, Amapá, Espírito Santo, Pará, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo ficam autorizados a conceder redução da base de cálculo do ICMS nas operações internas com óleo diesel marítimo (NCM 2710.19.2, CEST 06.006.08) a ser consumido pelas embarcações destinadas às atividades de pesquisa, exploração, produção de petróleo e gás natural e movimentação logística de petróleo e derivados, de tal forma que a incidência do imposto resulte na aplicação do percentual de 4,5% sobre o valor da operação, sem apropriação do crédito correspondente.

O segundo convênio prevê que ficam isentas do ICMS as saídas de embarcações construídas no país e a aplicação, pela indústria naval, de peças, partes e componentes utilizados no reparo, conserto e reconstrução de embarcações. Nenhum dos dois convênios trata diretamente de política fiscal dedicada ao transporte marítimo. Enquanto o primeiro trata de benefício fiscal para o principal insumo do transporte (óleo diesel marítimo), mas não do transporte em si, o segundo trata de desoneração fiscal para a atividade pré-operacional e para bens de uso e consumo dedicados às embarcações a serem utilizadas na prestação do serviço de transporte marítimo, mas novamente nada diz sobre o transporte.

Como se não bastasse a ausência de normas estaduais que tenham o condão de robustecer a política fiscal no âmbito do transporte aquaviário, a jurisprudência brasileira parece incorrer em considerável retrocesso neste mote. O art. 155, §2º, X da Constituição, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42/2003, trata da não incidência do ICMS sobre operações que destinem mercadorias para o exterior e sobre serviços prestados a destinatários no exterior, assegurada a manutenção e o aproveitamento do montante do imposto cobrado nas operações e prestações anteriores. O art. 3º, II da LC nº 87/96, por seu turno, repisa em parte a previsão constitucional.

Nos idos de 2008, o STJ (REsp 710.260) consignou que a isenção prevista no art. 3º, II, da LC nº 87/96 não seria exclusiva das operações que destinem mercadorias diretamente ao exterior, alcançando outras que integram todo o processo de exportação, inclusive as parciais, como o transporte interestadual. Prevaleceu o entendimento de que se o transporte pago pelo exportador integra o preço do bem exportado, tributar o transporte no território nacional equivale a tributar a



própria operação de exportação, o que contraria o espírito da LC 87/96 e da própria Constituição Federal. Ainda de acordo com o STJ, interpretação em sentido diverso implicaria em ofensa aos princípios da isonomia e do pacto federativo, na medida em que se privilegiaria empresas situadas em cidades portuárias e trataria de forma desigual os diversos Estados que integram a Federação.

Contudo, no ano de 2016, o STF, a partir do julgamento do Tema 475 de Repercussão Geral, sedimentou a tese de que “a imunidade tributária prevista no artigo 155, § 2º, X, a, da Constituição Federal é benefício restrito às operações de exportação de produtos industrializados, não abrangendo o serviço utilizado no transporte interestadual ou intermunicipal dos referidos bens.” O Supremo, assim, vem decidindo que a imunidade em tela somente se aplica a operações de exportação de mercadorias, não se estendendo ao transporte das mercadorias até o porto, o que importa em verdadeira involução jurisprudencial, mormente sob o prisma do princípio do país de destino, que prescreve a tributação exclusivamente pelo país importador. A imunidade, neste caso, deveria ser interpretada da maneira mais ampla possível.

Diante do cenário delineado, depreende-se a urgência no desenvolvimento de uma política fiscal, a nível estadual, de incentivo ao transporte marítimo. A este respeito, comparativamente ao modal rodoviário, amplamente utilizado no transporte de mercadorias, vale mencionar que o transporte aquaviário, sobretudo a cabotagem, sai vitoriosa diante do maior volume de armazenagem para cargas, da promoção da competitividade dos produtos brasileiros nos domínios nacional e internacional, da contenção na emissão de gases poluentes em até 90%, da atenuação de sinistros e da redução de custo logístico, para o armador, e infraestrutural, para o Poder Público, e, em última análise, do custo final do produto, tal como indicam dados extraídos de estudos desenvolvidos pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pela Antaq3. Conforme estudo específico sobre a matéria, “Apesar de possuir 80% da população a uma distância de até 200 km da costa e ter praticamente 8.000 km de litoral, o Brasil tem apenas 11% de sua matriz de transporte alocada no modal. Se contar que desses 11%, mais da metade se refere à movimentação de petróleo e derivados, percebe-se que há ainda uma subutilização da cabotagem para o transporte de mercadorias e abastecimento do país.”⁴

Mobilizações internacionais destacam-se na articulação entre os temas da proteção do meio ambiente e o desenvolvimento do transporte aquaviário: o Anexo VI da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) determinou que seus signatários deveriam reduzir o teor de enxofre contido no óleo bunker marítimo em 0,5% a partir de 1º de janeiro de 2020, o que foi ratificado pelo Brasil em 2016. Em caráter regional, verificou-se reflexo dessa mentalidade em apenas uma legislação, precisamente o art. 23, II, alínea “f” da Lei Estadual nº 7.999/2002 (alterada pela Lei nº 10.542/2016), do Maranhão, que reduziu de 25% para 18% por cento a alíquota do ICMS para operações internas com óleo combustível com baixo teor de enxofre. De fato, denota-se que o direito tributário ambiental, especialmente a nível estadual, não se faz presente no transporte marítimo.

A guisa de conclusão, os estados precisam, urgentemente, adotar uma política fiscal racional que incentive o transporte marítimo e a proteção do meio ambiente (norma tributária indutora que estimule a utilização de óleo bunker com baixo teor de enxofre), o que pode e deve ser feito através do ICMS.

O presente artigo foi fruto da apresentação “Competitividade, incentivos fiscais e ICMS no transporte marítimo”, realizada no 3º painel do webinar “Transporte marítimo e portos - Aspectos jurídicos dos gargalos setoriais”, promovido pela Comissão de Infraestrutura do Instituto dos Advogados do Brasil no último dia 12 de abril de 2022.

1 - Disponível em: <https://bit.ly/3KF754a>. Acesso em 13 abr. 2022.

2 - MACHADO, Maykon Fagundes; SOUTO, Sabine Mara Müller; APARECIDA DE CARVALHO, Sonia. Navegação de Cabotagem no Brasil e seus Desafios na Matriz de Transportes. In: Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLaw International Law And Business Review, vol. 1, nº 2, julho a dezembro/2021, p. 136-137.

3 - MACHADO, Maykon Fagundes; SOUTO, Sabine Mara Müller; CARVALHO, Sonia Aparecida de. Navegação de Cabotagem no Brasil e seus Desafios na Matriz de Transportes. In: Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLaw International Law And Business Review, vol. 1, nº 2, julho a dezembro/2021, p. 136-137.

4 - Disponíveis em: <https://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/149> e <https://bit.ly/3O3NWet>. Acesso em 13 abr. 2022.

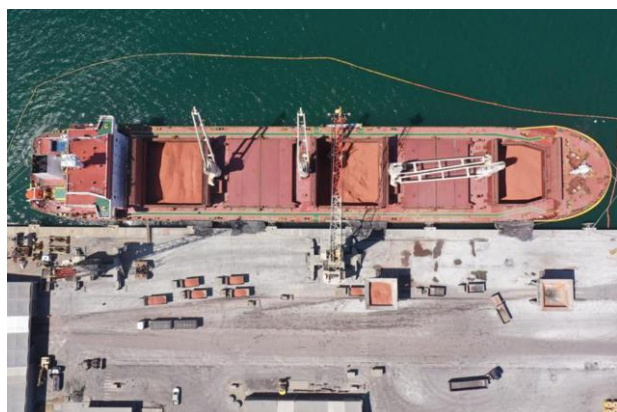
Marcio Avila Márcio Ávila é professor adjunto da UFF. Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro, Portuário e Marítimo do Instituto dos Advogados Brasileiros. Pós-Doutor em Finanças Públicas, Tributação e Desenvolvimento (Uerj). Doutor e Mestre em Direito Internacional (Uerj). Sócio-fundador do escritório Márcio Ávila Advocacia e Consultoria.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 18/04/2022

CONEXÃO FERROVIÁRIA É MAIOR DESAFIO DO PORTO DO AÇU

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 16 Abril 2022*



Arquivo/Divulgação

Diretor de logística acredita que expansão ferroviária até o Açú possibilitaria captação imediata de cargas para o porto, especialmente grãos produzidos no noroeste mineiro.

O diretor de terminais e logística do Porto do Açú, João Braz, disse que o principal desafio do complexo portuário e industrial é a conexão ferroviária. A avaliação é que o porto, localizado em São João da Barra (RJ), precisará de integração com esse modal para continuar a

ampliar a movimentação de diversas cargas, como minérios, combustíveis, cargas de projeto e mercadorias transportadas por cabotagem. Braz destacou que o porto já tem conexão eficiente com o mineroduto que permite movimentação de 25 milhões de toneladas de minério exportados pelo porto e já está consolidado com transbordo do petróleo cru, com 30% de todo o petróleo nacional exportado via Açú.

“Não podemos continuar crescendo no transporte ferroviário sem ter uma solução definitiva para a ferrovia chegar ao Porto do Açú”, disse Braz, esta semana, durante o evento Sudeste Export. Ele acredita que uma eventual expansão ferroviária até o Açú possibilitaria a captação imediata de cargas para o porto, especialmente grãos produzidos no noroeste mineiro. Braz citou um estudo da Fundação Dom Cabral (FDC) que aponta uma demanda que já serviria para equilibrar todo setor portuário da região Sudeste.

Ele observa navios que esperam até 30 dias para atracar em outros portos durante momentos de pico. Segundo o diretor, esses fatores prejudicam a competitividade dos produtos brasileiros e aumentam o Custo Brasil. Braz disse que o Açú avançou nos últimos anos e passou a ser visto como um porto capaz de atrair carga de ferrovias. Ele lembra que, há alguns anos, os planos logísticos consideravam somente o Porto de Tubarão (ES) como melhor local para exportar qualquer carga que chegasse pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) ou pela Ferrovia Vitória-Minas (FVM).

Recentemente, o Açú solicitou uma autorização para construção de 41 quilômetros de ferrovia, com R\$ 610 milhões de investimentos estimados. O objetivo é garantir a conexão de Anchieta (ES) ao Açú. “O Porto do Açú não tem interesse nenhum em operar ferrovia. Faríamos por necessidade para conseguir atrair a ferrovia que chegaria até Ubu. A ferrovia chegando em Anchieta até São João da Barra (RJ) precisaria desse trecho construído”, analisou Braz.

O diretor acrescentou que, apesar da autorização ser um instrumento importante, o porto terá oportunidade única com as renovações antecipadas, considerando que o governo abriu a possibilidade de renovações das ferrovias da MRS e FCA. “Temos diálogo aberto com operadores ferroviários, Ministério da Infraestrutura, governos estaduais (MG, ES e RJ) para tentar explicar e viabilizar essa ferrovia conectando à malha ferroviária nacional um porto que já está pronto, 100% operacional, com 90 km de área a ser desenvolvido e fora de centros urbanos”, frisou.

O diretor considera que esse é um projeto de interesse nacional, cuja falta prejudica a competitividade do agronegócio e de outras mercadorias. Braz ressaltou que, por mais que se melhore a condição ferroviária dos portos existentes, há uma limitação física devido à densidade populacional nos arredores dos portos do Sudeste. “Por mais que se invista em ferrovias em Santos, Vitória e no Rio de Janeiro, não vamos conseguir atingir um grau de eficiência necessária para um porto que fica longe dos principais centros urbanos do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022

VLI ESPERA OBTER RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FCA NO COMEÇO DE 2023

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Empresa, que opera em 8.000 quilômetros de linhas férreas e tem conexões em terminais portuários, também protocolou quatro pedidos de autorizações ferroviárias.

A VLI espera obter até o primeiro trimestre de 2023 a renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). O projeto, segundo apresentado durante sua audiência pública, prevê vantajosidade da ordem de R\$ 17 bilhões, dos quais R\$ 13,8 bilhões seriam destinados para obras de manutenção da superestrutura ferroviária e R\$ 3 bilhões para outorga livre e aplicação em obras de conflito urbano, obras de contrapartida e investimento cruzado.

"Acreditamos que, até final do ano, o processo esteja encaminhado ao TCU e, até o primeiro trimestre do ano que vem, possamos ter essa renovação antecipada da FCA acontecendo", disse o gerente geral de relações institucionais da VLI, Anderson Abreu, esta semana, durante o evento Sudeste Export. Ele entende que o processo está passando pela mesma esteira de renovação da concessão pela qual já passaram a Vale, com as ferrovias Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás (EFC), e a Rumo, com a Malha Paulista; e pela qual está passando a MRS, que está perto de finalização junto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Abreu contou que os cadernos de demanda, engenharia e custos da renovação da FCA já foram entregues à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que, junto ao Ministério da Infraestrutura, analisarão as contribuições da audiência pública, com a definição da necessidade de obras de conflito urbano e obras de contrapartida. Há possibilidade de a ANTT definir um novo valor de outorga antes de o ministério encaminhar o processo ao TCU.

Além da concessão da FCA, a VLI é concessionária do tramo norte da Ferrovia Norte-Sul. A empresa opera em aproximadamente 8.000 quilômetros de linhas férreas, sendo 5.500 km no Sudeste. O sistema logístico da companhia tem operações em oito portos no país, sendo três no Sudeste, com destaque do Tiplam — terminal de uso privado (TUP) da VLI que movimentava 12 milhões de toneladas de carga na Baixada Santista.

A empresa também opera na Portofer (futura Ferrovia Interna do Porto de Santos — FIPS) e possui trens que movimentam cargas nas margens esquerda e direita do Porto de Santos e no terminal de Tubarão (ES). "Hoje acessamos a Portofer que, futuramente, será FIPS. Estudamos



participar desse processo como associado investidor ou não investidor. A discussão tem sido pró-ativa”, afirmou Abreu.

Autorizações

A VLI protocolou quatro solicitações de autorizações ferroviárias. Uma delas para o trajeto Chaveslândia (MG)-Uberlândia (MG) é um trecho para a remineralização do solo, com potencial de desenvolvimento do solo no noroeste mineiro para transformar terras improdutivas em agricultáveis numa área de 10 milhões de hectares. Outro destaque é o pedido de autorização do trecho Perequê (Cubatão/SP) até o Tiplam (SP), que prevê um acesso mais rápido até o terminal da VLI. Abreu comentou que existe possibilidade de revisão deste pedido de autorização, dependendo da renovação antecipada da MRS e da discussão de taxas e valor de direito de passagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006