

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 107/2022
Data: 29/08/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GRUPO TRIBUNA MOSTRA CAMINHOS PARA O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO NO SUMMIT PORTOS 2022	4
CONSULTOR FALA SOBRE O PANORAMA DE INVESTIMENTOS NO ECOSISTEMA PORTUÁRIO	6
TAXA SOBRE CONTÊINERES LIBERADA EM PARANAGUÁ NÃO DEVE AFETAR O PORTO DE SANTOS	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
NA PRÓXIMA SEGUNDA (29), ANTAQ DEBATERÁ, EM MODO VIRTUAL, MELHORIAS DE PROPOSTA NORMATIVA	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
MINISTÉRIO DA ECONOMIA FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER SISTEMA INTEGRADO DE ANÁLISE CRIMINAL	9
ESTUDO APRESENTA GRAU DE MATURIDADE DIGITAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS	10
QUASE DOIS MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL	11
RECEITA PROMOVE INICIATIVAS DE CIDADANIA FISCAL PARA CONSCIENTIZAR SOBRE A FUNÇÃO DOS IMPOSTOS	12
MINISTRO DA ECONOMIA APONTA O POTENCIAL DO BRASIL NA PRODUÇÃO AGRÍCOLA GLOBAL	13
MINISTRO ANUNCIA NOVO CICLO DE CRESCIMENTO ECONÔMICO.....	13
ARRECADAÇÃO FEDERAL COMPLETA DOIS ANOS COM RESULTADOS ACIMA DO ESPERADO POR ANALISTAS DE MERCADO ..	14
PORTAL PORTO GENTE.....	15
LOCOMOTIVA REFORMADA HOMENAGEIA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.....	15
CLUSTER PORTUÁRIO DE ÁGUAS PROFUNDAS DA BAIXADA SANTISTA	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	17
EDITORIAL – OS TRILHOS E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Codesa 1</i>	18
<i>Codesa 2</i>	18
<i>Codesa 3</i>	18
<i>Fiscalização</i>	18
NACIONAL - CÂMARA INICIA ESFORÇO CONCENTRADO PARA VOTAR PROPOSTAS	19
NACIONAL - GERENTE DA ANTT DEFENDE FERROVIAS PARA TRANSPORTE DE CARGAS DE LONGA DISTÂNCIA.....	20
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CRESCERÁ 12% NO 2º SEMESTRE, DIZ RABOBANK	21
REGIÃO NORDESTE - SUAPE EFETIVA TERMO DE COOPERAÇÃO COM AUTORIDADE MARÍTIMA DO PANAMÁ	22
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	23
REGIÃO SUDESTE - FIPS: EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO DEVE SAIR ESTA SEMANA	23
REGIÃO SUDESTE - MORRE, AOS 72 ANOS, EX-DIRETOR DE ENGENHARIA DA CODESP	24
NACIONAL – ENTREVISTA - OSMARI DE CASTILHO RIBAS - DIRETOR-SUPERINTENDENTE ADMINISTRATIVO DA PORTONAVE	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
PORTO DE SANTOS: MILHO LIDEROU EXPORTAÇÕES EM JULHO COM ALTA DE 104%	27
ARQUITETO IVAN CARVALHO MORAES ASSUME PRESIDÊNCIA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO NESTA SEXTA (26)	29
PORTO DO RIO DE JANEIRO PASSA POR TREINAMENTO DE ACORDO COM PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA.....	29
GUEDES DIZ QUE BRASIL PODE CRESCER ATÉ 3,5% EM 2023	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
ROL TAXATIVO DA ANS: SENADO APROVA PROJETO QUE OBRIGA PLANOS DE SAÚDE A COBRIREM TRATAMENTOS FORA DA LISTA	31
PETROBRAS REDUZ EM 15,7% PREÇO DA GASOLINA DE AVIAÇÃO, QUE ABASTECE PEQUENAS AERONAVES	33
PAÍS REGISTRA A CRIAÇÃO DE 218.902 EMPREGOS COM CARTEIRA ASSINADA EM JULHO.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	35
SUAPE LANÇA CHAMADA PÚBLICA PARA INSTALAÇÃO DE PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE DE R\$ 20,3 BI EM PE.....	35
BARRIL DE PETRÓLEO VOLTA A FECHAR EM FORTE ALTA	36
VALOR ECONÔMICO (SP).....	37
LICITAÇÃO DE TERMINAL DE SANTOS É ADIADA	37
MINÉRIO DE FERRO CAI 3,9% NO NORTE DA CHINA, PARA US\$ 101,80 POR TONELADA.....	37
HORIZONTE FAVORÁVEL	38
GOVERNO REVÊ ‘SUPERTERMINAL’ DE SANTOS	40
PETROBRAS: DESAFIO PARA PROJETOS DE EÓLICA EM ALTO-MAR É AJUSTAR A RELAÇÃO RISCO/RETORNO	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 107/2022
Página 3 de 56
Data: 29/08/2022
www.mercoshipping.com.br
mercoc@mercoshipping.com.br

EXPANSÃO DO PARQUE EÓLICO IMPULSIONA O MERCADO	42
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	43
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ABRE CONSULTA PÚBLICA VISANDO A REVISÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS.....	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	44
ABS LANÇA 'PRIMEIRO' GUIA DE SUSTENTABILIDADE PARA INDÚSTRIA OFFSHORE.....	44
SUPERINTENDÊNCIA-GERAL DO CADE RECOMENDA CONDENAÇÃO DE CARTEL EM LICITAÇÕES DA PETROBRAS	45
WILSON SONS CRIOU UMA NOVA DIRETORIA, A DE SUSTENTABILIDADE MONICA JAÉN	45
ARTIGO - OS PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA COMO NOVO MÉTODO DE VALOR ADUANEIRO	46
FALTAM ESTATÍSTICAS SOBRE TIPOS DE ACIDENTES MARÍTIMOS NO BRASIL, DIZ ADVOGADA TRABALHISTA	49
CODESA DELIBERA ESTA SEMANA SOBRE AUMENTO DE CAPITAL E ELEIÇÃO DE MEMBROS DO CONSAD.....	51
GIGANTE DE TRANSPORTE CMA CGM VÊ ABRANDAMENTO DAS TAXAS GLOBAIS DE FRETE.....	52
SUAPE PUBLICA CHAMAMENTO PÚBLICO PARA EMPRESAS INTERESSADAS NA CONSTRUÇÃO DE PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE	53
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 95,5 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JULHO, ALTA DE 7,3%	54
ARTIGO - RESULTADOS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022 E PERSPECTIVAS.....	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GRUPO TRIBUNA MOSTRA CAMINHOS PARA O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO NO SUMMIT PORTOS 2022

Evento reunirá na próxima quinta-feira (1º), em Brasília, autoridades e especialistas do segmento
Por: Anderson Firmino



A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira atingiu 28,9% no mês de julho
Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

Impactos da restrição da capacidade portuária nos custos e na eficiência logística do País, operações integradas e desafios para o aumento da produtividade. Estas são três faces de uma mesma questão, que move o Summit Portos 2022 - Capacidade e Competitividade, marcado para a próxima quinta-feira (1º), no Brasília Palace Hotel, na Capital Federal. Com realização do Grupo Tribuna, o evento será transmitido ao vivo pelo aplicativo Summit Portos, disponível nos sistemas iOS e Android.

Em Brasília, um time de especialistas e autoridades ajudará a traçar a radiografia de uma necessidade urgente da economia brasileira: maior participação global, com a resolução de problemas logísticos e de infraestrutura. Quem dá os detalhes é o engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes Luís Cláudio Santana Montenegro.

“O primeiro painel deve tratar do principal problema, que é a questão da falta de capacidade nas nossas infraestruturas logísticas, uma situação que leva à formação de filas. Elas são o resultado da ineficiência. O segundo vai mostrar as experiências internacionais a partir do momento em que esse problema foi encarado no exterior. E o terceiro painel será sobre como nós deveríamos lidar com isso”.

O especialista estima que R\$ 48 bilhões por ano sejam desperdiçados com caminhões e navios parados em filas nos portos brasileiros. Para se ter uma ideia, no decreto que inclui o Porto de Santos no programa de desestatização, o investimento previsto é de mais de R\$ 18 bilhões. Para ele, a solução para a falta de capacidade vem em três etapas.

“A primeira é melhorar a eficiência. Quando você chega a um nível em que essa mudança começa a não trazer resultado, parte-se para a expansão da capacidade da infraestrutura que você tem. Por fim, se não for mais possível, novas estruturas precisam ser criadas”.

Restrição de capacidade

Consultor na área de Infraestrutura, economista e professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Gesner Oliveira entende que a restrição na capacidade operacional deve ser atacada em nome do ganho de competitividade. “Temos uma demanda por serviços portuários que excede muito a oferta. Existe aí um grande problema de subinvestimento e precisamos de um salto”.

Montenegro vai na mesma linha, citando a situação do Porto de Santos como exemplo de uma melhor e mais adequada ocupação. “É um porto que possui um gargalo enorme de capacidade e tem áreas vazias, como a do STS10, um espaço nobre, na entrada do Porto. Está assim há muitos anos por dois simples motivos: insegurança jurídica e burocracia”.



Já Oliveira acrescenta que, mesmo que os investimentos para a melhoria das questões logísticas sejam viabilizados, ela não acontece de forma imediata. “Você tem uma necessidade de investimento muito grande e existe um hiato temporal, antes do qual não se consegue ter benefício. Então, a gente precisa ser o mais rápido possível e atrair capital privado”.

“Estamos falando de engenharia de transporte. Mas lidamos com isso muito na base do achismo, das hipóteses. Temos que eliminar esse Custo Brasil”, complementa Montenegro.

Expansão e competitividade

A fórmula para a expansão da capacidade e a retomada da competitividade não é algo pronto, mas certamente inclui elementos como segurança jurídica para investimentos, eficiência das agências reguladoras - especialmente a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) - e o Estado como indutor. Na visão dos especialistas que participarão do Summit Portos 2022, esse pode ser o caminho das pedras.

“Precisamos criar regras que facilitem o investimento. Depois, a agência reguladora, no caso a Antaq, deve ter uma presença forte para evitar eventuais abusos”, explica Luís Cláudio Santana Montenegro.

De acordo com o consultor, até pouco tempo, a visão era quase desestimuladora de investimentos. “O que acontecia no Brasil num passado recente? À medida que você desconfia da capacidade de coibir abusos, impede o investimento. É o que de pior pode acontecer. As agências reguladoras, felizmente, têm evoluído muito, sobretudo a Antaq”.

Para Gesner Oliveira, o Estado precisa ser um bom regulador. “Pode coordenar iniciativas, mas é um mau empresário, em geral. Não usa os recursos de forma mais eficiente, não tem a mesma qualidade de gestão. E também está sujeito a ciclos políticos”.

Oliveira acredita que as empresas devem focar na questão da inovação, sobretudo num momento em que precisam ter políticas robustas de ESG (sigla em inglês para ambiental, social e governança).

“As empresas e entidades devem promover esse conhecimento das melhores práticas. Por outro lado, é preciso haver uma articulação com centros de pesquisa, universidades e laboratórios. O Governo pode ser esse elo”, recomenda.

Todas as melhorias, somadas, poderão ajudar o País a melhorar sua participação no comércio exterior internacional. “A participação é de apenas 1,04%. Quase nada para um país do tamanho do nosso. É o resultado final de como estamos tratando nossos problemas”, encerra Montenegro.

Programação

12h - Palestra especial com o ministro Marcelo Sampaio

13h30 - Diagnóstico do setor portuário: Gesner Oliveira, consultor, economista e professor da FGV; Augusto Nardes, ministro do TCU; Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq; José Perboyre Ferreira Gomes, presidente da ABPA; Alexandre Barreto, superintendente-geral do Cade

14h35 - Melhores práticas no mundo: César Mattos, ex-secretário de advocacia da concorrência a e competitividade do Ministério da Economia; Jonas Mendes Constante, diretor da Fundación Valenciaport; Flávio da Rocha Costa, gerente-geral de logística da Eldorado Celulose

16h - Desafios: Luís Claudio Montenegro, consultor em logística multimodal; Mario Povia, secretário nacional de Portos; Patricia Lascosque, superintendente institucional de logística da Suzano Celulose; Leo Huisman, head of terminals americas - APM Terminals; Mateus Szwarcwing, diretor-presidente da EPL; Bruno Nunes Sad, diretor de projetos especiais do Ministério da Economia

17h15 - Palestra Perspectivas: Marcus Vinicius Dias, secretário executivo do Ministério de Saúde

17h35 - Encerramento com Patricio Junior, diretor de Investimento em terminais da TIL

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/08/2022

CONSULTOR FALA SOBRE O PANORAMA DE INVESTIMENTOS NO ECOSISTEMA PORTUÁRIO

Juan Duarte é especialista global em crescimento estratégico e financiamento de obras portuárias

Por: *Anderson Firmino*



O consultor global Juan Duarte, que participará do XXX Congresso Latino-Americano de Portos Foto: Divulgação

O consultor global Juan Duarte, que participará do XXX Congresso Latino-Americano de Portos, promovido pela AAPA Latino e com patrocínio do Grupo Tribuna, entre os dias 28 e 30 de novembro, em Santos, mostra lucidez sobre o panorama de investimentos no ecossistema portuário do continente.

Ele descarta a falta de dinheiro para investimentos, mas avisa: o lema é menor apetite pelo risco e maior rigor na seleção de projetos. Em entrevista para A Tribuna, Duarte destaca o peso das inovações na atração de investidores. Adiante, leia trechos da conversa.

No que consiste o financiamento inteligente na área portuária?

O financiamento inteligente é o conjunto de medidas e ações, tanto operacionais quanto financeiras, em curto, médio e longo prazos, para garantir a saúde financeira de empresas, o fluxo de caixa para operações e o capital necessário para o plano de crescimento. No entanto, o conceito nos portos está relacionado à capacidade de produzir dinheiro em nossas empresas de forma inteligente, rentável e consistente.

Pensando num cenário pós-pandemia e conflitos como Rússia vs. Ucrânia, qual o segredo para atrair investidores não especulativos?

O setor portuário caracteriza-se pela ausência de investidores especulativos, já que os projetos são, geralmente, de longo prazo. No entanto, não é verdade que não há dinheiro disponível. O que acontece é que o dinheiro disponível tem menos apetite ao risco e é mais rigoroso na seleção dos projetos que deseja financiar.

De que forma devem ser realizados o planejamento, a medição e o monitoramento das oportunidades de investimento?

O planejamento é um elemento fundamental nestes tempos de incerteza. Portanto, é necessário priorizar ações que gerem maior valor para clientes, maior valor para os colaboradores, nosso principal ativo, e, principalmente, tenham um índice de rentabilidade maior, que nos permita gerar um fluxo de caixa mais saudável. A medição do investimento deve ser acompanhada por uma equipe de gerenciamento do projeto que o monitore periodicamente para garantir sua realização.

Qual o peso das inovações tecnológicas ao determinar o tipo de investimento inteligente a ser feito?

Os investimentos em tecnologia são muito importantes, mas, ao mesmo tempo, é preciso ter muito cuidado. Estes podem ser investimentos simples, que permitam automatizar e/ou otimizar um processo interno; ou um grande investimento com um efeito central sobre o núcleo de um negócio, o que vai requerer mais planejamento. O efeito que estes investimentos têm sobre a rentabilidade e o risco de recorrência dos rendimentos determinarão o peso dado aos investimentos em tecnologia.



Como driblar a burocracia, visando a viabilizar investimentos e não afugentar potenciais investidores?

Este tipo de análise é parte dos riscos que precisamos avaliar. Se o observarmos da parte das administrações portuárias públicas, uma estrutura de governança corporativa forte é essencial para proporcionar segurança aos investimentos de longo prazo e reduzir a exposição às mudanças políticas. Se o considerarmos a partir do setor privado, o risco regulatório ainda estará latente. Portanto, devemos priorizar aqueles investimentos que maximizam a rentabilidade durante o período de nossa concessão ou o período do plano estratégico e aqueles que, sem negligenciar a rentabilidade, geram maior valor para nossos clientes e nos permitem cumprir a regulamentação existente e as exigências do mercado. Isto, às vezes, requer muita criatividade de nossa equipe.

O que deve ser feito pelo setor privado e, especialmente, pelo setor público, nesse aspecto?

No setor público, uma forte governança corporativa, com políticas, regras e órgãos de controle claros, e um planejamento de longo prazo com revisões periódicas, para atingir de forma otimizada o que o mercado internacional está exigindo. E, sem dúvida, um pouco de sorte para resistir às mudanças políticas. No setor privado, uma avaliação, estruturação, execução, medição e gestão de projetos muito rigorosa de todos os nossos indicadores operacionais e financeiros.

Como você acredita que as práticas de sustentabilidade e ESG, especialmente no setor portuário, podem atrair investidores inteligentes?

O setor portuário é muito ativo nas práticas de sustentabilidade. Os bancos e as instituições financeiras exigem isso em nossa avaliação como consultores quando vão conceder financiamento. Quanto maior o volume do financiamento, mais rigorosa será a avaliação do componente ESG.

O que deve ter um projeto que agregue valor aos clientes e também aos colaboradores, e seja atrativo para quem deseja investir?

O que percebemos, em geral, é que as empresas tradicionais estão acostumadas a servir os seus clientes da maneira como têm feito durante muitos anos: sem inovações e se preocupar em ouvir mais ativamente seus clientes e o mercado. Quando começam a fazer isso, percebem que alguns de seus serviços não agregam tanto valor, não são tão lucrativos quanto pensavam e, pelo contrário, geram uma carga de trabalho significativa. O mesmo acontece com funcionários. Eles exigem treinamento, uma gerência que os escute e se interesse em obter o melhor de cada membro e trabalho em equipe.

Como gerar lucros, diminuindo custos e garantindo eficiência no setor portuário? Do ponto de vista de investimentos inteligentes, o que é preciso para viabilizar esse ganho de competitividade?

A chave para isso é não ficar na zona de conforto, mas monitorar e avaliar continuamente o que fazemos com nossos serviços. Operações eficientes e seguras devem ser uma obsessão para todos no setor.

Formação e capital humano: em que este tipo de característica pode ser revertido em potenciais investimentos?

Uma equipe profissional, orientada e bem treinada aumenta consideravelmente o valor de nossas empresas. Eles facilitam a estruturação, a execução, a medição e a tomada de decisões em nossos projetos. A ordem contribui para o crescimento estratégico.

Por fim, qual a expectativa para o AAPA Latino, especialmente em Santos, que tem um porto importante e que busca a melhoria na relação com a Cidade?

O AAPA Latino é, sem dúvida, o principal evento portuário do continente ano após ano. O fato de ser realizado em um porto tão icônico e importante para a indústria portuária nacional e internacional como Santos, em um País espetacular como o Brasil, significa que esta edição especial do 30º aniversário do evento escolheu a melhor sede para a comemoração. Tenho certeza de que nos sentiremos em casa.

TAXA SOBRE CONTÊINERES LIBERADA EM PARANAGUÁ NÃO DEVE AFETAR O PORTO DE SANTOS

Decisão vale para porto paranaense; para associação de terminais, pode sinalizar volta definitiva da cobrança

Por: Anderson Firmino



Segundo a Abratec, movimentação no Porto de Santos não será impactado pela decisão Foto: Matheus Tagé/AT

O juiz federal substituto da 1ª Vara Federal de Paranaguá (PR), Guilherme Roman Borges, restabeleceu a cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) no Porto de Paranaguá. A tutela antecipada foi deferida a pedido do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). A decisão é do dia 5 e, dela, cabe recurso.

Para o presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, ela pode sinalizar a volta definitiva da taxa no País todo, o que favoreceria o segmento. A entidade aguarda uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF).

“Fico feliz que a gente tenha conseguido, neste caso, a suspensão da proibição (da SSE). É algo a comemorar e sinaliza que ela possa ser retomada para outros terminais. Há várias ações circulando, e vamos ver como elas vão terminar”, diz. O TCP não quis se manifestar sobre a decisão.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) havia suspenso a cobrança em 28 de julho, sob orientação do Tribunal de Contas da União (TCU).

O SSE é cobrado dos terminais retroportuários, os chamados portos secos. Os terminais marítimos cobram essa taxa pela necessidade de retirar os contêineres das pilhas de armazenamento, tornando possível seu transporte.

Conforme a assessoria do TCU, a decisão está suspensa devido a recurso apresentado pela Antaq, que tem como relator o ministro Augusto Nardes.

No dia 22 de junho, o Acórdão 1448/2022 - Plenário do TCU determinou à agência reguladora o prazo de 30 dias para a anulação de todos os dispositivos da Resolução 72/2022, que dizem respeito à possibilidade de cobrança do serviço de SSE por causa de “desvio de finalidade”.

No STF, a demanda interposta pela Abratec continua na fase de análise e tem como relator o ministro Dias Toffoli.

Não afeta, diz Morel

O presidente da associação não acredita que a decisão tomada para Paranaguá reflita na movimentação de cargas no Porto de Santos.

“Trata-se de um valor bastante pequeno, dentro da cadeia logística. Não faz sentido, para não pagar SSE, fazer um transporte rodoviário caríssimo entre Paranaguá e Santos. Nesse sentido, não vai impactar”, avalia Caio Morel.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/08/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

NA PRÓXIMA SEGUNDA (29), ANTAQ DEBATERÁ, EM MODO VIRTUAL, MELHORIAS DE PROPOSTA NORMATIVA

Documento que está em pauta estabelece procedimentos administrativos relativos às atividades de fiscalização de competência da Agência

Brasília, 29/08/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará audiência pública, nesta segunda-feira (29), para debater o aprimoramento de proposta normativa da Agência. Na ocasião, o tema trará como foco os procedimentos administrativos adotados no exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ.

Dinâmica

As inscrições serão realizadas entre 9h e 14h do mesmo dia por meio do aplicativo Whatsapp (61 - 2029-6940). A audiência será transmitida ao vivo via streaming, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no YouTube. Além de enviar as contribuições por vídeo, áudio ou por escrito no Whatsapp, os interessados também poderão se manifestar na sala de reunião criada no aplicativo Zoom. Para tanto, o participante deverá encaminhar seu endereço eletrônico de login na plataforma a fim de ser convidado para entrar na sala. Em caso de problemas de acesso, ocorrerá uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições.

A sessão também será transmitida ao vivo pelo canal do YouTube sem a necessidade de inscrição.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 29/08/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER SISTEMA INTEGRADO DE ANÁLISE CRIMINAL

Acordo de cooperação com a Polícia Federal e a Secretaria-Geral da Presidência da República visa aperfeiçoar o uso, o controle e a qualidade dos dados de estatísticas criminais

A Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (SEDGG/ME) assinou, na última sexta-feira (26/8), acordo de cooperação técnica com a Secretaria Especial de Modernização do Estado da Secretaria-Geral da Presidência da República (Seme/PR), e com a Polícia Federal (PF). O objetivo da parceria é a criação do Sistema Integrado de Gestão de Dados e Análise Criminal (SigaCrim), que aperfeiçoará o uso, o controle e a qualidade dos dados de estatísticas criminais.

A ferramenta, que será desenvolvida no âmbito do Programa Startup GOV.BR, permitirá a integração da coleta, armazenamento, análise e apresentação dos dados de estatística criminal e produtividade operacional, oriundos dos sistemas internos da PF, com a devida qualidade – dados completos, contemporâneos, precisos e íntegros.



Com a tecnologia do SigaCrim, busca-se trazer mais eficiência e melhores práticas ao processo de investigação criminal da Polícia Federal. O trabalho – baseado em dados e evidências – orientará a PF em sua atuação proativa de repressão a organizações criminosas, a partir da identificação de seus padrões de atuação, com foco nos crimes de maior relevância, abrangência e gravidade, impulsionando a diminuição dos índices de criminalidade.

O acordo de cooperação técnica tem prazo de vigência de 12 meses, podendo ser prorrogado, mediante a celebração de aditivo.

Startup GOV.BR

O programa Startup GOV.BR do Ministério da Economia tem a finalidade de apoiar iniciativas de transformação digital de serviços públicos nas mais diversas áreas: infraestrutura, agricultura, educação, segurança, saúde e meio ambiente. O programa aplica, no poder público, estratégias de trabalho em equipe, metodologias ágeis e desenvolvimento de inovações nos moldes da iniciativa privada. Atualmente, há 30 times do Startup GOV.BR atuando em 17 órgãos da Administração Pública federal.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/08/2022

ESTUDO APRESENTA GRAU DE MATURIDADE DIGITAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS

Mapa de Governo Digital 2022, produzido pelo ME e Banco de Desenvolvimento da América Latina, aborda desafios estratégicos para aprimoramento das políticas públicas

Estudo realizado pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e pela Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (SEDGG/ME), com o apoio da MacroPlan, traz um panorama da evolução da maturidade digital dos municípios brasileiros. É o *Mapa de Governo Digital 2022* (<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/transformacao-digital/rede-nacional-de-governo-digital>), apresentado pelo ME na última sexta-feira (26/8). Em sua primeira edição, o estudo mostra o estágio atual dos municípios em meio a uma transformação intensificada durante a pandemia de Covid-19 e contribui para o aprimoramento das políticas públicas de governo digital na esfera municipal.

A pesquisa foi aplicada, de fevereiro a março de 2022, entre gestores de 52 cidades (sendo 16 capitais) com populações acima de 200 mil habitantes, recorte de um universo de 155 municípios que produzem 59% do Produto Interno Bruto (PIB) e onde vivem 99 milhões de pessoas. O Mapa traz a análise de mais de 80 indicadores da Pesquisa de Informações Básicas Municipais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Munic/IBGE), que estão relacionados às dimensões de infraestrutura, governança, pessoas, serviços e processos de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

Resultados da pesquisa

A pesquisa revelou que as infraestruturas em TIC foram aprimoradas nos municípios, mas ainda persistem baixos níveis de integração de informações e sistemas, além da falta de transparência de dados. Foram identificadas, também, tendências claras de institucionalização do esforço de transformação digital, que é financiada, na maioria das vezes, por recursos próprios.

Com relação às principais motivações para o aprimoramento digital, foram apontadas a necessidade de melhoria de serviços aos cidadãos e a redução de custos de operação. O estudo constatou, ainda, que as prefeituras estão utilizando, cada vez mais, as redes sociais para promover os serviços e ouvir os moradores.

De acordo com o Mapa, para que os municípios alcancem uma transformação digital efetiva, é preciso que vençam 10 desafios estratégicos: a digitalização dos serviços públicos; a inclusão digital do cidadão; a contratação de soluções inovadoras; o patrocínio de lideranças; a segurança de



dados; a conversão dos sistemas legados; o redesenho de processos; o fomento às competências digitais; a retenção de times especializados; a garantia de recursos financeiros para constante atualização e manutenção do processo.

O estudo possibilitou, também, traçar um quadro a respeito dos caminhos para o fortalecimento da agenda da transformação digital municipal. O material já está disponível aos municípios que queiram conhecer diversas práticas bem-sucedidas e avançar na agenda de transformação digital.

Rede GOV.BR

O Mapa de Governo Digital é mais um produto voltado para apoiar a transformação digital dos municípios, desenvolvido no âmbito das ações da rede integrativa do GOV.BR. A rede, de natureza colaborativa, tem como finalidade realizar o intercâmbio, a articulação e a criação de iniciativas relacionadas à temática de Governo Digital no setor público. É formada pelos entes federados mediante Termo de Adesão assinado pela autoridade máxima do Poder Executivo em nível estadual, distrital ou municipal. Já participam da rede GOV.BR 23 estados e 140 municípios.

Confira a íntegra do Mapa de Governo Digital (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/agosto/estudo-apresenta-grau-de-maturidade-digital-dos-municipios-brasileiros>).

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

Data: 29/08/2022

QUASE DOIS MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022 JÁ FORAM ENVIADAS À RECEITA FEDERAL

Expectativa é receber entre 5.840.000 e 5.900.000 declarações até o dia 30 de setembro, fim do prazo

Faltando um pouco mais de 30 dias para o fim do prazo de entrega da Declaração do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (DITR-2022), 1.890.192 milhão de contribuintes já enviaram o documento à Receita Federal. Pessoas e empresas que são proprietárias, titulares do domínio útil ou possuidoras de qualquer título do imóvel rural estão obrigadas a apresentar a DITR. O contribuinte deve elaborar a declaração por meio do Programa Gerador da Declaração do ITR, disponível na página da Receita Federal e transmiti-la pela Internet.

Quem não apresentar a declaração no prazo, que termina em 30 de setembro – estará sujeito à multa de 1% ao mês ou fração de atraso, lançada de ofício e calculada sobre o total do imposto devido.

O valor do imposto pode ser pago em até quatro quotas iguais, mensais e sucessivas, sendo que nenhuma quota pode ter valor inferior a R\$ 50. Imposto de valor inferior a R\$ 100 deve ser pago em quota única, e a quota única ou a primeira quota deve ser paga até o último dia do prazo para a apresentação da DITR.

Diversas instituições de ensino superior possuem Núcleos de Apoio Contábil e Fiscal (NAF) que, em parceria com a Receita Federal, prestam orientações para o preenchimento e entrega da DITR, de forma virtual e gratuita à sociedade.

Até o momento, o estado da Bahia tem o maior número de declarações enviadas – 535.154 –, seguido por Minas Gerais, com 305.343, e Rio Grande do Sul, com 125.377.

Acesse o [perguntas e respostas ITR2022 para mais esclarecimentos](https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/itr) (<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/itr>).

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

Data: 29/08/2022

RECEITA PROMOVE INICIATIVAS DE CIDADANIA FISCAL PARA CONSCIENTIZAR SOBRE A FUNÇÃO DOS IMPOSTOS

Ações demonstram ao cidadão o impacto do trabalho realizado pela instituição

A conscientização sobre a importância socioeconômica dos tributos está no centro das iniciativas de cidadania fiscal realizadas pela Receita Federal do Brasil (RFB). Mais do que o incentivo à observância dos compromissos relacionados ao pagamento de impostos, as ações buscam demonstrar, para os contribuintes atuais e também aos do futuro, como sua participação é essencial para a execução das políticas públicas necessárias ao desenvolvimento do país.

O surgimento do conceito de cidadania fiscal no Brasil remonta à década de 1990, mas foi em 2002 – com a Portaria Interministerial nº 413 – que nasceu o Programa Nacional de Cidadania Fiscal. Mais de 20 anos depois, a RFB, por meio da Coordenação Nacional de Cidadania Fiscal, desenvolveu ações para incentivar uma mentalidade de compromisso do indivíduo com a coletividade.

Núcleo de apoio

Uma dessas iniciativas é o Núcleo de Apoio Contábil e Fiscal (NAF) que, por meio de parcerias com universidades, capacita alunos para prestarem orientação tributária gratuita a cidadãos e instituições que não podem pagar um escritório de Contabilidade, e a entes subnacionais que precisam criar ou aprimorar sua estrutura contábil.

Por meio do NAF, a Receita Federal mantém parceria atualmente com 484 universidades em todos os estados do país. Em sua maioria, os participantes são estudantes de Ciências Contábeis, mas as faculdades de Administração, Economia e Direito também têm papel expressivo. Durante a pandemia, o NAF passou a oferecer orientação de forma remota.

Reconhecido internacionalmente, o exemplo brasileiro do NAF foi levado a 13 países da América Latina, com patrocínio do EUROSocial – programa da União Europeia –, e é objeto de divulgação da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

IR e aduanas

Outra iniciativa de cidadania fiscal na Receita é a campanha de Destinação do Imposto de Renda (IR), por meio da qual o cidadão pode direcionar uma parte de seu imposto devido a fundos municipais e estaduais para repasse a entidades assistenciais que atendem crianças, adolescentes e idosos – sendo até 3% para cada um dos fundos.

Os municípios e Organizações da Sociedade Civil contam com ajuda do NAF para fazer a articulação necessária para receber os repasses. Esse é mais um exemplo da transversalidade entre as atribuições da cidadania fiscal e outras áreas da Receita.

O conceito de transversalidade está presente ainda na ação “Conheça a nossa Aduana”, que possibilita o contato direto do cidadão com as alfândegas e inspetorias da RFB. Em visitas aos locais de trabalho dos servidores da Receita, é possível conhecer, por exemplo, os resultados da atuação do órgão voltada ao combate à pirataria, ao descaminho e ao contrabando, o que contribui para a proteção da indústria nacional.

A Destinação de Mercadoria Apreendida também é focada na conscientização para a cidadania fiscal. Nessa iniciativa, grupos da comunidade conhecem casos como o da transformação – realizada em institutos federais e universidades – de tabaco apreendido em adubo e inseticida, e de aparelhos de TV Box em minicomputadores destinados a escolas públicas; ou ainda de cola tóxica que virou tinta e bebidas alcoólicas transformadas em álcool-gel.



Entre os projetos para o futuro, um dos destaques é a inserção da cidadania fiscal em cursos de extensão nas universidades. O propósito é ampliar, na sociedade, a reflexão sobre quem financia o Estado e como isso ocorre.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/08/2022

MINISTRO DA ECONOMIA APONTA O POTENCIAL DO BRASIL NA PRODUÇÃO AGRÍCOLA GLOBAL

Em agenda na Cotrijal, Paulo Guedes avaliou importância do setor no processo de reindustrialização

O ministro da Economia, Paulo Guedes, reafirmou nesta sexta-feira (26/8) o potencial do Brasil na produção agrícola mundial, considerado chave da segurança alimentar do planeta. Durante evento organizado pela Cooperativa Agropecuária e Industrial (Cotrijal) de Passo Fundo (RS), o ministro falou da importância da região, responsável por cerca de 70% das cadeias de sementes, fertilizantes e máquinas do país.

Segundo ele, o próximo passo da industrialização do Brasil se dará na agroindústria, e pontuou que o controle de gastos públicos, a redução e simplificação dos impostos, do Custo Brasil, e a mudança do eixo de investimentos públicos para privados foram medidas essenciais para retomada do crescimento econômico do país.

A ruptura das cadeias produtivas globais causada pelos desafios enfrentados durante a pandemia da Covid-19 também foi destaque no discurso. O ministro falou da resiliência do Brasil, que continuou mantendo os sinais vitais em funcionamento mesmo em meio à crise. Complementou que o país está em posição privilegiada para se beneficiar da realocação global de investimentos por estar próximo dos grandes centros consumidores mundiais e ser uma democracia liberal com economia de mercado.

O evento reuniu empresários, produtores rurais e autoridades do estado do Rio Grande do Sul.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/08/2022

MINISTRO ANUNCIA NOVO CICLO DE CRESCIMENTO ECONÔMICO

Em palestra na Aclame, Paulo Guedes fez uma análise do cenário atual da economia brasileira e mundial

O Brasil está começando um ciclo de crescimento econômico enquanto o mundo vive um tempo de retração após décadas de expansão. A avaliação foi feita pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, durante palestra promovida pela Associação da Classe Média (Aclame) e pela Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs), em Porto Alegre.

O ministro explicou que a reconfiguração da economia brasileira em direção ao setor privado é o novo eixo do crescimento do país. Ele afirmou que a mudança dos marcos regulatórios possibilitou a contratação de investimentos privados para os próximos anos.

A redução de 35% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) da maioria dos itens fabricados no Brasil que, ao mesmo tempo, preserva a competitividade dos produtos da Zona Franca de Manaus, também foi destaque na fala de Guedes.

O ministro também ressaltou a responsabilidade fiscal na condução da política econômica, que transparece na projeção de superavit do governo central para o ano de 2022, como indicado pela última edição do relatório Prisma Fiscal, da Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia.



Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/08/2022

ARRECAÇÃO FEDERAL COMPLETA DOIS ANOS COM RESULTADOS ACIMA DO ESPERADO POR ANALISTAS DE MERCADO

Análise da SPE sobre a arrecadação de impostos em julho aponta para continuidade da retomada da economia

Pelo 24º mês consecutivo, a arrecadação federal ficou acima das estimativas feitas pelo mercado e, segundo o Prisma Fiscal, administrado pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia, as projeções continuam a indicar expectativas de continuidade da retomada da atividade econômica. Esse é o principal destaque da análise feita pela SPE sobre a arrecadação federal em julho, divulgada nesta sexta-feira (26/8) em entrevista coletiva realizada pela Receita Federal.

A arrecadação de julho de 2022 foi 7,6% superior ao projetado pelo mercado, e a diferença absoluta média nos últimos 12 meses está em 9%, informa a SPE. De acordo com a Secretaria, a arrecadação reflete outros indicadores que apontam para uma recuperação do nível de atividade econômica.

O Prisma Fiscal é um sistema de coleta de expectativas de mercado elaborado pela SPE para acompanhar a evolução das principais variáveis fiscais brasileiras, o que faz dele uma ferramenta para o aprimoramento dos estudos fiscais no país. Além disso, facilita o controle social a partir de uma ancoragem das expectativas em relação ao desempenho dessas variáveis fiscais (arrecadação total das receitas federais, receita líquida do governo central, despesa total do governo central, resultado primário do governo central e dívida bruta do governo geral).

Panorama macroeconômico

As estatísticas setoriais e de mercado de trabalho utilizadas para a análise dos impactos da conjuntura econômica na arrecadação federal de julho se referem aos dados divulgados em junho. O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) de junho é compatível com o ritmo de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) no segundo trimestre, conforme o BC. Proxy mensal do PIB, o IBC-BR avançou 0,7% em junho. Em termos anuais, o IBC-Br avançou 3,1%. No segundo trimestre, em comparação com o mesmo trimestre do ano passado, cresceu 3,0%, informou o coordenador-geral de Modelos e Projeções Econômico-Fiscais da SPE, Sérgio Gadelha.

Na passagem de maio para junho, os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostram que as vendas no varejo recuaram 1,4%, segundo a Pesquisa Mensal de Comércio; a indústria apresentou recuperação no segundo trimestre, refletindo o ganho de tração da indústria de transformação no período, apesar do recuo em junho (Pesquisa Industrial Mensal); o setor de serviços segue com bom ritmo, crescendo 0,7% na passagem de maio para junho, segunda alta seguida, e acumulando ganho de 2,2% desde março deste ano (Pesquisa Mensal de Serviços), com destaque para o setor de transporte.

Já na passagem de junho para julho, os indicadores de confiança do comércio e dos serviços da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre) apontam para a moderação do consumo de bens em julho. A confiança do consumidor avançou moderadamente em julho, influenciado pelo aumento das expectativas, atingindo 79,5 pontos. O Índice de Confiança de Serviços continuou crescendo: avançou 2,2 pontos em julho, para 100,9 pontos, alcançando o maior nível desde setembro de 2013. Após dois meses de alta, o Índice de Confiança do Comércio recuou 2,8 pontos em julho, para 95,1 pontos, enquanto o Índice de Confiança da Indústria aponta dinâmica positiva no curto prazo, mas com cenário desafiador. O Índice de Confiança da Construção Civil recuou 0,7 ponto em julho, para 96,8 pontos, mas sugere transição positiva para o terceiro trimestre.

Mercado de trabalho

Sobre o mercado de trabalho, a análise da SPE registra que a taxa de desemprego (ou taxa de desocupação) ficou em 9,3% no trimestre encerrado em junho, uma queda de 1,8 ponto percentual na comparação com o trimestre anterior. O número de desempregados recuou 15,6% no trimestre, totalizando 10,1 milhões de pessoas. Isso representa 1,9 milhão de pessoas a menos em busca por trabalho no país, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) continua divulgados recentemente pelo IBGE. Com a elevação dos salários reais efetivos e da população ocupada, a massa salarial real efetiva tem se expandido.

O Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) do Ministério do Trabalho e Previdência, confirma, por sua vez, que o ritmo de criação de empregos formais sinaliza um mercado de trabalho forte no primeiro semestre. Segundo o Caged, ocorreu em junho a criação líquida de 278 mil vagas de trabalho formal, com destaque para os setores da indústria e da construção civil.

O estudo da SPE registra ainda que as vendas de veículos iniciaram o segundo semestre em alta, com emplacamentos de veículos atingindo 182 mil unidades em julho, de acordo com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabravre). Outro indicador apresentado na análise foi o faturamento real, que cresceu em junho, avançando 0,9% em relação ao resultado de maio. Foi o segundo aumento consecutivo, que levou o índice ao maior patamar alcançado pelo faturamento real em 2022, segundo divulgado pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/08/2022



PORTAL PORTO GENTE

LOCOMOTIVA REFORMADA HOMENAGEIA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Redação Portogente

Iniciativa é alusiva ao calendário de 205 anos do município. Locomotiva passará a integrar frota da concessionária nas operações de carga entre Rondonópolis (MT) e Santos (SP)

Com o objetivo de resgatar a memória ferroviária e o sentimento de orgulho de gerações que contribuíram para a história de Araraquara e região, a Rumo, em parceria com a prefeitura, apresentou no último dia 28 de agosto, uma locomotiva em homenagem à Estrada de Ferro Araraquara (EFA). O evento contou com as presenças do prefeito, Edinho Silva; do vice-prefeito, Damiano Barbiero Neto; do presidente da câmara de vereadores, Aluisio Boi; e do gerente de relações governamentais da Rumo, Rodrigo Verardino De Stéfani, além da equipe dos colaboradores da empresa responsáveis pela iniciativa e execução da homenagem.



Rumo 29

Fundada em 1895, a EFA marcou gerações pela representatividade do modal no desenvolvimento dos municípios no transporte de cargas e passageiros. Foram pouco mais de 70 anos de existência e um legado que permitiu o desenvolvimento por cerca de 400 quilômetros de extensão no noroeste paulista até as margens do Rio Paraná, divisa com Mato Grosso do Sul.

Com uma pintura que remete aos modelos GP-9 e GP-18, que começaram a rodar pelos trilhos da EFA entre 1958 e 1960, a locomotiva passará a integrar a frota de mais de 1.200 locomotivas da Companhia

que operam em nove estados do país. A locomotiva-tributo irá circular na Malhas Norte e Paulista, que conectam o estado de Mato Grosso até o Porto de Santos, em um trecho com mais de 1.600 quilômetros de ferrovia.

"É sinônimo de orgulho ver o nome de Araraquara estampado na locomotiva", afirma o prefeito Edinho Silva. "Uma justa homenagem à história do município e das ferrovias que seguem contribuindo para o desenvolvimento econômico do país.

A empresa mobilizou 15 profissionais para trabalhar diretamente na remodelagem da locomotiva -- um modelo C44-9W originária da Ferronorte. Foram utilizados 50 litros de tinta, com os serviços de pintura e acabamento se estendendo por 30 dias. De acordo com o gerente de relação governamentais da Rumo, Rodrigo Verardino De Stéfani, o engajamento dos colaboradores e a paixão pela ferrovia foram fundamentais para tirar o projeto do papel.

"Araraquara é uma cidade que respira ferrovia ", diz o gerente. "Nós temos aqui diversos profissionais que seguiram essa carreira por influência dos avós, tios e pais. São diversas gerações movidas por essa paixão. Nada mais justo do que fazer essa homenagem no mês em que o município celebra seus 205 anos".

Entre as muitas histórias que exemplificam esse amor pela ferrovia, está a do idealizador do projeto, Luiz Fernando Milani, técnico especializado da oficina de Araraquara. Ele atua na área desde 2001, realizando a manutenção e o reparo dos motores a diesel das locomotivas que operam na região. Neto de ferroviário, ele conta como surgiu a ideia da homenagem à EFA.

"Desde criança eu visitava a estação de Araraquara com meu avô e meu tio, que eram ferroviários", afirma Milani "Eu tinha um sonho de ver uma locomotiva que remetesse ao passado circulando para homenagear as famílias dos ferroviários e a população de Araraquara. Levei a ideia para meus colegas e todos abraçaram essa causa".

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/08/2022

CLUSTER PORTUÁRIO DE ÁGUAS PROFUNDAS DA BAIXADA SANTISTA

Editor Portogente

O movimento da aceleração levado ao extremo tende a liquidar com a especialização do espaço. (McLuhan)

A construção do Porto de Santos de águas profundas (off-shore) é uma condição determinante para participar do novo paradigma do comércio marítimo internacional. A inovação tecnológica, que agiliza e aumenta a escala da movimentação de mercadorias, impõe a operação de navios de maior porte e tecnológicos, na busca de produtividade. Entretanto, as atuais dimensões do principal porto brasileiro são insuficientes para atender a esse desafio. A solução dessas barreiras, para maior profundidade e expansão, já tem endereço: Ponta do Itaipu, em Praia Grande. Será um novo tempo da relação Porto&Cidade, na região metropolitana.



Novo Milênio: Histórias e Lendas de Praia Grande.

Leia também * Desenvolvimento do Porto de Santos como obra de arte

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114962-o-desenvolvimento-do-porto-de-santos-tratado-como-uma-obra-de-arte>

Esse projeto já foi desenvolvido e muito bem detalhado, em 2012, pela construtora Walter Torre, que contratou assessoria de uma empresa espanhola especializada. Portanto, está posta para

debate a pauta dessa urgente solução, que irá potencializar o desenvolvimento do porto, da Região Metropolitana da Baixada Santista e de toda sua hinterlândia. Trata-se de uma decisão de Estado, para o desenvolvimento estratégico da indústria e do comércio, através da logística da blockchain na 5G e navios digitais, fomentando e expandindo o comércio internacional e parcerias mundiais.

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

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

O atual canal de acesso ao Porto de Santos, com sua curva com pouco raio e pouca largura, tem padrão inferior à moderna navegação do comércio internacional. Por sua situação junto à cidade e o custo dessa obra, o benefício é inferior ao do porto em águas profundas. Há pouco mais de 5 anos, o falecido Antonio Passaro, presidente da Brasil Terminal Portuário – BTP, lançou a campanha Santos17, com objetivo de mobilizar a comunidade do porto para aprofundar o canal a 17 metros, focando os navios porta-contêineres e que também deve ser implementada. Até agora a proposta não saiu do papel.

Leia ainda * Porto de Santos: adaptar-se ou morrer

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/85688-porto-de-santos-adaptar-se-ou-morrer>

Falta planejamento de médio e longo prazos. Função primeira da Autoridade Portuária, perceber as tendências do comércio e preparar o porto para ser produtivo no novo padrão de transportes. Talento do espírito animal que faz a economia andar; todavia, uma inclinação quase impossível de existir no modelo estatal. Levando em conta, também, a ameaça que essa evolução promove aos atuais atores da comunidade portuária. Entretanto, evoluir é preciso, bem como muito mais será acrescentado ao comércio pelo Porto, compatível com o transporte do comércio global mais nobre.

Leia também * Diálogo sincero entre atores do Porto de Santos e região

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114955-dialogo-sincero-entre-atores-do-porto-de-santos-e-regiao>

Cabe também à Agência Metropolitana da Baixada Santista -AGEM planejar o cluster do Porto de Santos, estendendo a atividade produtiva e de distribuição física, com eficiência, por toda a extensão da sua atuação, na primeira região metropolitana brasileira. Portanto, um projeto para o progresso e oportunidade de excelentes novos negócios. Sem sombra de dúvida, é hora de construir o cluster portuário de águas profundas Metropolitano da Baixada Santista.

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

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – OS TRILHOS E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A implantação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), um dos principais projetos para o desenvolvimento do complexo marítimo santista, o maior do Brasil, deve ter seu edital publicado nesta semana. A informação é da gerente de Regulação da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), Débora Andrade, e da assessora técnica da Diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Teofanes Signor, e é destaque em reportagem publicada nesta edição do jornal BE News.

Esse edital oficializará as regras para o chamamento público das empresas interessadas em operar o serviço de transporte ferroviário na área interna do Porto. De acordo com a SPA, o modelo de gestão prevê que todas as companhias que desejarem atuar nessa atividade vão se associar, compartilhando custos e as próprias operações.

Os futuros gestores da Fips terão de investir ao menos R\$ 891 milhões nos primeiros cinco anos de contrato, para expandir a capacidade de transporte ferroviário da malha interna do complexo marítimo. Essa medida será necessária para atender as expansões já previstas nas linhas férreas que chegam ao cais santista. Atualmente, a malha férrea portuária pode operar 50 milhões de toneladas anuais. Com as melhorias programadas, esse total deverá chegar a 115 milhões de toneladas anuais nos próximos cinco a dez anos.

Com a publicação do edital, o processo de implantação da Fips começa, definitivamente, a sair do papel. Trata-se de uma iniciativa estratégica para o necessário crescimento do Porto de Santos, dotando-o de condições para atender o próprio aumento do transporte ferroviário no País, eliminando gargalos logísticos nessa atividade e, por consequência, garantindo uma opção econômica e eficiente para os novos volumes de cargas que vão chegar à região nos próximos anos.

Dotar o principal porto do Brasil dos meios para ampliar suas operações ferroviárias é assegurar que ele continuará atendendo as demandas de seus usuários e, além disso, consolidar uma estratégia de desenvolvimento de menor custo e melhor eficiência. Apostar nas ferrovias é o caminho certo para o desenvolvimento do Porto de Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CODESA 1

A assembleia geral extraordinária dos acionistas da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que estava agendada para o último dia 23, será realizada na quarta-feira, dia 31, começando às 14h30, na sede administrativa de negócios da empresa, em Vitória (ES). Em pauta, o aumento do capital social, com a emissão de novas ações; a reforma integral do estatuto social, que será alterado na estrutura de governança, nos órgãos estatutários e quanto ao objeto social da companhia; e a destituição (ou aceitação de renúncia) dos membros dos conselhos de Administração e Fiscal, com a eleição novos integrantes para o de Administração.

CODESA 2

A reunião ocorrerá de forma híbrida, ou seja, será possível participar tanto presencialmente, como por teleconferência (pelo programa Microso Teams).

CODESA 3

As mudanças previstas na assembleia integram os preparativos para a conclusão do processo de desestatização da Codesa. Como revelou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, em entrevista exclusiva publicada no BE News no último final de semana, nesse mesmo dia 31, está prevista a assinatura do contrato de venda das ações da Codesa à Quadra Capital, que adquiriu a empresa em leilão realizado em março deste ano. Depois, só faltará oficializar a concessão dos portos de Vitória (ES) e Barra do Riacho (ES) à companhia, que já estará definitivamente desestatizada.

FISCALIZAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza hoje, a partir das 15 horas, uma audiência pública para debater suas atividades de fiscalização. Os interessados em participar

devem se inscrever das 9 às 14 horas, enviando uma mensagem pelo aplicativo Whatsapp para o número (61) 2029-6940. A sessão será transmitida pelo canal da Antaq no Youtube. Os participantes poderão participar por mensagens de áudio, vídeo ou por escrito no Whatsapp ou na sala de reunião a ser criada com o aplicativo Zoom (para ingressar nela, deve-se enviar uma mensagem manifestando o interesse).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NACIONAL - CÂMARA INICIA ESFORÇO CONCENTRADO PARA VOTAR PROPOSTAS

Destaque fica para possível análise da MP que altera regras para o cálculo do frete rodoviário de cargas

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



Ao todo, a pauta do Plenário contém 37 itens, entre projetos de lei, medidas provisórias e requerimentos de urgência

A Câmara dos Deputados iniciará hoje uma semana de esforço concentrado para votação de propostas legislativas. Ao todo, a pauta do Plenário contém 37 itens, entre projetos de lei, medidas provisórias e requerimentos de urgência.

O destaque fica para a votação da Medida Provisória (MP) 1.117/2020. A proposta altera regras para o cálculo do frete rodoviário de cargas. Permite que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atualize os valores mínimos sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel, em vez dos 10% previstos anteriormente.

Também está na pauta a MP1.118/2020, que anula até o fim do ano créditos tributários para empresas que compram combustível para uso próprio (empresas de ônibus, de aviação e transportadoras, entre outras).

A tendência é que a ordem de votações seja definida após a reunião de líderes que está marcada para o mesmo dia. A reunião também deve debater a possibilidade de ser marcada para esta semana a eleição para vaga de ministro do Tribunal de Contas da União (TCU).

Até o fim desta edição, a pauta do Senado não foi publicada.

Assinatura da Codesa

Nesta quarta-feira deverá acontecer a cerimônia de assinatura do contrato de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Conforme publicado na edição do fim de semana do BE News, a assinatura do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho deve acontecer três semanas depois.

A Quadra Capital venceu o leilão em março deste ano. A gestora participou da licitação por meio do Fundo de Investimento em Participações (FIP) Shelf 119, e ofereceu outorga de R\$106 milhões. O contrato, que será de 35 anos, prevê investimentos de R\$ 850 milhões, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos de Vitória e Barra do Riacho, que fazem parte da Codesa.

Agências reguladoras

Na segunda-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Não há destaque na pauta.

Amanhã a ANTT realiza a sua reunião administrativa de diretoria. Na pauta está uma solicitação de prorrogação de prazo adicional de até 30 dias para deliberação do colegiado sobre a Segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR2). O disposto regulamentará bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da ANTT.

Na quinta-feira a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza a sua reunião virtual de diretoria. Até o fim desta edição, a pauta de deliberações não foi liberada.

Um dia antes, na quarta-feira, a Antaq realizará um webinar para tratar dos obstáculos regulatórios ao transporte multimodal. A ideia do trabalho é buscar soluções para os gargalos que impedem o avanço da multimodalidade no País.

O debate contará com a presença do superintendente de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT, Crisano Della Giustina, do diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano.

TCU

O Tribunal de Contas da União realiza nesta quarta-feira a sua sessão de plenário. O único item de destaque trata de um embargo de declaração contra despacho que determinou a audiência de gestores do BNDES por irregularidades em operações de crédito para apoiar serviços de engenharia em obras aeroportuárias em entes públicos estrangeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NACIONAL - GERENTE DA ANTT DEFENDE FERROVIAS PARA TRANSPORTE DE CARGAS DE LONGA DISTÂNCIA

De acordo com Lorena Duarte, o incentivo ao modal trará, além da eficiência, redução do Custo Brasil e ganho ambiental

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



Em palestra no fórum da Kincaid, Lorena Duarte apontou as deficiências e desafios da malha ferroviária e a necessidade de investimentos

“O MODAL FERROVIÁRIO NÃO COMPETE COM O RODOVIÁRIO. ELES SE COMPLEMENTAM E CADA UM FAZ MUITO BEM O SEU PAPEL. A EXPANSÃO DO MODAL FERROVIÁRIO REDUZ CUSTOS NO TRANSPORTE DE CARGAS COMO ENCARGOS DE MANUTENÇÃO DE RODOVIAS E ACIDENTES, POR EXEMPLO”

LORENA CRISTINA DUARTE

gerente de Projetos Ferroviários da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A expansão do modal ferroviário no País tornará o transporte de cargas de longa distância mais eficiente, seguro e econômico, sem competir com o rodoviário. A avaliação é da gerente de Projetos Ferroviários da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Lorena Cristina Duarte. Na última quinta-feira, em palestra no fórum promovido pelo escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, na sede do Consulado-Geral Britânico, em São Paulo (SP), ela explanou sobre os investimentos em infraestrutura no setor.

Lorena Duarte defende que o transporte de cargas de longa distância seja realizado por ferrovias e os de curta e média distâncias por caminhões. Para ela, é a maneira mais eficaz e segura. “O modal ferroviário não compete com o rodoviário. Eles se complementam e cada um faz muito bem o seu papel. A expansão do modal ferroviário reduz custos no transporte de cargas como encargos de

manutenção de rodovias e acidentes, por exemplo”, afirmou Lorena em entrevista ao jornal BENews.

“A ferrovia é mais eficiente, reduz custos e é sustentável, tem menor impacto na emissão de gases. Há uma necessidade de equilíbrio entre os modais e, com isso, o Custo Brasil certamente será reduzido. O transporte rodoviário ficaria porta a porta, percorrendo distâncias menores, e o ferroviário, longas distâncias, aumentando eficiência e segurança”, acrescentou.

Segundo Lorena, atualmente, a malha ferroviária brasileira possui aproximadamente 30 mil quilômetros. Destes, apenas 7 mil km estão em plena operação e 13,5 mil km têm baixa densidade de tráfego. De acordo com os dados levantados, houve um acréscimo de malha de 4% nos últimos seis anos (200 quilômetros por ano).

Além da baixa exploração de ferrovias no país, Lorena expôs os gargalos históricos do setor como conflitos urbanos, ocupação irregular em faixa de domínio, subutilização ou ociosidade de trechos e conflitos entre rodovia e ferrovia nos acessos aos portos. Gargalos pontuais que poderão ser equacionados por meio de concessões ferroviárias à iniciativa privada.

A gerente de projetos da ANTT disse que o novo Marco Regulatório das Ferrovias pode ser um divisor de águas no País no fomento ao modal. “O que nós esperamos do Marco Regulatório é que ele fomente novos investimentos”, afirmou destacando a flexibilidade legal para atrair investimento privado em ferrovias. “Ele traz todo o esforço da implementação de infraestrutura, modernização, melhorias tecnológicas, operação e o risco fica ao encargo do autorizatário”, complementou.

Lorena destacou ainda que a nova legislação de ferrovias permitirá a expansão da malha em todo o território nacional. “Não existem fronteiras, nós já recebemos 80 requerimentos em 18 unidades da federação. Certamente, as ferrovias poderão ser exploradas em todo o território. A ideia é que se faça um avanço no modo de transporte ferroviário, até porque as ferrovias têm grande sinergia com os portos, que estão instalados em todo o país”, salientou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CRESCERÁ 12% NO 2º SEMESTRE, DIZ RABOBANK

Instituição especializada em agronegócio também acredita que o consumo interno vai crescer no final do ano

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



Nos primeiros sete meses de 2022 as exportações brasileiras de carne bovina cresceram 33%

As exportações brasileiras de carne bovina devem crescer 12% no segundo semestre de 2022, comparado ao mesmo período de 2021, esma o Rabobank, instituição financeira especializada em agronegócio. A comparação do banco está em seu relatório divulgado na última quinta-feira.

Nos primeiros sete meses de 2022 as exportações brasileiras de carne bovina cresceram 33%. O Brasil passa a ter 52% das exportações globais de carne bovina, diz o relatório.

O relatório afirma ainda que a demanda externa pela carne brasileira neste segundo semestre será maior do que a oferta. O banco também acredita que o consumo interno vai crescer no final do ano por conta do Auxílio Brasil de R\$600 para 20 milhões de pessoas, das eleições presidenciais e da Copa do Mundo de futebol, para encerrar o ano. O documento diz que “juntos, esses eventos

deverão sustentar preços da carne e do gado vivo”. No entanto, a demanda internacional deve elevar ainda mais os preços no mercado interno.

Um momento especial na China, por exemplo, é a comemoração da Semana Dourada no mês de outubro e o Ano Novo no início de 2023. Por esse motivo, importadores fazem estoque.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

REGIÃO NORDESTE - SUAPE EFETIVA TERMO DE COOPERAÇÃO COM AUTORIDADE MARÍTIMA DO PANAMÁ

Intenção é trocar experiências nas operações portuárias e em ações que promovam o crescimento econômico com sustentabilidade

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



Representantes de Suape e da Autoridade do Canal do Panamá também discutiram a atualização do acordo de cooperação celebrado em 2019

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) e a Autoridade Marítima do Panamá (AMP) assinaram um termo de cooperação técnica, no último dia 24, com o propósito de compartilhar experiências inovadoras e exitosas nas operações portuárias e no desenvolvimento de ações

socioambientais que promovam o crescimento econômico com sustentabilidade.

No encontro, estiveram presentes o diretor de Planejamento e Gestão do atracadouro pernambucano, Francisco Martins; a diretora de Portos, Flor Piy; e o coordenador de Projetos Estratégicos, Tomás Douglas, ambos da AMP.

O documento assinado entre as instituições tem por objetivo criar conexões com parceiros internacionais, assim como a viabilização de novas rotas marítimas. “Isso reflete diretamente no aumento da movimentação de cargas e no incremento nos negócios para o porto”, ressalta Francisco Martins.

Cumprindo agenda na capital panamenha, o representante de Suape revelou que foram definidas, na reunião, as premissas do Memorando de Entendimento com a instituição, que é a autoridade portuária responsável por administrar 25 portos localizados fora da Zona do Canal do Panamá, e também reguladora de cinco terminais privados da megaestrutura com eclusas que fazem a ligação dos Oceanos Atlântico e Pacífico, numa extensão de 82 quilômetros.

“Suape hoje é referência em áreas importantes, transcendendo as fronteiras do Brasil num ambiente absolutamente globalizado como a logística do transporte marítimo. Temos buscado, também, aprender muito com parceiros de excelência como a AMP, que tem a responsabilidade sobre terminais em uma estrutura essencial para a logística global de transporte como o Canal do Panamá. Brevemente, teremos formalizada essa cooperação com a assinatura de um Memorando de Entendimento”, afirma Francisco Martins.

O diretor da estatal se reuniu ainda com representantes do Departamento de Inteligência de Mercado do Canal do Panamá, para atualizar o acordo de cooperação técnica celebrado em 2019. “O setor marítimo de cargas muda a todo tempo. É importante adequar as estratégias às novas necessidades, às novas perspectivas e escutar quais são as expectativas de mercado que estão sendo demandadas pelo canal”, explica o gestor.

O novo terminal de contêineres que será instalado em Suape pela APM Terminals, do grupo Maersk, nos próximos meses, foi um dos assuntos abordados durante a reunião.

Ao final do encontro, os representantes do Canal do Panamá se dispuseram a retribuir a visita do gestor de Suape, anunciando uma possível viagem ao Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

REGIÃO SUDESTE - FIPS: EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO DEVE SAIR ESTA SEMANA

Ferrovia Interna do Porto de Santos demandará investimentos esmados em R\$ 891 milhões

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



Hoje, a capacidade ferroviária anual no porto está limitada a 50 milhões de toneladas; a projeção é que alcance 115 milhões nos próximos cinco a 10 anos

A FIPS DEMANDARÁ INVESTIMENTOS COM O OBJETIVO DE EXPANDIR A CAPACIDADE DE CARGA TRANSPORTADA PELAS FERROVIAS QUE ACESSAM O PORTO DE SANTOS — MRS, RUMO E VLI

A Santos Port Authority (SPA) pretende lançar nesta semana o edital de chamamento público para interessados em celebrar o contrato de cessão com a Autoridade Portuária para constituição e gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). A data ainda foi definida.

A notícia foi dada pela gerente de Regulação da SPA, Débora Andrade, e pela assessora técnica da Diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Teofanes Signor, durante

apresentação no fórum “Oportunidades no setor portuário e ferroviário”, promovido pelo escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, com o apoio do Reino Unido, na sede do Consulado Geral Britânico, em São Paulo (SP), na última quinta-feira.

O edital de chamamento público é o passo seguinte à publicação do acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) relativo à aprovação do modelo da Fips.

O TCU aprovou o modelo de cessão da ferrovia interna em 6 de julho. O projeto havia sido enviado ao tribunal pela Autoridade Portuária no início do ano. “A Fips é fundamental para expandir a capacidade da ferrovia dentro do porto, já próxima da saturação”, afirmou a SPAna época.

Segundo explicou a estatal, foi elaborado um contrato associativo inédito, em que os habilitados compartilharão custos e operações. “Trata-se de um modelo inovador de oportunidade de negócios, previsto na Lei das Estatais (nº 13.303, de 2016). O plenário do TCU acompanhou a área técnica, destacando que o projeto elimina um gargalo no porto”. Investimentos.

A Fips demandará investimentos esmados em R\$891 milhões a serem feitos nos primeiros cinco anos, com o objetivo de expandir a capacidade de carga transportada pelas ferrovias que acessam o Porto de Santos - MRS, Rumo e VLI. Atualmente, a capacidade ferroviária anual no complexo portuário está limitada a 50 milhões de toneladas, a projeção é que alcance 115 milhões de toneladas nos próximos cinco a 10 anos.

Conforme o projeto, os investimentos permitirão separar os cruzamentos rodoferroviários e garantirão fluidez ao escoamento por trens, ampliando a eficiência da operação.

“Um dos principais é a construção da ‘pera’ ferroviária na região de Outeirinhos. O ‘carrossel’ de trilhos será o primeiro da margem direita do porto e permitirá que os trens que transportam os grãos para os terminais de exportação retornem para capturar granéis sólidos de descarga no cluster de fertilizantes. Hoje, a operação de frete de retorno é ruim porque, sem a pera, os trens têm de fazer manobras que demoram horas e drenam eficiência do sistema, tornando-o anticompetitivo”, concluiu a SPA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

REGIÃO SUDESTE - MORRE, AOS 72 ANOS, EX-DIRETOR DE ENGENHARIA DA CODESP

Paulino Moreira Vicente teve um mal estar na noite de sexta-feira, vindo a falecer na manhã de sábado

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Paulino Vicente trabalhou por 44 anos e 10 meses na Codesp, assumindo o cargo de diretor de 2014 a 2015

Morreu no último sábado, aos 72 anos, o ex-diretor de Engenharia da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, antigo nome da Santos Port Authority, a SPA) Paulino Moreira Vicente. Funcionário de carreira da empresa, na qual trabalhou por 44 anos e 10 meses, ele havia se desligado da Docas em 2020 e residia em Santos (SP). O velório e o sepultamento foram realizados no Memorial Necrópole Ecumênica, na mesma cidade.

Segundo amigos, Paulino teve um mal estar na noite de sexta-feira e chegou a ser internado em uma unidade de saúde de Santos, falecendo no dia seguinte devido a uma parada cardiorrespiratória.

Engenheiro civil, Paulino Vicente ingressou na então Companhia Docas de Santos (CDS, antiga concessionária do Porto de Santos) em 22 de outubro de 1975. Em 1980, quando a empresa foi substituída pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, ele passou a trabalhar na nova administradora portuária, na qual atuou até 4 de agosto de 2020, quando se desligou. Na Codesp, foi superintendente de Infraestrutura em várias diretorias e, de abril de 2014 a novembro de 2015, foi diretor de Engenharia.

Seu falecimento foi lamentado por autoridades e personalidades da comunidade portuária santista. O ex-presidente da Codesp e atual diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, destacou, Da Redação redacao@portalbenews.com.br em suas redes sociais, que Paulino foi seu diretor de engenharia na Codesp.

“Com a ajuda dele, entregamos o reforço do cais do 12A ao 23, o Cais de Outeirinhos (Capitania), vemos um período onde a dragagem necessária foi executada e o calado operacional do porto só subiu, atingindo, pela primeira vez, 13.2 metros em todos os trechos. Ele foi o responsável também pela última modernização dos geradores da Usina de Itatinga”, postou Caputo. “Que descanse em paz e que Deus conforte a família”.

Ex-superintendente da Codesp e amigo de Paulino, o professor Aluísio de Souza Moreira comentou que Paulino Moreira Vicente “era um grande portuário, talentoso e rápido. Participou, ativamente, de grandes empreendimentos e atividades no Porto de Santos”.

O ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, lembrou, nas redes sociais que o ex-diretor era um “grande profissional”.

O consultor e ex-diretor da Codesp Fabrizio Pierdomenico lembrou de quando trabalhou com Paulino. “Era um profissional dedicado, de carreira. Lamento muito a perda e espero que a família tenha conforto”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/08/2022

NACIONAL – ENTREVISTA - OSMARI DE CASTILHO RIBAS - DIRETOR-SUPERINTENDENTE ADMINISTRATIVO DA PORTONAVE

“A atividade econômica ligada ao porto traz benefício direto”

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA AO BE NEWS, O DIRETOR-SUPERINTENDENTE ADMINISTRATIVO DA PORTONAVE, OSMARI DE CASTILHO RIBAS, APONTA OS GANHOS QUE O TERMINAL GEROU PARA NAVEGANTES (SC)

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



Segundo Osmari de Castilho Ribas, o terminal, que tem cerca de 250 mil m² de área, ainda está longe de atingir a sua capacidade total

“O PORTO TEM, SIM, A SUA CONTRIBUIÇÃO, PORQUE ATRAIU PROFISSIONAIS. É UMA CIDADE BOA DE SE MORAR E O NEGÓCIO PORTUÁRIO ALAVANCOU OUTRAS OPORTUNIDADES E, COM ISSO, ATRAIU MAIS PESSOAS”

Navegantes, em Santa Catarina, celebrou 60 anos de emancipação político-administrativa na última sexta-feira. É apontada como uma das cidades que mais crescem no Estado e grande parte do seu desenvolvimento é atribuída à atividade portuária. Navegantes abriga o segundo maior terminal em movimentação de contêineres do País, administrado pela Portonave SA.



Em entrevista exclusiva ao jornal BE News, o diretor superintendente administrativo da Portonave SA– Terminais Portuários de Navegantes, Osmari de Castilho Ribas, falou sobre os ganhos socioeconômicos que o terminal gerou para o município. Instalado dentro do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, Portonave é o primeiro terminal privado de contêineres do Brasil.

O terminal iniciou as operações em 21 de outubro de 2007 e, desde então, movimentou mais de 10 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), recebendo mais de 7,8 mil escalas de navios. Portonave registrou 50% de market share até junho deste ano e recebe, em média, 1,6 mil caminhões por dia. Somente em 2021, foram 519 mil acessos de caminhões.

Os cinco principais destinos de exportação são Estados Unidos (EUA), China, México, Japão e África do Sul. Já as cinco principais origens de importação são China, EUA, Bélgica, Alemanha e Colômbia.

Segundo Castilho, a aproximação com a comunidade sempre foi prioridade para o porto. Por isso, desde o início da sua construção, em 2005, “são realizadas continuamente ações que visam fortalecer o relacionamento entre empresa, sociedade e organizações”.

No início da operação portuária em Navegantes, em 2007, a população era de aproximadamente 33 mil habitantes. Com o fomento socioeconômico da região, da indústria e do comércio, o crescimento populacional passou para 85,7 mil, de acordo com dados de 2021 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Atualmente, a Portonave tem 1.055 profissionais contratados diretos, sendo que 68% residem em Navegantes. A empresa prioriza o aproveitamento de mão de obra local?

Nós fazemos o suprimento da qualificação técnica dos profissionais e, por outro lado, promovemos o processo de inclusão. Fizemos um processo de seleção aberto a profissionais de Navegantes e região e também criamos o Programa Jovem Aprendiz, aberto às escolas públicas da cidade. Naturalmente, essa mão de obra foi se estabelecendo porque abriu uma possibilidade de mercado na região. Hoje, nós temos 1.055 trabalhadores diretos, mais as atividades de apoio que elevam esse número para perto de 1.500 no terminal. Isso abriu boas perspectivas de trabalho para os moradores de Navegantes.

Como o senhor disse, a Portonave abriu um mercado de trabalho na cidade, no setor portuário, o que se reflete na economia local. O que o porto gerou para Navegantes?

Isso tem um impacto muito grande na cidade, tanto que novos negócios apareceram na região para atender essa demanda portuária e, também, para a atividade complementar.

A Portonave contribui com 40% do total arrecadado em Imposto sobre Serviços (ISS) pela Prefeitura de Navegantes, uma média de R\$ 1,7 milhão por mês. Qual é o impacto disso?

Isso é um bom indicador. A Portonave é a maior arrecadadora de ISS para Navegantes, respondendo por 40% do total arrecadado. Essa injeção nos cofres da Prefeitura mostra que a atividade econômica ligada ao porto traz benefício direto. O orçamento deste ano do município deve passar de R\$400 milhões. Então, isso mostra que os investimentos em infraestrutura potencializam as regiões, porque os portos atraem uma rede de apoio como transportadoras, agentes de carga, trabalhadores de manutenção, cria-se um círculo muito bom para a economia local. É importante dizer que Navegantes é um dos municípios que mais cresceram em Santa Catarina nos últimos anos.

Em 2007, quando a Portonave iniciou as suas operações, Navegantes tinha 33 mil habitantes. Atualmente, são 85,7 mil pessoas, de acordo com levantamento de 2021 do IBGE. Ou seja, a população da cidade mais que dobrou nos últimos 15 anos. Na sua avaliação, o porto contribuiu para esse crescimento?

O porto tem, sim, a sua contribuição, porque atraiu profissionais. É uma cidade boa de se morar e o negócio portuário alavancou outras oportunidades e, com isso, atraiu mais pessoas. A Portonave se tornou o segundo maior polo de movimentação de contêineres do País, atrás somente do Porto

de Santos. Contêiner significa carga de valor agregado, então há uma série de outros serviços prestados que geram atividade econômica. Atividade econômica gera emprego e renda.

Como Portonave se tornou o segundo maior terminal privado em movimentação de contêineres do Brasil?

É o segundo maior terminal de contêineres privado do País, fora do porto organizado, começando com o chamado projeto greenfield, iniciando a sua atividade do zero, tendo que configurar estrutura, pessoal e plano de negócios. O complexo teve uma evolução muito positiva. No ano passado, movimentamos 1.150 milhão de TEU. Além disso, nós temos hoje a melhor produtividade do País entre todos os terminais que movimentam contêineres. No ano passado, nós também fomos reconhecidos pelo Ministério da Infraestrutura como o terminal privado de contêineres que mais cresceu em relação ao ano anterior. O crescimento foi bastante expressivo e é o terminal que mais movimentou contêiner no estado de Santa Catarina.

A Portonave tem planos de investimentos futuros?

O terminal ainda está longe de atingir a sua capacidade total. Nós temos em torno de 250 mil m² de área e ainda podemos ampliar uma área de pátio. Nós já temos R\$ 2 bilhões de investimentos aplicados ao longo dos últimos 15 anos, mas o terminal recebe investimentos de forma permanente para se manter atualizado



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/08/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SANTOS: MILHO LIDEROU EXPORTAÇÕES EM JULHO COM ALTA DE 104%

Informações: *BrasilAgro* (29 de agosto de 2022)



Porto de Santos: Milho liderou exportações em julho com alta de 104%. Imagem: Porto de Santos/Divulgação

O milho foi o principal produto exportado pelo Porto de Santos em julho e teve também alta expressiva de embarques no acumulado de janeiro a julho, segundo nota divulgada há pouco pela Santos Port Authority, que administra o porto. Foram 2,352 milhões de toneladas enviadas ao exterior no mês passado, volume 104,1% maior do que o de 1,152 milhão de toneladas



exportadas em julho do ano passado. Em sete meses, saíram pelo Porto de Santos 4,137 milhões de toneladas do cereal, 132,3% a mais do que 1,780 milhão de toneladas exportadas de janeiro a julho de 2021.

No mês de julho, outros produtos se destacaram pelo volume embarcado para o mercado externo, como açúcar, com 2,1 milhões de toneladas (+9,2%); celulose, com 688 mil toneladas (+57,5%); e óleo diesel e gasóleo, com 163,9 mil toneladas (+21,9%). Em contrapartida, foi observada diminuição dos volumes de soja em grão exportados pelo porto paulista. De soja em grão a granel, foram 1,259 milhão de toneladas no mês passado, recuo de 10,9% ante julho de 2021; de soja em grão por contêiner foram 879 toneladas, 66,5% a menos do que em igual mês de 2021.

As exportações de carnes em julho aumentaram 13,5%, para 200,009 mil toneladas. Os embarques de carnes de aves cresceram 71% no mês passado, chegando a 64,260 mil toneladas; já os de carne bovina caíram 3,2% na mesma base de comparação, para 132,640 mil toneladas. O envio ao exterior de café em grão também foi menor em julho do que no mês correspondente de 2021, em 24%, somando 131,755 mil toneladas. Houve queda nos embarques em julho, além disso, dos sucos cítricos, 197,361 mil toneladas, 9,8% a menos do que em julho do ano passado.

Nas importações, houve incrementos consideráveis em julho dos desembarques de trigo, com 117,1 mil toneladas (+42,2%) e de sal, com 95,1 mil toneladas (+184,9%), conforme o comunicado da Santos Port Authority.

Acumulado do ano

Além do milho, cresceram também os embarques de outros produtos agropecuários no período de janeiro a julho de 2022. As exportações do complexo soja (soja em grãos e farelo de soja) totalizaram 28,4 milhões de toneladas (+10,3% ante igual período de 2021); de carne, chegaram a 1,3 milhão de toneladas (+36,1%). A Santos Port Authority destacou também o óleo diesel e gasóleo, cujo volume exportado atingiu 1,3 milhão de toneladas (+23,7%), e a celulose, com 4,6 milhões de toneladas (+59,9%).

Do complexo soja, os embarques de soja em grão cresceram 7,1% no período de sete meses, alcançando 22,998 milhões de toneladas; de farelo a granel, a alta foi de 28,2%, com 5,348 milhões de toneladas. Entre as carnes, o maior crescimento foi do volume de carne bovina exportado, de 37,1%, com 947,341 mil toneladas. Os embarques de carnes de aves no mesmo intervalo somaram 397,688 mil toneladas, 34,7% superiores aos de igual período do ano passado. As exportações de sucos cítricos cresceram 2,7%, atingindo 1,425 milhão de toneladas.

Já os embarques de açúcar ao exterior foram 17,2% menores no acumulado do ano, com 9,893 milhões de toneladas. Os de café em grão também caíram na comparação anual, 5,9%, para 1,273 milhão de toneladas.

Considerando as importações, as descargas de fertilizantes aumentaram 17,3% em sete meses, para 4,8 milhões de toneladas, e de trigo subiram 1%, totalizando 726,899 mil toneladas.

Balanço

A Santos Port Authority informou que a movimentação total de cargas de janeiro a julho somou 95,5 milhões de toneladas, aumento de 7,3% ante os sete primeiros meses de 2021 e maior marca para o período. O resultado de julho totalizou 14,5 milhões de toneladas (melhor marca para o mês), 15,3% acima do mês correspondente de 2021.

Do volume total no acumulado do ano, as exportações somaram 69,7 milhões de toneladas (+8,6%) e as importações, 25,7 milhões de toneladas (+4,0%).

A carga containerizada cresceu dois dígitos (+10,9%) em julho, com 440,7 mil TEU (um contêiner de 20 pés), e 2,8 milhões de TEU nos sete primeiros meses de 2022, aumento de 1,6% na

comparação anual. Os graneis sólidos somaram 49,4 milhões de toneladas no acumulado do ano, alta de 9,9%, e os graneis líquidos atingiram 11 milhões de toneladas, crescimento de 3,5%.

O fluxo de navios também cresceu, com 465 atracções em julho (+16,0%) e 3,007 mil no acumulado do ano (+5,2).

O Porto de Santos teve participação de 28,9% na corrente comercial brasileira em julho, com US\$ 100,796 milhões. Das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo porto no mês passado, 31,3% tiveram a China como parceiro (Broadcast, 26/8/22)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/08/2022

ARQUITETO IVAN CARVALHO MORAES ASSUME PRESIDÊNCIA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO NESTA SEXTA (26)

Fonte: Tamoios News (29 de agosto de 2022)



Imagem: Ivan Carvalho Moraes

O arquiteto Ivan Carvalho Moraes assumiu nesta sexta-feira (26) a presidência da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), órgão vinculado à Secretaria de Logística e Transportes responsável pela administração do porto do Litoral Norte de SP.

Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade Braz Cubas, na turma de 1980, Moraes acumula experiências como consultor e executivo na iniciativa privada e administração pública, tanto no Brasil como no exterior (Angola, México e Venezuela), com

expertise acumulada em logística e transportes.

Em 2017, o novo diretor-presidente do Porto de São Sebastião obteve certificação do IBGC (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa) para atuar como Conselheiro de Administração.

“O porto integra uma nova cadeia de infraestrutura da região, formada pela Nova Tamoios e pelos Contornos da rodovia. Meu maior objetivo é dar segurança corporativa ao porto, mantendo-o em bom funcionamento e contribuindo para seu crescimento”, destaca Moraes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/08/2022

PORTO DO RIO DE JANEIRO PASSA POR TREINAMENTO DE ACORDO COM PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA

Informações: Portos Rio (29 de agosto de 2022)



Imagem: CDRJ

Em cumprimento ao cronograma previsto de ações preventivas, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) promoveu um treinamento no Porto do Rio de Janeiro, de acordo com cenário do Plano de Controle de Emergência (PCE). O treinamento teórico foi realizado no Auditório da Polícia Federal, nos dias 17 e 18 de agosto, e o simulado prático aconteceu no Cais Público do porto, nos dias 22 e 23 de agosto, envolvendo ‘stakeholders’ internos e externos e abrangendo os

aspectos de preservação ao Meio Ambiente e à Segurança do Trabalho.

O treinamento, que abordou o cenário hipotético de Decomposição Química de produtos armazenados, foi coordenado pelas equipes da Superintendência de Sustentabilidade do Negócio e da Gerência de Riscos de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS) da Autoridade Portuária, com a participação ativa das áreas operacionais das Superintendências de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, de Engenharia, da Guarda Portuária e da Brigada de Incêndio.

Com o objetivo de aprimorar as ações conjuntas de resposta a esse tipo de acidente, também participaram, à convite, arrendatários e operadores portuários, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), a Equipe de Resposta Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) da Marinha do Brasil e representantes da equipe de atendimento a emergências do Instituto Estadual do Ambiente (INEA).



Imagem: Portos Rio

Mais de 100 pessoas foram capacitadas no treinamento, entre membros do grupo do PCE, gerentes, supervisores, plantonistas e superintendentes das áreas operacionais. Os participantes receberam orientações práticas e teóricas sobre como agir em casos de decomposição química de produtos armazenados. A empresa ABRAPAM, contratada para realizar o treinamento, disponibilizou profissional especializado no assunto e equipe de apoio para atuação em campo, além de abordar o aspecto de “security” no simulado,

capacitando a Guarda Portuária a atuar com esse enfoque em casos de emergência.

Os organizadores explicaram que a capacitação do grupo de atendimento a emergências e do time operacional para os cenários críticos previstos no PCE possibilita uma atuação conjunta mais rápida e eficaz; auxilia no fluxo de comunicação entre as equipes; dissemina a cultura de segurança do trabalho entre os empregados; e alavanca uma melhoria contínua do trabalho integrado, vislumbrando, num futuro próximo, a implementação do Plano de Ajuda Mútua (PAM).

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

Data: 29/08/2022

GUEDES DIZ QUE BRASIL PODE CRESCER ATÉ 3,5% EM 2023

Informações: Notícias agrícolas (29 de agosto de 2022)

(Reuters) – O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta sexta-feira que o crescimento do país vai acelerar no ano que vem, com a redução da inflação e dos juros, ressaltando que a alta do PIB pode chegar a até 3,5%.

“No ano que vem, como a inflação já cai este ano e no ano que vem cai de novo, o juro começa a descer, (a economia) vai voltar e vai ser mais de 2,5% (de taxa de crescimento). Vai ser 3%, vai ser 3,5%, nós vamos crescer mais ainda”, disse Guedes.

“A gente acha que (o juro) vai começar a cair logo ali que virar o ano”, acrescentou o ministro.

A expectativa do mercado é que o crescimento do PIB perderá força no ano que vem, sob o impacto defasado do aperto monetário já promovido pelo Banco Central para conter a inflação. As projeções apontam crescimento em torno de 0,40% em 2023, após alta prevista de 2% neste ano, conforme números da pesquisa Focus divulgada pelo BC.

Ao discursar em evento da cooperativa agropecuária Cotrijal, em Passo Fundo (RS), Guedes disse ainda que, caso o governo Jair Bolsonaro vença as eleições de outubro, é possível que o Congresso aprove a reformas tributária e administrativa ainda neste ano.

O ministro frisou que o país tem condições de manter o auxílio emergencial em 600 reais e que isso pode ser viabilizado com a taxaçoão de dividendos prevista em reforma tributária já encaminhada pelo governo ao Congresso.

Guedes também disse que o governo quer avançar na desoneração do setor produtivo para que as empresas brasileiras tenham condições de competir com concorrentes internacionais. “Não queremos a chinesada entrando aqui e quebrando nossas fábricas”, afirmou.

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

Data: 29/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ROL TAXATIVO DA ANS: SENADO APROVA PROJETO QUE OBRIGA PLANOS DE SAÚDE A COBRIREM TRATAMENTOS FORA DA LISTA

Texto, que segue para a sanção, é resposta à decisão do STJ que limitava atendimento dos planos de saúde

Por Melissa Duarte — Brasília

O Senado aprovou nesta segunda-feira o projeto de lei que acaba com o chamado rol taxativo da Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS). Na prática, o texto amplia a cobertura dos planos de saúde, que passam a ter que oferecer e custear tratamentos e procedimentos previstos fora da lista da agência. Como já havia consenso entre os senadores, a votação foi simbólica.

Agora, a proposta depende da sanção presidencial para entrar em vigor. O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, criticou o projeto, mas os operadores do setor de saúde não acreditam no veto do presidente Jair Bolsonaro, que concorre à reeleição pelo PL, em plena campanha eleitoral.

A nova lei torna o rol da ANS exemplificativo, isto é, apenas uma referência do que as operadoras de saúde deverão cobrir, sem restringir o que é oferecido aos beneficiários dos planos de saúde.

O rol inclui mais de 3 mil serviços médicos, que vão de consultas, exames, terapias e cirurgias a medicamentos, órteses e próteses vinculados aos procedimentos, mas órgãos de defesa do consumidor argumentam que não pode ser usado para descartar tratamentos não listados.

A nova lei, cujo texto foi elaborado pelo deputado federal Cezinha de Madureira (PSD-RJ), é uma resposta do Legislativo à decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que entendeu, em 8 de junho deste ano, que o rol é taxativo — isto é, os planos não são obrigados a cobrir serviços que não constam na lista da ANS. Uma das consequências é a possível suspensão de tratamentos especiais em curso.

Aprovado na Câmara no início deste mês, o texto ganhou agora o aval do Senado. Entre as principais mudanças introduzidas pela proposta para garantir cobertura obrigatória de determinado tratamento, estão critérios como eficácia comprovada do tratamento ou, ao menos, recomendação da Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias no Sistema Único de Saúde (Conitec), que ajuda o Ministério da Saúde a definir o que será ofertado no SUS.

Favorável à aprovação, o parecer do senador Romário (PL-RJ), relator do projeto no Senado, só foi disponibilizado para os senadores cerca de uma hora antes da votação. Segundo o documento, o rol deve oferecer cobertura para “prevenir, recuperar, manter e reabilitar a saúde” a todas as

doenças listadas na Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados com a Saúde (CID).

"A necessidade de prévia manifestação da ANS pode restringir consideravelmente o conjunto de terapias que possuem evidências científicas sobre sua eficácia a serem disponibilizadas aos beneficiários, uma vez que a agência ainda não tem estrutura para acompanhar adequadamente o desenvolvimento tecnológico das tecnologias em saúde", sustentou o Romário.

No plenário, o ex-jogador de futebol que concorre à reeleição para o Senado neste ano lembrou a filha caçula, Ivy Faria, de 17 anos, que tem Síndrome de Down, em seu discurso.

— Quem me conhece sabe do meu compromisso antigo e da minha luta histórica, pelas pessoas com deficiência e doenças raras. Não caí de paraquedas aqui. Minha vida mudou com a chegada da minha Ivy e, depois que ela nasceu, prometi que lutaria com todas as minhas forças para mudar e melhorar a qualidade de vida das pessoas que mais precisam — disse Romário.

A decisão do STJ em junho havia motivado forte reação da sociedade civil, celebridades e entidades de defesa do consumidor, além de grupos ligados a pacientes que tinham tratamentos e medicações garantidas por decisões judiciais.

Ministro da saúde é contra

O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, criticou o projeto em debate no Senado. Na visão do cardiologista, um rol mais amplo implica em aumento de custo de planos de saúde, o que seria repassado aos usuários.

— Na hora de se optar por ter mais procedimentos, mais medicamentos no rol, seguramente, vem atrelado custos que serão repassados para os beneficiários e parte deles não terão condições de arcar com esses custos. Para mim, era muito mais fácil chegar aqui e defender um rol exemplificativo e amplo, mas incumbe ao ministro da Saúde alertar aos senhores senadores, que vão analisar essa proposta, quais são as maneiras mais adequadas para prover saúde de todos — disse o ministro.

Planos de Saúde avaliam ir ao governo e à Justiça

Renato Casorotti, presidente da Associação Brasileira de Planos de Saúde (Abrampe), diz que é difícil prever qual será o impacto na ponta, mas diz que a notícia chega quando o setor registra o pior primeiro trimestre da história, com um prejuízo de mais de R\$ 1 bilhão, maior do que o registrado em todo o ano passado, no qual já havia tido um resultado negativo.

-- Não acho que impacto será imediato, mas terá reflexo nos tribunais e isso pode exigir repasse na ponta. Cabe discutir se vale recurso no judiciário, , apresentar de forma republicana nosso ponto ao governo, antes da sanção. O fato é que da forma como ficou o texto, sem critérios cumulativos para liberação de procedimentos, deixa uma abertura muito grande ao que pode vir a ser coberto, inclusive sem garantir a segurança do consumidor -- avalia Casarotti.

Um outro ponto levantado pelas operadoras é a questão do custo de entrada de procedimentos e medicamentos. Como a cobertura passa a ser obrigatória, na visão de Vera Valente, da FenaSaúde, isso pode inviabilizar qualquer possibilidade de negociação de preço com a indústria, por exemplo.

Sanitarista contesta ameaça dos planos

A médica sanitária Ligia Bahia, professora da UFRJ, diz que a ameaça de aumento de mensalidades é recorrente, mas ela não acredita que se justifique diante da aprovação da nova lei:

-- O plano de saúde, o seguro de saúde privado sempre está embasado em um pool de risco. A maioria dos eventos de saúde exige poucos procedimentos. As doenças que exigem maior custos são mais raras, menos frequentes e hoje já cabem na mensalidade. É mentira que não é possível prever isso atuarialmente. O consumidor é que não pode prever que doença terá.

Na avaliação do advogado Rafael Robba, especialista em saúde do escritório Vilhena e Silva, a nova lei não faz nada mais do que retomar a jurisprudência preponderante até 2019 nos tribunais, estabelecendo rol exemplificativo e cobertura de tratamento fora da lista quando prescrito pelo médico desde que houvesse eficácia comprovada:

-- A decisão do STJ havia criado critérios de exceção de difícil comprovação pelo consumidor, como ter esgotado todas as possibilidades de tratamento prevista no rol. Não à toa, o Judiciário vinha invertendo o ônus da prova nesse caso e pedindo que as operadoras comprovassem se havia um tratamento substituto ao proposto pelo médico na lista da ANS. Portanto, se já era assim que as operadoras não quebraram, esse é um argumento retórico que não se mantém -- diz Robba.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/08/2022

PETROBRAS REDUZ EM 15,7% PREÇO DA GASOLINA DE AVIAÇÃO, QUE ABASTECE PEQUENAS AERONAVES

Reajuste nas refinarias para as distribuidoras começa a valer em 1º de setembro

Por O Globo — Rio



Petrobras reduz preço da gasolina de aviação para distribuidoras a partir de 1º de setembro **Divulgação**

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira que, a partir de 1º de setembro, reduzirá em 15,7% o preço da gasolina de aviação (GAV - para pequenas aeronaves) para as distribuidoras. Esta é a segunda redução seguida nos preços do GAV, que já havia registrado queda de 5,7% no início de agosto.

Segundo a estatal, conforme prática que remonta desde 2016, os ajustes de preços de GAV são mensais e definidos por meio de fórmula contratual negociada com as distribuidoras. O mesmo acontece com o QAV (querosene de aviação), combustível dos aviões de grande porte, há 20 anos.

No último dia 26 de agosto, a estatal já havia anunciado que, a partir de 1º de setembro, os preços do querosene de aviação (QAV) teriam uma redução de 10,4% para as distribuidoras, a segunda queda consecutiva. No fim de julho, a estatal já havia anunciado a redução de 2,6% do valor do combustível.

A Petrobras comercializa a GAV produzida em suas refinarias ou importada apenas para as distribuidoras. "As distribuidoras, por sua vez, transportam e comercializam o produto para as empresas de transporte aéreo e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores. Distribuidoras e revendedores são os responsáveis pelas instalações nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento", disse a estatal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/08/2022

PAÍS REGISTRA A CRIAÇÃO DE 218.902 EMPREGOS COM CARTEIRA ASSINADA EM JULHO

Apesar do saldo positivo, o ritmo das contratações com carteira assinada se desacelerou pelo segundo mês consecutivo. Em junho foram abertas 278.753



Fila para inscrição em vaga de emprego Marcos de Paula

O mercado formal de trabalho apresentou em julho a geração líquida de 218.902 empregos, o que representa queda de 28,5% em relação ao saldo registrado em igual período do ano passado, que foi de 306.477. Foi o segundo mês de desaceleração consecutiva no ritmo das contratações com carteira assinada. Em junho, foram abertas 278.753 vagas, segundo o Cadastro Geral de Empregados e

Desempregados (Caged), divulgado pelo Ministério do Trabalho e Previdência nesta segunda-feira.

Entre janeiro e julho, a geração de empregos alcançou 1,56 milhão contra 1,78 milhão de postos no mesmo período do ano passado, considerando dados ajustados pelo Ministério.

Em julho, o setor de serviço foi o destaque na geração de empregos, com saldo de 81.873 postos, seguido pela indústria de transformação que respondeu por 50.503 contratações, acima dos 41.722 registrados em junho. No comércio, foram abertas 38.574 vagas e na construção civil, 32.082.

Ao apresentar os dados, o ministro do Trabalho, José Carlos Oliveira, destacou que em julho o país bateu a meta de 1,5 milhão de empregos, projetada em janeiro para todo o ano: Ele observou que o nível do emprego formal subiu em todos os estados e nos principais setores da economia.

– Isso faz com que a gente possa sonhar e projetar uma meta acima da projetada anteriormente – disse Oliveira.

A nova meta de geração de empregos para ano fica entre 2,3 milhões e 2,4 milhões. Apesar de positivo, o saldo representa queda em relação ao 2021, quando foram abertas 2,7 milhões de vagas com carteira assinada.

Em 2022, os empregos formais estão sendo puxados pelo setor de serviços, um dos mais impactados pela Covid 19. Mas desde junho, a indústria também vem se destacando nas contratações, num sinal de que a atividade econômica se recupera, embora lentamente.

A expectativa do Ministério é que os meses de agosto, setembro, outubro e novembro deverão apresentar saldo positivo de cerca de 200 mil postos de trabalho mensais. Já dezembro, tradicionalmente negativo devido às contratações temporárias do fim de ano, deverá vir negativo entre 200 mil e 250 mil.

O governo aposta nos efeitos do Auxílio Brasil de R\$ 600 para dar um estímulo ao comércio e ao setor da construção civil, nos próximos meses. O benefício, que tem piso de R\$ 400 e teve o valor turbinado pela Proposta de Emenda Constitucional (PEC) Eleitoral, que ampliou os programas sociais do governo às vésperas das eleições, começou a ser pago em agosto.

A PEC também autorizou o pagamento de um benefício de R\$ 1 mil para caminhoneiros e taxistas até o fim do ano. Segundo o Ministério, o auxílio já foi pago a 240 mil taxistas e 200 mil caminhoneiros. A meta é beneficiar 320 mil taxistas e 600 mil caminhoneiros no total.

Segundo relatório da Tendências Consultoria, os dados do emprego em julho vieram abaixo da expectativa do mercado, reforçando a tendência de desaceleração na abertura de vagas. O documento cita o fim dos estímulos, como saque extraordinário do FGTS e antecipação dos 13º dos aposentados e pensionistas do INSS.



"O ritmo de contratações formais deve desacelerar, tendo em vista os efeitos defasados da perda de ímpeto da economia esperada para este 2º semestre ", diz o relatório, que cita ainda o risco de recessão da economia global e a retomada lenta da atividade interna.

Na avaliação da Genial Investimentos, o resultado do Caged foi influenciado pelo desempenho mais fraco do setor de serviços e do comércio. No caso de serviços, contudo, as contratações estão acima no ritmo verificado antes da pandemia da Covid 19. O relatório destacou também o aumento dos empregos na indústria e na construção civil.

Para analistas, a médio prazo a formalização do mercado formal deverá ser influenciada pelo regime de trabalho intermitente, por hora de serviço criado com a reforma trabalhista e de jornada parcial. Nos últimos 12 meses, as duas modalidades apresentaram saldo positivo de 136 mil postos. As demissões acordadas entre patrões e trabalhadores alcançaram 224 mil no período.

O salário médio das admissões em julho alcançou R\$ 1.926,54. aumento de R\$ 15,31. Mas na comparação com julho de 2021, a diferença é de R\$ 56,01.

O economista chefe da Valor Investimentos, Piter Carvalho, disse que os empregos formais que estão sendo criados têm qualidade inferior à observada antes da pandemia. Quem consegue uma colocação no mercado, destacou, vai por salário mais baixo

- Você não precisa pagar salários altos porque há muita mão- de- obra parada – disse Carvalho.

Segundo ele, os benefícios turbinados pela PEC Eleitoral vão garantir que a oferta de vagas até o fim deste ano no setor de serviços e comércio, por exemplo. Porém, para 2023, o emprego é uma incógnita por causa dos efeitos da trajetória de alta nos juros na indústria, por exemplo e a falta de investimentos, em razão das incertezas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SUAPE LANÇA CHAMADA PÚBLICA PARA INSTALAÇÃO DE PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE DE R\$ 20,3 BI EM PE

Complexo Industrial Portuário já aprovou manifestação de interesse para o projeto da produtora independente de energia renovável Qair

Por Denise Luna

RIO - O Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, lançou uma chamada pública até o próximo dia 27 de setembro para empresas interessadas na instalação de uma planta de hidrogênio verde no estado, após aprovar a manifestação de interesse para o projeto da produtora independente de energia renovável Qair, ex-grupo Lucia.

A empresa manifestou interesse em arrendar uma área no Porto em março deste ano, prevendo uma movimentação portuária através de Suape de 40 mil toneladas de amônia líquida a cada cinco dias, após as quatro fases do projeto serem concluídas. Os investimentos previstos são de R\$ 20,3 bilhões e o início da operação previsto para 2025. O prazo de arrendamento da área do Porto (72,5963 hectares) é de 25 anos, com possibilidade de renovação por igual período.

De acordo com o projeto da Qair, a previsão é de que sejam gerados aproximadamente 1.200 empregos diretos na fase de construção e 450 na fase de operação.

“Na futura fábrica, o H2V (hidrogênio verde), o combustível do futuro, será produzido a partir da dessalinização da água do mar”, informa o Porto em seu site.



O chamamento público também contempla duas unidades industriais produtoras de hidrogênio azul, a partir da reforma de vapor metano, como insumo para posterior produção de amônia em outras duas unidades a serem implantadas também em Suape.

Porto de Suape; complexo portuário lançou chamada pública para empresas interessadas na instalação de uma planta de hidrogênio verde no estado. Foto: Nilton

Fukuda/Estadão

O hidrogênio verde é obtido a partir de uma usina de eletrólise, que separa o oxigênio e o hidrogênio da água. É chamado de verde porque a unidade que o produz funciona a partir de fontes de energia 100% renováveis.

O H2V é insumo para muitas indústrias, principalmente no continente europeu, já existindo como combustível para veículos. Também é usado para produzir amônia, um dos principais fertilizantes para o agronegócio, o qual o Brasil é um dos mais importantes produtores mundiais.

“A chegada de uma planta desse porte, além reforçar nosso compromisso com a sustentabilidade, mostra que o porto tem muito potencial para se tornar um dos mais importantes atracadouros do continente e do mundo”, disse em nota o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/08/2022

BARRIL DE PETRÓLEO VOLTA A FECHAR EM FORTE ALTA

Commodity foi alavancada pela possibilidade de corte na oferta da Opep+ e pela temporada de furacões no Atlântico

Por Gabriel Bueno da Costa

Os contratos futuros de petróleo fecharam nesta segunda-feira com ganhos. A commodity foi apoiada pela possibilidade de que a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) corte sua oferta, com a temporada de furacões na região do Atlântico também no radar. Além disso, o Irã continuava a negociar com potências um acordo nuclear, por enquanto sem desfecho nesse diálogo.

O petróleo WTI para outubro fechou em alta de 4,24% (US\$ 3,95), em US\$ 97,01 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex), e o Brent para novembro avançou 3,96% (US\$ 3,92), a US\$ 102,93, na Intercontinental Exchange (ICE).



Os contratos já subiam no início do dia, após declarações recentes da Arábia Saudita e aliados de que a Opep+ poderia reduzir a oferta, a fim de equilibrar mais o mercado
Foto: Marcos de Paula/Estadão

Os contratos já subiam no início do dia, após declarações recentes da Arábia Saudita e aliados de que a Opep+ poderia reduzir a oferta, a fim de equilibrar mais o mercado. O ANZ comentava, em relatório a clientes, que a Arábia Saudita se uniu à Líbia e ao Congo na semana passada para apoiar a visão de que pode ser necessário cortar a oferta para estabilizar o mercado. Segundo o banco, havia ainda a notícia de que as exportações de petróleo do Casaquistão poderiam ser negativamente afetadas durante meses, com reparos que

demoravam mais que o previsto. O ANZ disse também que sinais de demanda mais forte surgiam, com os preços elevados do gás natural levando a maior consumo de diesel e combustíveis derivados de petróleo em geral.

O Bank of America, por sua vez, afirmava em relatório que de fato pode haver apoio aos preços do carvão e também do petróleo, após rali recente nos preços do gás. Em outro relatório, o Swissquote mencionava a potencial redução na oferta da Opep+ e também o fato de que ainda não há acordo entre o Irã e as potências. Caso esse acordo volte a ser fechado com Teerã, os iranianos poderiam expandir suas exportações do óleo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/08/2022*



VALOR ECONÔMICO (SP)

LICITAÇÃO DE TERMINAL DE SANTOS É ADIADA

A depender do resultado das eleições, o leilão só ocorrerá após a privatização da Santos Port Authority (SPA), cujos estudos devem chegar ao TCU nesta semana

Por Murillo Camarotto e Daniel Rittner — De Brasília

O governo não fará neste ano a licitação do “superterminal” do porto de Santos, que prevê ampliar em até 40% a capacidade de movimentação de contêineres. A depender do resultado das eleições, o leilão só ocorrerá após a privatização da Santos Port Authority (SPA), cujos estudos devem chegar ao Tribunal de Contas da União (TCU) nesta semana.

A mudança ocorreu pela necessidade de atualizar estudos feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Os investimentos calculados, de R\$ 2,2 bilhões, devem ter acréscimo de 50%, com a alta dos preços dos principais insumos. Com a medida, a licitação é colocada em estágio anterior ao que se encontra o processo de privatização do porto. A preferência do Ministério da Infraestrutura era leiloar o terminal antes de privatizar o porto.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/08/2022*

MINÉRIO DE FERRO CAI 3,9% NO NORTE DA CHINA, PARA US\$ 101,80 POR TONELADA

A principal matéria-prima do aço caminha para encerrar agosto com queda superior a 10% no mercado transoceânico

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Extração de minério de ferro — Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em queda tanto no mercado à vista quanto no futuro, em meio às preocupações com uma nova rodada de cortes de produção nas grandes siderúrgicas chinesas.

Nos portos do norte da China, o minério com teor de 62% de ferro recuou 3,9%, para US\$ 101,80 por tonelada, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, apagando os ganhos registrados na última sexta-feira (26).

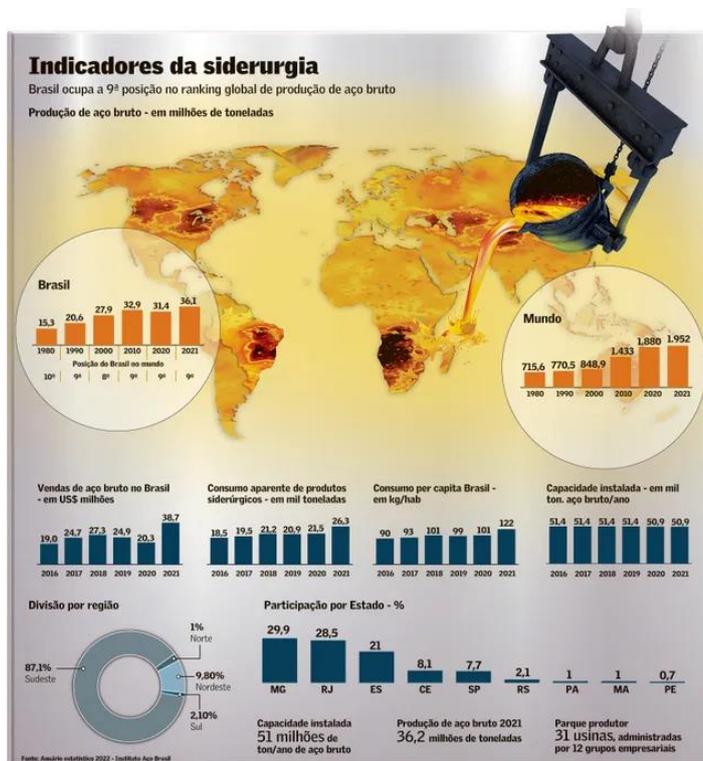
Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), a baixa foi mais moderada. Os contratos mais negociados, com vencimento em janeiro, perderam 1,4%, para 714 yuan por tonelada.

Com isso, a principal matéria-prima do aço caminha para encerrar agosto com queda superior a 10% no mercado transoceânico. No ano, a desvalorização é de 14,5%.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/08/2022

HORIZONTE FAVORÁVEL

Com projeção de investimentos de R\$ 52,5 bi, setor vê novo ciclo de expansão
Por Domingos Zaporoli — Para o Valor, de São Paulo



A indústria do aço programa investimentos de R\$ 52,5 bilhões no Brasil até 2026. Os projetos em execução somam R\$ 11,9 bilhões. No pipeline para os próximos quatro anos estão empreendimentos que demandarão outros R\$ 40,6 bilhões, se forem confirmados.

“As perspectivas para o aço são positivas e as empresas estão empenhadas em inovar, melhorar a eficiência de seus processos produtivos e ajustar o mix de produtos à demanda”, diz Marco Polo de Mello Lopes, presidente do Instituto Aço Brasil.

A indústria siderúrgica brasileira, a nona maior do mundo, viveu em 2021 um ano de recuperação, após sete longos anos de declínio, e esse fato estimulou o planejamento de novos investimentos. Em 2021, a produção de aço bruto no país cresceu 14,8% e somou 36,1 milhões de

toneladas, sendo 22,3 milhões de toneladas destinadas ao mercado interno e 10,97 milhões de toneladas exportadas.

O consumo aparente de aço no ano passado foi de 26,3 milhões de toneladas, 136 kg por habitante. O volume ainda é inferior ao consumo per capita de 155 quilos e total de 28 milhões de toneladas registrado em 2013, mas significativamente superior ao de todos os outros anos nesse intervalo de tempo.

O Instituto Aço Brasil está revendo suas projeções para 2022, mas já admite que os resultados poderão ser inferiores ao verificado no ano passado. “O que podemos afirmar é que será um ano bom, o segundo melhor desde 2013”, diz Mello Lopes.

Olhando para 2023 e adiante, o setor trabalha com a perspectiva de um ciclo de expansão consistente do consumo de aço. “Os próximos dez anos serão muito melhores do que foram os últimos dez”, diz Gustavo Werneck, presidente da Gerdau.

“Empresas estão empenhadas em inovar, melhorar a eficiência de seus processos e ajustar o mix de produtos à demanda”

— Marco Polo de Mello Lopes, presidente do Instituto Aço Brasil



Um impulso importante no consumo do aço deverá vir do aumento dos investimentos em energia renovável. “O aço é insumo básico nos parques eólicos e solares e nas novas linhas de transmissão”, diz Werneck.

A modernização da frota de veículos, com uma maior participação de automóveis, ônibus e caminhões elétricos e a gás natural, e a demanda por máquinas e equipamentos energeticamente mais eficientes também devem incentivar a procura pelo metal, assim como a adoção de processos produtivos industrializados na construção civil.

Outra fonte de expansão do consumo de aço é o avanço dos investimentos em infraestrutura no país. Concessões já realizadas de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos resultam em plano de investimentos superior a R\$ 100 bilhões nos próximos anos.

O novo marco legal do saneamento já resultou em contratos que superam R\$ 70 bilhões, de acordo com o Ministério de Desenvolvimento Regional. Há ainda expectativa de retomada dos investimentos em gasodutos, resultado da nova regulamentação do gás natural, e uma expansão dos incentivos públicos para a construção de casas populares.

“O Brasil possui muitas carências sociais e de infraestrutura e não é de hoje que se fala em superar essas carências. Nossa percepção é que o país agora está maduro para dar um salto de qualidade em seus investimentos e superar gargalos históricos, independentemente de quem esteja no governo”, diz Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal. “Fizemos as reformas previdenciária e trabalhista, estamos prontos para fazer a reforma tributária. Esse novo cenário gera estabilidade e estimula investimentos”, afirma.

O plano de investimentos da ArcelorMittal soma R\$ 7,8 bilhões até 2025. Entre os principais projetos está a expansão em um milhão de toneladas por ano da capacidade da usina de João Monlevade (MG), que passará a 2,2 milhões de toneladas anuais (mt/a). A mina de Serra Azul (MG) terá sua produção de minério de ferro triplicada, passando para 4,5 mt/a. A fábrica de laminados Vega, em São Francisco do Sul (SC), terá a produção ampliada de 1,6 para 2,2 mt/a.

“O aço é insumo básico para os novos parques eólicos e solares e também para as novas linhas de transmissão de energia”

— Gustavo Werneck, presidente da Gerdau

Em julho, a ArcelorMittal acertou a aquisição da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), em São Gonçalo do Amarante (CE), com capacidade de três milhões de toneladas de placas de aço por ano. O negócio de US\$ 2,2 bilhões ainda depende de aprovação do Conselho Administrativo de Atividade Econômica (Cade).

“É uma unidade estratégica para suprir a demanda global do grupo ArcelorMittal por placas de aço”, diz De Paula, que faz questão de ressaltar que os contratos atuais serão mantidos e a CSP poderá ser expandida. “A capacidade poderá ser dobrada sem demandar grandes investimentos”, afirma. O aval do Cade, se concretizado, estabelecerá a ArcelorMittal como produtora de 40% do aço brasileiro.

A Gerdau executa um programa de investimentos de R\$ 4,5 bilhões em 2022. O principal projeto é a expansão da usina de Ouro Branco, em Minas Gerais, que terá capacidade de produção de bobinas a quente ampliada em 30%, somando 250 mil toneladas por ano, e a produção de perfis estruturais irá dobrar, com mais 500 mil toneladas por ano em 2025.

A companhia destina R\$ 800 milhões a projetos que ampliam a sustentabilidade de suas atividades. Um deles substitui o carvão mineral de origem fóssil no processo de redução do minério de ferro para a produção do aço na usina de Ouro Branco por carvão vegetal, de floresta plantada de eucaliptos.

Um investimento já confirmado para 2023 é da Usiminas, que programa reformar o alto-forno 3, o maior e mais importante do complexo siderúrgico de Ipatinga, em Minas Gerais, com capacidade aproximada de produzir 2,7 milhões de toneladas anuais. A reforma terá início em abril, demandará 110 dias e recursos que somam R\$ 2,1 bilhões.

Antes disso, em outubro, a Usiminas retoma a produção no alto-forno 2, com capacidade para 700 mil toneladas anuais. O equipamento está paralisado desde 2018, quando passou por uma reforma e não voltou a operar antes por falta de condições mercadológicas. A retomada foi aprovada pelo conselho de administração da companhia em julho.

“A paralisação do alto-forno 3, que responde por 60% de nossa produção, exigirá a formação de estoques suficientes para garantir o atendimento pontual de nossos clientes”, diz o presidente da Usiminas, Alberto Ono.

A Usiminas obteve em 2021 uma receita líquida de R\$ 33,7 bilhões, valor 109,7% superior ao registrado no ano anterior. O lucro líquido foi um recorde histórico, R\$ 10,1 bilhões, crescimento de 679% em relação a 2020. Gerdau e ArcelorMittal também reportaram resultados financeiros recordes em seus balanços anuais. Alberto Ono classifica 2022 como um ano morno.

“A venda de aço reflete o desempenho da economia. Temos sinais positivos vindo de setores como o automotivo, o de energia e máquinas agrícolas, mas também inflação e alta nos juros”, afirma. “Precisaria de uma bola de cristal para prever como será 2023”, diz o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/08/2022

GOVERNO REVÊ ‘SUPERTERMINAL’ DE SANTOS

Licitação só deve acontecer após privatização do porto, que depende de resultado eleitoral

Por Murillo Camarotto e Daniel Rittner — De Brasília

O governo abriu mão de licitar neste ano o novo “superterminal” do porto de Santos, que promete ampliar em até 40% a capacidade de movimentação de contêineres. A depender do resultado das eleições, o novo terminal - também conhecido como STS10 - só será leiloado após a privatização da Santos Port Authority (SPA), cujos estudos devem chegar esta semana ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo o Valor apurou, a mudança nos planos se deveu a problemas verificados nos estudos feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que terão que ser atualizados, e também a questões concorrenciais.

No caso dos estudos, verificou-se que o volume de investimentos calculado inicialmente, ao redor de R\$ 2,2 bilhões, teria que ser atualizado em cerca de 50%, reflexo da inflação e da alta nos preços dos principais insumos.

Há também o aspecto concorrencial. O STS10 seria instalado em uma área onde se encontram atualmente três terminais menores, que movimentam veículos e as chamadas cargas não unitizadas, como pás eólicas e transformadores. Ainda não há clareza sobre como essas cargas seriam reacomodadas após a chegada dos contêineres.

Diante disso, ficou decidido que os estudos serão atualizados, o que coloca a licitação em estágio anterior ao que se encontra hoje o processo de privatização do porto. “Fim de governo não é momento para decisões limítrofes”, disse uma autoridade que acompanha de perto o caso.

O desfecho também vai depender bastante do processo eleitoral. Se o presidente Jair Bolsonaro for reeleito, a tendência é que a privatização seja concluída no primeiro semestre de 2023 e que a licitação do “superterminal” fique a cargo dos novos sócios privados do porto de Santos.

A preferência do Ministério da Infraestrutura era leiloar o terminal antes de privatizar o porto, mas a segunda opção acabou se tornando mais factível. “Dependia muito do ritmo de um e de outro projeto. Como as coisas acabaram atrasando para o STS10, tomou-se essa decisão”, admitiu uma fonte no governo.

No novo cenário, o processo da privatização poderá incluir algumas exigências extras, como a manutenção de uma área no STS10 para preservar a movimentação dos veículos e dos equipamentos eólicos.

Caso o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva volte ao Planalto, a tendência é que o plano original seja mantido. Assessores do petista já informaram que ele não pretende levar adiante a privatização do porto, cenário no qual o “superterminal” de contêineres seria leiloado pelo poder público, como acontece hoje.

Pensado com o intuito de reconfigurar o porto e fomentar a concorrência, o novo terminal tem o potencial de atrair ainda cerca de R\$ 1 bilhão em outorga. Caso o arrendamento aconteça mesmo após a privatização, o governo teria que “turbinar” a outorga do leilão do porto para compensar a perda do recurso.

O STS10 terá capacidade parecida com os terminais da Brasil Terminal Portuário (BTP) e da Santos Brasil, que hoje brigam palmo a palmo pela liderança na movimentação de contêineres.

Pelo desenho atual do certame, a BTP não poderia participar. No entanto, os sócios da empresa - APM Terminals, controlada pela Maersk, e TIL controlada pela MSC - teriam condições de participar separadamente.

Nos estudos preliminares do novo terminal, estima-se que ele terá capacidade para até 47,5 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) no fim do contrato, em uma área total de 463,8 mil metros quadrados.

Para ter uma ideia do que significa o investimento previsto na implantação do “superterminal”, o governo tem chamado de “maior arrendamento portuário da história” a licitação do STS08 e do STS08A, dois terminais destinados a combustíveis. Ambos serão leiloados em novembro e terão aportes de R\$ 950 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/08/2022

PETROBRAS: DESAFIO PARA PROJETOS DE EÓLICA EM ALTO-MAR É AJUSTAR A RELAÇÃO RISCO/RETORNO

Rafael Chaves destacou ainda que um projeto desse tipo vai demandar alto investimento e que possivelmente precisará ser desenvolvido junto com um projeto de hidrogênio

Por Gabriela Ruddy, Valor — Stavanger, Noruega

O grande desafio para desenvolver projetos de geração de energia eólica em alto-mar (offshore) é ajustar o risco e o retorno, afirmou o diretor de relacionamento institucional e sustentabilidade da Petrobras, Rafael Chaves, em apresentação na tarde de hoje a executivos durante o Offshore Northern Seas (ONS), maior evento de energia da Europa, em Stavanger, na Noruega.

Chaves disse que um grupo multidisciplinar dentro da Petrobras segue estudando, em parceria com a Equinor, a viabilidade de desenvolver um projeto eólico offshore de 4 gigawatts (GW) de capacidade no campo de Aracatu, na Bacia de Campos.



Em dezembro, a Petrobras vai divulgar o plano estratégico para os anos de 2023 a 2027 — Foto: Bloomberg

Ele destacou ainda que um projeto desse tipo vai demandar alto investimento e que possivelmente precisará ser desenvolvido junto com um projeto de hidrogênio. “Ao final do ano vamos decidir se vamos colocar dinheiro nesse projeto, juntamente com a Equinor”, afirmou.

Em dezembro, a Petrobras vai divulgar o plano estratégico para os anos de 2023 a 2027.

De acordo com o diretor, com a transição energética, além das eólicas offshore, a estatal tem avaliado investimentos em energia nuclear, hidrogênio e captura e estocagem de carbono, assim como biocombustíveis. Chaves destacou, entretanto, que a Petrobras vai escolher investir naqueles projetos em que tenha vantagens competitivas e que sejam rentáveis.

“É difícil saber qual vai ser o caminho da transição energética. Provavelmente, muitas fontes de energia vão coexistir no futuro”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/08/2022

EXPANSÃO DO PARQUE EÓLICO IMPULSIONA O MERCADO

Cada novo megawatt de energia demanda mais de 100 toneladas de aço, material essencial para as usinas

Por Paulo Vasconcellos — Para o Valor, de Porto Alegre



Rosana Santos, do Ceri: cenário além de 2027 depende da oferta da Eletrobras — Foto: Divulgação

A expansão da energia eólica impulsiona a indústria do aço. Com 11% do total, a fonte já é a segunda principal da matriz energética nacional, perdendo apenas para as hidrelétricas. Os parques eólicos em operação somam 22 gigawatts de capacidade instalada e outros 14 gigawatts serão inaugurados nos próximos cinco anos. A expectativa é que, até 2024, o Brasil tenha pelo menos 30 GW de capacidade eólica instalada.

Cada novo megawatt de energia eólica demanda mais de 100 toneladas de aço, material essencial nas usinas. Aços longos fornecidos por Gerdau e Usiminas são usados nas torres. Os eixos necessitam de aço forjado fabricados por Gerdau Summit, Villares Metals, Uniforja e GRI Iraeta. Também há aço nos flanges - espécie de anéis necessários para as emendas de cada parte da torre. A base, concretada, demanda vergalhão de aço e é chumbada com cerca de 200 parafusos, também de aço, fabricados pela ArcelorMittal, CSN e Vallourec.

Empresas como a Torres Eólicas do Nordeste (TEN), a Torrebras e a Engebasa se estabeleceram na esteira da expansão da energia eólica com a fabricação de torres para as usinas. A GRI Flanges Brazil se preparou para produzir flanges de conexão de cada parte de uma torre. A dinamarquesa Vestas, a americana GE, uma divisão da alemã Siemens com a espanhola Gamesa e a chinesa Goldwind fabricam aerogeradores para as usinas.



“Cada aerogerador construído demanda, em média, 400 toneladas de aço considerando desde a fundação até o topo. Estima-se que, até o final de 2024, o setor demande aproximadamente 800 mil toneladas de aço, com a construção de mais de 2.000 aerogeradores”, diz Giovanni Marques da Costa, gerente de marketing da Açovisa, fornecedora de aços especiais para aerogeradores, além de válvulas, pinos, carcaças e eixos de geradores e caixas de câmbio.

A Açovisa, com mais de 25 anos de atuação, conta com 15 filiais no Sul e Sudeste e um projeto para abrir mais dez unidades até o final de 2023. Muitos serão instalados no Nordeste, que hoje abriga os maiores parques eólicos do país com demandas constantes para aços especiais. A empresa investiu R\$ 100 milhões na compra de uma nova planta industrial para ampliar a capacidade de atuação junto ao setor eólico.

Os investimentos são embalados por projetos de governos estaduais e das grandes geradoras de energia. O Rio de Janeiro mapeou nove projetos que totalizam 27,4 gigawatts de potência e com potencial de atração de investimento de US\$ 85,2 bilhões. A estimativa é que os 14 gigawatts que deverão ser acrescentados ao sistema eólico implicam investimentos R\$ 100 bilhões nos próximos cinco anos.

Só a Engie Brasil Energia está investindo mais de R\$ 8 bilhões em dois projetos de energia eólica. Um deles é o Conjunto Eólico Santo Agostinho, no Rio Grande do Norte, com mais 434 megawatts de capacidade instalada. A previsão é de uma necessidade de 35 mil toneladas de aço em torres, aerogeradores, equipamentos das estações e subestações de energia e nos cabos. O projeto, com investimento de R\$ 2,3 bilhões, está na fase de recebimento das torres, que são construídas na Bahia e transportadas por rodovias.

Recentemente, a empresa concluiu a compra dos direitos de desenvolvimento do Projeto Serra do Assuruá, com capacidade de 880 MW e investimento estimado em R\$ 6 bilhões. A previsão é de uma necessidade de 65 mil toneladas de aço. Em projetos de linhas de transmissão, a Engie também possui uma alta demanda do insumo. Em dois deles, o consumo previsto é de 90 mil toneladas de aço.

“A companhia apoia a descarbonização de seus clientes e busca diferentes soluções para apoiar indústrias de uso intensivo que colaboram para a compensação de emissões”, diz Marcio Neves, diretor de implantação da Engie.

“Hoje existe uma quantidade grande de energia contratada, mas para crescer além de 2027 o setor depende do cenário futuro e da energia que será alocada pela Eletrobras”, diz Rosana Santos, pesquisadora do Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ceri).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/08/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ABRE CONSULTA PÚBLICA VISANDO A REVISÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS

Interessados podem fazer contribuições à proposta de traçado feita pelo MInfra. A partir de agora, qualquer alteração relativa a poligonais e a planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZs) portuários serão objeto de consulta pública prévia.



Ministério da Infraestrutura abre consulta pública visando a revisão da área do Porto Organizado de Santos — Foto: Prefeitura de Santos. Imagem: G1 Globo

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), abriu consulta pública visando a revisão da área do Porto Organizado de Santos, no litoral de São Paulo. A medida foi tomada, segundo o MInfra, em função dos desdobramento das discussões em curso no

âmbito do projeto de desestatização do Porto de Santos.

A nota técnica do MInfra que embasa esse processo traz uma decisão que atende a uma reivindicação da Prefeitura de Santos. A partir de agora, qualquer alteração relativa a poligonais e a planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZs) portuários serão objeto de consulta pública prévia.

A Lei nº 12.815/2013, marco legal do setor portuário brasileiro, define como áreas dos portos organizados as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto. As poligonais são uma representação em mapa, carta ou planta dos limites físicos da área do porto organizado, espaço geográfico onde a autoridade portuária detém o poder de administração do porto público.

Quem quiser contribuir com propostas para o novo traçado da poligonal têm até o dia 1º de setembro para participar da consulta pública. A participação está aberta para qualquer interessado, por meio de apresentação de contribuições à proposta de traçado feita pelo site do MInfra. O projeto para o novo traçado que delimita a área portuária também pode ser acessado online.

A Prefeitura de Santos também participará do processo. Segundo a administração municipal, a contribuição será por meio de uma nota técnica, tendo como meta o desenvolvimento sustentável na relação Porto-Cidade.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 29/08/2022*

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ABS LANÇA 'PRIMEIRO' GUIA DE SUSTENTABILIDADE PARA INDÚSTRIA OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 29 Agosto 2022

A American Bureau of Shipping (ABS) lançou nesta segunda-feira (29) documento detalhado para operações offshore ecológicas no que afirma ser o primeiro guia de sustentabilidade dirigido à indústria offshore.

O guia descreve como as tecnologias de redução de carbono, como políticas de queima zero e deslizamento zero de metano, podem permitir que os ativos recebam a notação SUSTAIN-2. O FPSO "Liza Unity", classificado pela ABS para a ExxonMobil na Guiana, foi o primeiro FPSO do mundo a receber a notação SUSTAIN-1 da ABS.

“Como certificadora líder em ativos offshore em todo o mundo, a ABS tem um papel fundamental a desempenhar no apoio à indústria durante a transição energética. As revisões do guia são um componente chave disso e um exemplo de como juntos podemos desenvolver uma indústria mais sustentável”, disse Miguel Hernandez, vice-presidente sênior Global Offshore da ABS.



“A ABS é uma consultora líder em sustentabilidade no setor e também somos líderes em serviços offshore com um rico histórico de experiência offshore. Esta atualização do nosso guia para lidar com as emissões offshore apoia ainda mais nossos clientes no cumprimento dos objetivos de sustentabilidade do nosso setor”, disse Georgios Plevrakis, vice-presidente de sustentabilidade global da ABS.

O Guia ABS para Notas de Sustentabilidade pode ser baixado aqui

https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/320_guide_sustainability_notation_2022/sustainability-guide-sept22.pdf

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

SUPERINTENDÊNCIA-GERAL DO CADE RECOMENDA CONDENAÇÃO DE CARTEL EM LICITAÇÕES DA PETROBRAS

Da Redação *ECONOMIA* 29 Agosto 2022

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade) enviou ao Tribunal Administrativo do órgão, para julgamento, o processo administrativo que apura a existência de um cartel no mercado de serviços de engenharia, construção e montagem industrial em licitações da Petrobras.

O processo foi iniciado em dezembro de 2015 e reuniu provas a partir da celebração de um Acordo de Leniência e seis Termos de Compromisso de Cessação (TCCs), envolvendo ao todo seis empresas e 27 pessoas que colaboraram com a investigação. Os acordos celebrados preveem ainda o pagamento de mais de R\$ 670 milhões em contribuições pecuniárias.

A apuração concluiu que, entre 1999 e 2014, um cartel reuniu os principais estabelecimentos que atuavam no mercado de serviços de engenharia, construção e montagem industrial, por meio de acordos de divisão de mercado em licitações da estatal para obras em refinarias, terminais e unidades de fertilizantes.

A infração à ordem econômica consistiu em acordos entre concorrentes para fixação de preços, condições, vantagens e abstenção de participação; divisão de mercado entre concorrentes, por meio da formação de consórcios, supressão de propostas e apresentação de propostas de cobertura cujo valor era determinado pelo consórcio vencedor à época da sua entrega; e troca de informações concorrencialmente sensíveis, a fim de frustrar o caráter competitivo das licitações conduzidas pela Petrobras no Brasil.

O cartel chegou a reunir 16 empresas – ficando conhecido pelos participantes como “Clube das 16” – além de envolver esporadicamente outras organizações. A instrução apurou que a infração envolveu pelo menos 46 processos de contratação da Petrobras, prejudicando a concorrência nesse mercado.

Em seu parecer, a SG/Cade orientou pela condenação de 13 empresas e 30 pessoas envolvidas na conduta anticompetitiva. O caso segue agora para julgamento pelo Tribunal do Cade, responsável pela decisão final, que pode aplicar às empresas eventualmente condenadas multas de até 20% de seu faturamento individual obtido no ramo de atividade no ano anterior à instauração do processo administrativo. As pessoas físicas também estão sujeitas a multas de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

WILSON SONS CRIOU UMA NOVA DIRETORIA, A DE SUSTENTABILIDADE MONICA JAÉN

EXECUTIVOS 29 Agosto 2022



A Wilson Sons criou uma nova diretoria, a de Sustentabilidade, que incorpora as áreas de Meio Ambiente, Responsabilidade Social e Segurança. A nova diretora é Monica Jaén, formada em Biologia e Direito com pós-graduação em Análise e Avaliação Ambiental pela PUC-Rio e em Meio Ambiente pela COPPE/UFRJ, além de mestrado em Direito pela Universidade de Dalhousie, no Canadá, e especialização em Sustentabilidade pela UFRJ, com artigos publicados sobre o tema.

Com mais de 30 anos de experiência profissional, Monica, que vai se reportar diretamente ao CEO da companhia, Fernando Salek, já atuou em posições de liderança e consultoria em ONGs, escritórios de advocacia e grandes grupos como ThyssenKrupp, Concessionária ViaRio, Copersucar S/A e, por último, a Companhia Siderúrgica Nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

ARTIGO - OS PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA COMO NOVO MÉTODO DE VALOR ADUANEIRO

Por Milton Rodrigues Gato Júnior e Alice Vieira Conde Oliveira OPINIÃO 29 Agosto 2022



Os critérios aplicáveis sobre a Valoração Aduaneira foram atualizados com a recente publicação no Diário Oficial da União de 23/06/2022, da Instrução Normativa RFB nº 2.090/2022, que revogou a Instrução Normativa nº SRF 327/2003.

Este novo dispositivo legal traz importantes particularidades quanto: (i) a dúvidas ou investigação de veracidade das informações declaradas no tocante à vinculação entre as partes, (ii) quando não se possa conhecer ou confirmar a composição societária do

exportador estrangeiro ou (iii) confirmar sua existência de fato, (iv) além trazer a aplicabilidade também no caso de vinculação entre o exportador estrangeiro e o encomendante predeterminado.

Nestes casos, a nova regulamentação trouxe a possibilidade de basear-se, entre outros elementos, em informações contidas nos demonstrativos de cálculo do custo dos bens importados nas operações efetuadas, conforme dispõe a legislação nacional sobre Preços de Transferência. (Art. 4º, §6º, IN 2.090/22).

Essas mudanças têm o potencial de produzir um relevante impacto no cenário econômico do Brasil, tendo em vista que, toda e qualquer mercadoria estrangeira que ingressar no Brasil, seja a importação destinada ao consumo ou à revenda, seja ainda importada a título definitivo ou não, será submetida ao processo de Despacho Aduaneiro de importação cuja finalidade é verificar, entre outras características, a declaração e o controle do valor aduaneiro tal como previsto no Acordo de Valoração Aduaneira, o qual faz parte do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT 1994.

A Valoração Aduaneira, assim sendo, identifica-se como uma metodologia utilizada pela Receita Federal para a determinação do valor correto das mercadorias importadas, visando evitar o sub e o superfaturamento das operações, que podem desencadear, respectivamente, a sonegação de impostos ou a remessa em excesso de divisas ao exterior. Dessa forma, as regras de valoração aduaneira têm como objetivo garantir que o pagamento dos impostos e das taxas de importação sejam realizados corretamente.



O Acordo de Valoração Aduaneira, conhecido simplesmente por AVA-GATT, define que o Valor Aduaneiro, utilizado como base de cálculo do Imposto de Importação – I.I., bem como das contribuições PIS/COFINS-Importação, tem a função de servir como parâmetro para aplicação de eventuais multa se como critério para aplicação de medidas de defesa comercial (ex. antidumping). Além disso, o AVA-GATT impõe que o Valor Aduaneiro seja calculado de acordo com um dos seis métodos específicos:

- 1º método - Valor de Transação (preço efetivamente pago, ou a pagar);
- 2º método - Valor de Transação de Mercadorias Idênticas;
- 3º método - Valor de Transação de Mercadorias Similares;
- 4º método - Valor de Revenda (Valor Dedutivo);
- 5º método - Custo de Produção (Valor Computado);
- 6º método - Último Recurso (Critério da Razoabilidade).

O 1º método – Valor de Transação identifica-se como sendo o mais frequentemente utilizado nos processos de importações. Ele pode ser aplicado desde que não exista vinculação entre o exportador estrangeiro e o importador brasileiro ou, caso exista, que tal vinculação não afete o Valor de Transação. E, na ocorrência da impossibilidade de utilização do 1º método, a legislação prevê que os métodos substitutivos deverão ser aplicados na ordem sequencial em que se apresentam.

Agora, após a publicação da IN 2.090/2022, o 1º método citado acima poderá também ser aplicado se o comprador puder demonstrar que tal vinculação não afetou o preço, e para isso poderá se apoiar no cálculo do preço parâmetro da mercadoria importada por um dos métodos previstos na legislação de Preços de Transferência:

- Preços Independentes Comparados – PIC
- Preço de Revenda menos Lucro – PRL
- Custo de Produção mais Lucro – CPL
- Preço sob Cotação na Importação – PCI

Os Preços de Transferência são aplicados na tributação da renda em operações comerciais internacionais, com o objetivo de alocar o lucro de forma correta a cada jurisdição e impedir a evasão fiscal nas transações entre pessoas vinculadas ou situadas em países de tributação favorecida. Trata-se de metodologia específica para demonstração de que o preço praticado entre partes vinculadas seria o mesmo que o praticado entre terceiros, internacionalmente conhecido como “Princípio Arm’s Length”.

A nova Instrução Normativa também prevê que em caso de dúvida da veracidade ou exatidão do valor aduaneiro, poderá ser solicitado ao importador, em último caso, o preço parâmetro determinado por um dos métodos de preços de transferência (Art. 28, § único, inciso VI, IN 2.090/22).

Na prática, os contribuintes que já utilizam o 1º método de valoração de forma perene não devem se preocupar, pois a nova legislação apenas normatizou o que o Conselho Administrativo De Recursos Fiscais vinha decidindo (vide Processo 11080.724128/2015-21), ao considerar legítima a utilização das memórias de cálculo de preços de transferência como 6º Método (critério da razoabilidade).

É importante reiterar que a ordem de aplicação dos métodos é mandatória, i.e., independe da vontade do contribuinte ou do fiscal, devendo a utilização dos preços de transferência ser sempre o último recurso.

Na hipótese de dúvida da veracidade ou exatidão do valor aduaneiro, somado à impossibilidade de aplicação dos 5 métodos de valoração anteriores, será requerido ao contribuinte a apresentação das memórias de cálculo de preços de transferência com apuração do preço praticado, preço



parâmetro, método utilizado e eventual ajuste fiscal. Note-se que o contribuinte pode optar por qualquer um dos 3 métodos disponíveis (PRL, PIC e CPL).

Para fins de valoração aduaneira, o que importará será o preço parâmetro e o método utilizado. Com base nesse valor e na variação em relação ao preço praticado o fiscal aduaneiro determinará se o valor aduaneiro deve ser ajustado.

Caso o preço praticado seja muito inferior ao parâmetro, será descartado o preço da transação e considerado o preço parâmetro como a base de cálculo dos impostos de importação, devendo o contribuinte recolher a diferença com multa e juros.

Em resumo, valoração aduaneira e preços de transferência costumam estar em lados opostos de uma operação de importação: se o contribuinte importa por um preço superior ao preço parâmetro, significa que parte do lucro tributável está sendo enviado para fora do Brasil e, portanto, deve haver uma adição de preços de transferência na apuração do Lucro Real, mas para a valoração aduaneira isso representa um recolhimento maior de impostos. Logo, se o contribuinte possui um planejamento para reduzir o seu ajuste fiscal de preços de transferência, o mesmo se torna prova contra ele em uma fiscalização de valoração aduaneira.

Acentua-se que, caso haja a glosa da valoração aduaneira, o custo de importação registrado nos controles fiscais do contribuinte não se afetará, pois, conforme dito anteriormente, a valoração aduaneira não se presta a esse fim, ela serve apenas para base de cálculo dos impostos que recaem sobre a importação e eventual cálculo de multa.

A previsão da utilização dos métodos de preços de transferência não nos parece razoável em termos, porque apesar de serem informações disponíveis à Receita Federal, o sistema brasileiro de preços de transferência não é compatível com a avaliação econômica da influência do vínculo entre as partes no preço transacionado, uma vez que determina margens de lucro fixas, a partir do setor econômico, que variam de 20% a 40% para o método PRL, e de 20% para todos no método CPL, tornando o preço parâmetro inadequado como reflexo do livre mercado.

A convergência desses dois sistemas também não é uma novidade internacionalmente, a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico e a Organização Mundial Aduaneira realizaram Conferências Conjuntas para tentar solucionar a aparente ambiguidade entre os dois sistemas, resultando na cartilha "Guia da OMA sobre Valoração Aduaneira" cuja orientação para os fiscais aduaneiros e empresas multinacionais é da possibilidade de se usar as documentações já preparadas para fins de TP e assim economizar recursos.

A partir da análise das transações realizadas entre fornecedor e importador vinculados é possível distinguir na documentação de preços de transferência se a operação seria a mesma, caso eles não fossem relacionados. Porém a fiscalização aduaneira ao utilizar essa informação deve-se atentar ao fato de que no sistema OCDE não se trabalha com produtos individualizados e sim classes de produtos e ainda o tempo em que é preparada a documentação e o momento em que está ocorrendo a fiscalização.

A nova previsão da IN 2.090/22 só atingirá seu pleno objetivo, o qual busca fazer com que as operações de importação reflitam as condições justas de mercado, sem sub ou superfaturamento, intenção esta que também se propõe em preços de transferência, a partir da adoção das Diretrizes da OCDE de Preços de Transferência pelo Brasil, medida já anunciada pelo governo brasileiro.

Milton Schivitaro é advogado sênior da área Tributária Consultiva do escritório Finocchio & Ustra Advogados

Alice Vieira Conde Oliveira é advogada Júnior da área Tributária Consultiva do escritório Finocchio & Ustra Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

FALTAM ESTATÍSTICAS SOBRE TIPOS DE ACIDENTES MARÍTIMOS NO BRASIL, DIZ ADVOGADA TRABALHISTA

Por Marjorie Avelar *NAVEGAÇÃO* 29 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

No primeiro semestre deste ano DPC registrou que, dos 438 acidentes marítimos, 99 foram com lanchas, 44 com navios graneleiros, 31 com motos aquáticas, 20 em plataformas e 16 em veleiros

Máquinas e equipamentos obsoletos sem a devida manutenção, acessórios de movimentação de cargas não inspecionados, estruturas metálicas corroídas e mão de obra não qualificada são alguns dos responsáveis por acidentes de trabalhadores marítimos. É o que afirmou a advogada previdenciarista e trabalhista Renata Brandão Canella, professora e especialista em Direito do Trabalho, à Portos e Navios.

Em caso de acidente ou fato de navegação, a Marinha do Brasil é o órgão competente para registrar, averiguar e até investigar, se necessário for, esse tipo de episódio. De acordo com o artigo 14 da Lei 2.180/54 são considerados acidentes da navegação marítima: as avarias ou defeitos na embarcação, que coloquem em risco a embarcação e a saúde física dos trabalhadores; abalroação, que está ligada ao choque entre dois navios ou embarcações; e arribada, quando se é obrigado a entrar em um porto para fazer uma escala não programada, por motivo de força maior.

A jurista citou casos de alijamento (ato de lançar ao mar objetos pertencentes à carga ou ao navio); água-aberta (decorre da abertura abaixo da linha d'água, permitindo sua entrada em espaços internos da embarcação, provocada por quaisquer falhas que comprometam a vedação da embarcação); além de colisão, encalhe, explosão, fazendas de bordo, incêndio, varaçõ e naufrágio.

Já o artigo 15 da mesma lei aponta como fatos de navegação: “o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem; a alteração da rota; a má estimativa da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; a recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal ou lesivo à Fazenda Nacional”.

De acordo com a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil, o registro oficial “Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN)” destacou que, no primeiro semestre deste ano, dos 438 acidentes marítimos, 99 foram com lanchas, 44 com navios graneleiros, 31 com motos aquáticas, 20 em plataformas, 16 em veleiros, entre outros. Na opinião da advogada, o gargalo no país está relacionado ao fato de que não há uma tipificação dos acidentes com trabalhadores e trabalhadoras em portos, terminais portuários, plataformas, dentro dos navios ou em outros tipos de embarcações.

“Em mais uma de nossas investigações sobre segurança do trabalho, pudemos rever que não há estatísticas sobre quais acidentes, envolvendo trabalhadores portuários. São mais frequentes no Brasil, assim como em plataformas ou, por exemplo, em barcos de pescadores”, alertou Renata, que é sócia do Brandão Canella Advogados, escritório com expertise em Direito Trabalhista e Previdenciário Marítimo e Portuário. Conforme a especialista, o trabalho marítimo internacional tem mais controle, apontando como principais acidentes: choque elétrico, a partir do contato entre água e eletricidade; escape de eletricidade, principalmente de pesca profissional; entre outros.

“Os trabalhadores marítimos que mais sofrem acidentes dentro de navios, principalmente, são cozinheiros, marinheiros de convés e moços de convés (profissionais do escalão de marinagem da Marinha Mercante em início de carreira ou em aprendizagem para se tornarem marinheiros, a bordo de uma embarcação). Na parte portuária, os principais estão ligados ao manuseio de metais pontiagudos; construções metálicas fora do padrão, com destaque para uma frequência maior em portos não privados; manuseio de corda, que pode levar à amputação de membros, como os dedos; entre outros. Muitos desses materiais pontiagudos também podem ocasionar infecções, perda de membros ou da visão”, citou Renata.

Em relação aos pescadores, ela destacou que o histórico está relacionado às infecções causadas por golpes e cortes feitos em peixes e mariscos, por meio do uso de objetos cortantes, ou dos próprios peixes (dependendo da espécie) e da limpeza dos barcos. “Dores posturais por carregar excesso de peso também são recorrentes, levando a problemas na coluna, bico de papagaio e hérnia. Também há problemas advindos da calefação dos barcos – que é obrigatória por causa do frio –, que pode causar choques e queimaduras”.

Norma regulamentadora

Para regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e obter as melhores condições possíveis de segurança e saúde para os trabalhadores portuários, a especialista mencionou a Norma Regulamentadora – NR 29: “Quem trabalha a bordo está sujeito a vários riscos. Além disso, na maioria dos casos, quando ocorre um acidente durante o transporte ou durante a permanência das embarcações em locais distantes, apenas suas tripulações têm contato via especialistas de telecomunicações, que empregam o que podem na tentativa de resolver a situação, tendo ajuda e fornecimento na atenuação de suas consequências”.

Na visão da advogada, os marítimos devem buscar certas soluções, usando suas próprias habilidades e experiências, confiando em seu nível de conhecimento sobre o navio ou outro tipo de embarcação, além de buscar educação e formação necessárias como elementos cruciais para sua própria segurança e em casos de emergência. “Os marítimos devem estar sempre em alerta aos riscos inerentes ao desempenho das diversas atividades profissionais executadas igualmente em terra e dos perigos decorrentes das condições específicas da agressividade do ambiente marinho, além do abandono drástico de obstáculos no local de trabalho ou residência sendo isso, eventualmente, em caso de passageiros”, orientou a especialista.

Renata recomendou que todos esses cuidados sejam tomados por quem exerce funções marítimas, incluindo trabalhos em portos, navios militares e outras atribuições de navios de estado, que trabalhem nos terminais de petróleo, dragagem, cabo disparador marinho, entre outras atividades industriais e científicas, ou que utilizem navios e submarinos, tais como mergulho, náutica de recreio, desportos aquáticos, entre outros. “Embora haja um quadro de ação para atividades marítimas de alto risco, os resultados dos esforços podem aumentar as medidas de segurança, que têm os principais riscos de acidentes marítimos, incluindo a imposição de regras internacionais mais adequadas. A interação entre a segurança marítima, ambiental e segurança do trabalho é suma importância para regulamentar e fiscalizar a segurança, evitando acidentes”, alertou.

Ela exemplificou a classificação dos riscos ocupacionais mais comuns no setor marítimo, a partir de uma lista genérica do risco ocupacional mais comum para navios, tais como riscos físicos: iluminação insuficiente ou inadequada; temperaturas extremas; radiação ionizante e radiação não ionizante (incluindo luz solar); efeitos diretos da exposição à corrente elétrica; níveis de ruído e vibração que excedam os exigidos pela legislação; flutuações de pressão além do aceitável e explosão. Os riscos ocupacionais mais comuns são ruídos de instalações de equipamentos; estresse e riscos psicossociais; lesões musculoesqueléticas; infecções causadas por golpes e cortes feitos no peixe e marisco; riscos ambientais diretos, tais como vento, frio, umidade e sol forte.

Danos causados a membros inferiores e superiores decorrem de pancadas com objetos contusos que provocam edemas, pancadas em cargas suspensas; passagem pelo batente de portas



externas (mais alto que o normal); esforço excessivo devido ao carregamento de peso sobre os ombros (sacos de alimentos, latas de tintas, equipamentos); mal jeito; transporte de material de metal com bordas e pontas; esmagamento sob cargas pesadas; equipamentos movidos a vapor superaquecido no convés; entre outros.

Adicional de riscos

Do ponto de vista do Direito do Trabalho regido por lei, o advogado trabalhista e previdenciarista Sergio Eduardo Canella, sócio do escritório Brandão Canella Advogados, explicou sobre a obrigatoriedade do adicional de riscos para trabalhadores portuários. “Muitas dúvidas ainda pairam sobre esse tema relacionado aos trabalhadores que prestam serviços nas instalações portuárias. Vale ressaltar que o adicional de risco foi instituído pela Lei 4.860/1965, por meio do artigo 14 que diz: ‘a fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes, fica instituído o adicional de riscos de 40%, que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário do período diurno e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos”, citou.

De acordo com o especialista, tem direito ao adicional de risco o profissional portuário que desenvolver suas atividades em área de risco, exposto por agentes insalubres, perigosos e outros, de forma intermitente como, por exemplo, ruído excessivo (navio, guindaste), cargas transportadas nos contêineres, que também podem ser prejudiciais à saúde do trabalhador. “É fundamental observar que, a partir do momento em que o obreiro é retirado da área de risco ou o agente agressivo é eliminado ou removido, ele não fará mais jus ao recebimento do respectivo adicional. O adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob o risco”, explicou Canella.

O advogado reforçou que o adicional de 40%, que incide sobre o salário-hora do trabalhador, não pode ser cumulativo com outro adicional como, por exemplo, o de periculosidade ou insalubridade. “Também é importante informar que ele será pago apenas uma vez, independentemente se ocorrer a exposição simultânea a mais uma causa de risco. Entende-se que o referido adicional de risco englobe todos os agentes e fatores de agressão ao trabalhador”.

Trabalhador avulso

Outro ponto importante e controverso, que foi resolvido pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no Tema 222 de repercussão geral, fixou a seguinte tese, em 3 de junho de 2020: “Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso (TPA)”.

“Para a percepção do adicional de risco e para que se prevaleça o princípio da isonomia, o entendimento é de que basta prestar serviços na área portuária, independentemente da relação jurídica que une o prestador de serviços ou se o trabalhador com vínculo empregatício é permanente ou avulso. Desde que exerçam as mesmas funções e nas mesmas condições, não há diferença entre eles”, informou o advogado.

Caso o trabalhador estiver sujeito a agentes agressivos, que possam prejudicar sua integridade física, seja com vínculo permanente ou avulso, “ele deve se atentar para o fato de que haverá repercussão desse tempo de trabalho, em condições especiais para sua futura aposentadoria, trazendo reflexos diretos em sua previdência social”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

CODESA DELIBERA ESTA SEMANA SOBRE AUMENTO DE CAPITAL E ELEIÇÃO DE MEMBROS DO CONSAD

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Assembleia geral extraordinária, remarcada para próxima quarta-feira (31), vai tratar da destituição/aceitação de renúncia dos atuais membros do conselho de administração e do conselho fiscal da companhia

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) remarcou para a próxima quarta-feira (31), às 14h30, a assembleia geral extraordinária (AGE) para deliberação do aumento do capital social da companhia com a emissão de novas ações e da eleição de novos membros efetivos para o conselho de administração (Consad). Os prazos de subscrição, integralização e demais termos referentes ao aumento de capital serão os presentes no edital do leilão de desestatização (01/2022) do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI/PND), realizado em março deste ano.

Além da eleição, será decidido sobre a destituição/aceitação de renúncia dos atuais membros do conselho de administração e do conselho fiscal da companhia. A reunião, que estava prevista anteriormente para o último dia 23 de agosto, também terá na pauta a reforma integral do estatuto social da companhia, incluindo alterações na estrutura de governança, órgãos estatutários e adequação do objeto social da companhia, conforme a minuta encaminhada aos acionistas.

Na convocação, publicada nesta segunda-feira (29), o presidente do conselho de administração da Codesa, Daniel Rodrigues Aldigueri, informou que a assembleia geral extraordinária ocorrerá de forma híbrida, com possibilidade de participação presencial e/ou por intermédio da ferramenta Microsoft Teams, por meio do link a ser informado por mensagem eletrônica. De acordo com a publicação no Diário Oficial da União, os votos e os documentos de designação ou delegação também poderão ser encaminhados por meio eletrônico.

Em outro aviso, o diretor-presidente da Codesa, Bruno Luciano Fardin, reiterou que os documentos que embasarão a deliberação dos acionistas na AGE da autoridade portuária se encontram à disposição dos acionistas na sede de administração e negócios da Codesa, localizada na Rua Izidro Benezath, número 48 (3º e 4º andares), Enseada do Suá, em Vitória (ES). No certame, realizado no dia 30 de março deste ano, o fundo de investimentos Fip Shelf 119 Multiestratégia, gerido pela Quadra Capital, venceu o leilão de transferência de controle acionário da Codesa e assumirá a administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/08/2022

GIGANTE DE TRANSPORTE CMA CGM VÊ ABRANDAMENTO DAS TAXAS GLOBAIS DE FRETE

Da Redação NAVEGAÇÃO 29 Agosto 2022

A armadora francesa CMA CGM SA está vendo uma queda generalizada nas taxas de embarque e um afrouxamento dos gargalos logísticos em algumas regiões à medida que a demanda diminui.

“O que estamos vendo agora há muitas semanas é uma diminuição das taxas de frete em quase todos os setores”, disse o CEO da companhia, Rodolphe Saade. “Esperamos que essa queda continue. Não acho que veremos uma queda forte, mas sim um pouso suave.”

As observações estão alinhadas com as da Organização Mundial do Comércio, que disse nesta semana que os fluxos de comércio de mercadorias desaceleraram no último trimestre e provavelmente permanecerão fracos no segundo semestre.

Isso pode levar ao fim de um período muito lucrativo para as empresas de navegação especializada em navios porta-contêineres, após dois anos de altas taxas e escassez de capacidade decorrentes da demanda reprimida dos consumidores durante a pandemia.

Saade disse que algumas falhas permanecem nas redes globais da cadeia de suprimentos, citando um forte congestionamento persistente em lugares como EUA e Europa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

SUAPE PUBLICA CHAMAMENTO PÚBLICO PARA EMPRESAS INTERESSADAS NA CONSTRUÇÃO DE PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Agosto 2022



Área destinada para implantação do empreendimento de pesquisas

Empresas interessadas no arrendamento de área no Complexo Industrial Portuário de Suape destinada à instalação de uma planta industrial produtora de hidrogênio verde (H2V) têm até o dia 27 de setembro para encaminhar suas propostas. O investimento total estimado é de aproximadamente US\$ 3,5 bilhões, com 1 GW (gigawatt) de capacidade de eletrólise e área de 72,5963 hectares. O arrendamento será por 25 anos, sendo

possível prorrogação por igual período. O chamamento será publicado no Diário Oficial do estado. A área situa-se fora da poligonal do porto organizado, sendo administrada diretamente pela estatal portuária.

Na futura fábrica, o H2V, considerado o combustível do futuro, será produzido a partir da dessalinização da água do mar. O chamamento público também contempla duas unidades industriais produtoras de hidrogênio azul a partir da reforma de vapor metano como insumo para posterior produção de amônia em outras duas unidades a serem implantadas também em Suape.

“O hidrogênio verde é uma tendência mundial, com enorme potencial de investimentos para o país. Trazer para Suape esse tipo de empreendimento significa abrir um leque repleto de oportunidades para fomentar a cadeia produtiva, novos empregos e garantir a sustentabilidade do meio ambiente”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco, Geraldo Julio.

Com alto potencial para geração de energia sem emissão de gás carbônico, o hidrogênio verde é obtido a partir da usina de eletrólise, que separa o oxigênio e o hidrogênio da água. É chamado de verde porque a unidade que o produz funciona a partir de fontes de energia 100% renováveis. O H2V é insumo para muitas indústrias, principalmente no continente europeu, já existindo até como combustível para veículos. Também é usado para produzir amônia, um dos principais fertilizantes para o agronegócio, o qual o Brasil é um dos mais importantes produtores mundiais.

Grandes empreendimentos já demonstraram interesse na área e alguns Memorandos de Entendimento foram assinados com a estatal. “Suape é um grande condomínio que agrega diversas oportunidades de negócios promissores. Atualmente, são 224 empresas embarcadas na zona industrial, gerando mais de 40 mil empregos e renda para a população. A chegada de uma planta desse porte, além reforçar nosso compromisso com a sustentabilidade, mostra que o porto tem muito potencial para se tornar um dos mais importantes atracadouros do continente e do mundo”, afirma o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

TECHHUB

Recentemente, o Complexo Industrial Portuário de Suape lançou o TechHub para produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde (H2V) na zona industrial portuária. A



iniciativa, em parceria com a CTG Brasil, Departamento Nacional do Senai, Senai Pernambuco e o Governo do Estado, tem objetivo de tornar Suape um espaço de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível do futuro. Já há uma área destinada para implantação do empreendimento de pesquisas na área portuária. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 45 milhões.

“Com o lançamento do Tech Hub, demos um passo importantíssimo para transformar o complexo em um laboratório vivo de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível sustentável. E, agora, com esse chamamento público, o complexo estará na vanguarda da produção de energia limpa, atraindo players de peso nos cenários nacional e internacional”, pontua o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da estatal portuária, Carlos Cavalcanti.

Esse empreendimento faz parte de um pacote de projetos lançados pela estatal portuária desde o ano passado visando o crescimento sustentável do complexo, a exemplo de um terminal de GLP (gás de cozinha), de um terminal de regaseificação (Regás), hub de veículos, instalação de um terminal de minério de ferro através da viabilização da Ferrovia do Sertão (ligará Suape a Curral Novo, no Piauí), implantação de uma nova unidade da Blau Farmacêutica, entre outros empreendimentos que vão garantir o desenvolvimento econômico e a geração de milhares de empregos. "Tudo isso faz parte de um novo momento em que o porto está vivendo e, em breve, vamos celebrar a retomada da autonomia portuária, que deverá acontecer até o final do ano" finaliza o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 95,5 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JULHO, ALTA DE 7,3%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Agosto 2022

Contêineres crescem 11% no mês e totalizam 440 mil TEU

O desempenho da movimentação de cargas no mês de julho e no acumulado dos sete primeiros meses do ano no Porto de Santos atingiu índices de crescimento significativos. Apresentando aumento contínuo no acumulado do ano, o porto totalizou 95,5 milhões de toneladas, aumento de 7,3%, a maior marca para esse período. O resultado de julho totalizou 14,5 milhões de toneladas (melhor marca para esse mês), 15,3% acima do mesmo período de 2021.

As exportações responderam pela maior parcela desse volume ao somarem 69,7 milhões de toneladas (+8,6%) e as importações atingiram 25,7 milhões de toneladas (+4,0%).

O milho foi o grande destaque na movimentação de cargas, totalizando 2,3 milhões de toneladas no mês (+104%) e 4,1 milhões de toneladas no acumulado do ano até julho (+132%).

A carga containerizada também cresceu dois dígitos (+10,9%) no mês de julho, somando 440,7 mil TEUs, segunda maior marca histórica e a maior para o mês, e 2,8 milhões de TEUs nos sete primeiros meses, aumento de 1,6%.

No acumulado de ano ganharam destaque, também, os embarques do complexo soja (soja em grãos e farelo de soja), com 28,4 milhões de toneladas (+10,3%); da celulose, com 4,6 milhões de toneladas (+59,9%); da carne, com 1,3 milhão de toneladas (+36,1%); e do óleo diesel e gasóleo, com 1,3 milhão de toneladas (+23,7%). As descargas de fertilizantes totalizaram 4,8 milhões de toneladas (+17,3%).

No mês de julho sobressaíram-se, ainda, os embarques de açúcar, com 2,1 milhões de toneladas (+9,2%); de celulose, com 688,0 mil toneladas (+57,5%); e de óleo diesel e gasóleo, com 163,9 mil toneladas (+21,9%). Nas descargas, destaque para o sal, com 95,1 mil toneladas (+184,9%), e para o trigo, com 117,1 mil toneladas (+42,2%).

O fluxo de navios também cresceu, com 465 atracações no mês de julho (+16,0%) e 3.007 no acumulado do ano (+5,2).

Os graneis sólidos somaram 49,4 milhões de toneladas no acumulado do ano (melhor marca para o período), alta de 9,9%. A participação da soja em grãos nesse volume foi de 51,2%; do açúcar 20,2%; do farelo de soja 11,9%; e do milho 9,2%.

Os graneis líquidos atingiram 11,0 milhões de toneladas, crescimento de 3,5%, também a melhor marca para o período. Nesse segmento a participação do óleo diesel e gasóleo foi de 24,2%; do óleo combustível 18,7%; dos sucos cítricos 13,5%; da soda cáustica 8,6%; da gasolina 6,9%; e do álcool 4,5%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/08/2022

ARTIGO - RESULTADOS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022 E PERSPECTIVAS

Por Luis Fernando Resano OPINIÃO 28 Agosto 2022



A Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) divulgou no dia 15 de agosto os resultados dos setores portuários e de navegação no país, relativos ao primeiro semestre de 2022. Entre os dados apresentados, a movimentação de carga no semestre considerado foi de 581,3 milhões de toneladas, correspondendo a uma queda de 3,3% em relação ao semestre anterior. A Cabotagem movimentou 140,6 milhões de toneladas. A movimentação de contêineres como um todo foi de 62,7 milhões de toneladas, correspondendo a uma queda de 4,4% em relação ao segundo semestre de 2021. No

entanto, em relação à Navegação de Cabotagem, houve um aumento de 2,9% no transporte de TEU, com destaque para os seguintes produtos: plásticos, arroz, máquinas e materiais elétricos; obras de pedra e ferro e aço.

Cabe ressaltar que, em dezembro de 2020, por decisão da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), ocorreu a não renovação dos acordos de transporte marítimo com o Uruguai, em vigor desde 1976, e com a Argentina, em vigor desde 1990. A rescisão, que entrou em vigor em 7 de outubro de 2021 para o Uruguai e em 5 de fevereiro de 2022 para a Argentina, certamente impactou negativamente os resultados da Cabotagem no primeiro semestre de 2022. No que tange às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), segundo a ANTAQ, houve um incremento do número de EBN, que passaram de 1.163 em 2021 a 1.181 em 2022.

Em resumo: pode-se concluir que os fatores que ocasionaram um pequeno recuo nos índices da movimentação de carga no período considerado estão relacionados diretamente ao comércio internacional, não chegando a afetar a Cabotagem, que seguiu crescendo. No que tange às perspectivas futuras, a ANTAQ vislumbra uma tendência de crescimento na movimentação de cargas para o segundo semestre de 2022.

Em relação à Cabotagem, fatos recentes indicam que seguirá no seu caminho de expansão. Exemplificamos com os seguintes:

- A Norsul, empresa de logística multimodal, criou uma rota inédita de Cabotagem para a BSBIOs, empresa do ECB Group e líder nacional em biodiesel no Brasil, realizando o primeiro transporte deste biocombustível com neutralização de 100% das emissões de gases de efeito estufa. O trajeto feito pelo navio Taruca começou no Porto de Paranaguá, no Paraná, e seguiu em direção ao Porto



de Suape, em Pernambuco. O transporte durou cerca de 14 dias e marca a estreia do fornecimento do biocombustível da BSBIOS para a região Nordeste;

- A Aliança Navegação e Logística está construindo as duas barcaças oceânicas para o transporte de contêineres no Brasil. O projeto inclui também a construção de dois empurradores em Belém (PA). As novas barcaças e os empurradores foram especialmente projetadas para o transporte de 700 TEU em mar aberto, gerando 300 postos de trabalho durante a construção e de 30 aquaviários para a operação; e

- A empresa Yara realizou a primeira operação de Cabotagem de fertilizantes a granel, transportando 15.000 toneladas do seu píer próprio em Rio Grande, RS para a sua unidade misturadora de São Luís, MA.

A regulamentação da lei Nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, conhecida como “BR do MAR”, aguardada ansiosamente pela ABAC, deverá aumentar ainda mais os índices já satisfatórios que vêm sendo alcançados pela Cabotagem, dissipando eventuais dúvidas e provendo segurança jurídica às corporações que já acreditam hoje na Cabotagem e às que certamente surgirão.

Luiz Felipe Resano Luis Fernando Resano é diretor Executivo da ABAC – Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/08/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 29/08/2022