

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 068/2022  
Data: 30/05/2022**

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
GOVERNO FEDERAL PREPARA MUDANÇA EM TARIFA PARA REDUZIR CUSTOS DE IMPORTAÇÃO.....	4
CELULOSE IMPULSIONA ALTA NOS NÚMEROS DO PORTO DE SANTOS .....	5
GOVERNO FEDERAL PREVÊ ECONOMIA COM FUSÃO DE DUAS ESTATAIS .....	6
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO: ANTAQ APROVA ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
ANTAQ RECONHECE POSSIBILIDADE DE CONTRATO DE ADESÃO PARA EXPLORAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EM BELÉM (PA) .....	8
PRORROGADA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE LICITAÇÃO DO STS53 NO PORTO DE SANTOS (SP) PARA 15 DE JUNHO .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>9</b>
GOVERNO LANÇA NOVA FERRAMENTA PARA CENÁRIOS DE PLANEJAMENTO .....	9
NOVA TRAVESSIA URBANA DE TIANGUÁ (CE) VAI IMPULSIONAR TRANSPORTE DE CARGAS E AUMENTAR SEGURANÇA.....	10
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF</b> .....	<b>11</b>
TOCANTINS É O SEGUNDO ESTADO A RECEBER A CARAVANA BRASIL PRA ELAS .....	11
RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU QUASE 31 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022 .....	12
SPU/ME PÔE À VENDA 21 IMÓVEIS NO MÊS DE JUNHO .....	12
ANEEL ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA AVALIAR EDITAL DOS LEILÕES DE ENERGIA NOVA A-5 E A-6 .....	14
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>15</b>
LANÇADA NOVA FERRAMENTA PARA CENÁRIOS DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA .....	15
CPTM COMPLETA 30 ANOS COM CONQUISTAS E PROJETOS PARA O FUTURO .....	16
ESG NA CONSTRUÇÃO DA REDE HIDROVIÁRIA DO PORTO DE SANTOS.....	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>18</b>
EDITORIAL - POVIA E AS DESESTAZAÇÕES .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS .....	19
<i>CELULOSE</i> .....	19
<i>FERTILIZANTES</i> .....	19
<i>MARIUPOL</i> .....	19
<i>CHINA</i> .....	20
NACIONAL - CUSTO DO TRANSPORTE SUBIRÁ 12% COM MP QUE DESVINCULOU CRÉDITO TRIBUTÁRIO DE COMBUSTÍVEIS, DIZ COSTA.....	21
NACIONAL - VALOR DE VALE COMBUSTÍVEL SOBE 11% EM 6 MESES .....	22
IBL LOGÍSTICA: CUSTOS AUMENTARAM 20% COM ALTA DO DIESEL .....	23
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAR PAR14 E PAR15.....	23
PROJETO CAIS LESTE TERÁ NOVA DATA DE LICITAÇÃO .....	24
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ CONQUISTA CERTIFICADO DE SEGURANÇA E FICA ENTRE OS MELHORES DO MUNDO .....	25
PORTO DO RJ RETOMA OPERAÇÕES COM CAFÉ EM NAVIO DE ‘BREAK BULK’ .....	26
<b>DIÁRIO DO LITORAL - SP</b> .....	<b>27</b>
ATENÇÃO: TRECHO DA ENTRADA DE SANTOS SERÁ INTERDITADO PARA CONTINUIDADE DAS OBRAS DO NOVO VIADUTO .....	27
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>27</b>
DEMANDA POR FERTILIZANTE PROVOCA FILAS DE NAVIOS NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	27
LOCKDOWN NA CHINA ATRASA PRODUÇÃO DE ELETRÔNICOS E CARROS NO BRASIL.....	29
BOLÍVIA PREPARA PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO FERTILIZANTE NPK .....	30
CÂMARA APROVA REDUÇÃO DE CONSUMO DE GÁS QUE PROVOCA AQUECIMENTO GLOBAL .....	30
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
POR PRIVATIZAÇÃO, ELETROBRAS VAI ESTATIZAR HIDRELÉTRICA POR UMA SEMANA .....	31
'INTERNET QUÂNTICA' VEM AÍ: FÍSICOS ROMPEM FRONTEIRA COM TELETRANSPORTE DE DADOS; ENTENDA.....	33
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: ASSEMBLEIA SOBRE APORTE DE FURNAS EM HIDRELÉTRICA É ADIADA.....	35
BRASIL PODE LIDERAR MERCADO VOLUNTÁRIO DE CRÉDITOS DE CARBONO, AFIRMA MCKINSEY.....	36
PREÇO DO PETRÓLEO SUPERA US\$ 121 COM ALÍVIO NAS RESTRIÇÕES DA CHINA E EXPECTATIVA POR SANÇÕES CONTRA RUSSOS.....	40



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
GOVERNOS REAGEM À ALTA DO PETRÓLEO .....	41
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>42</b>
TRANSPORTADORAS MARÍTIMAS AGORA TÊM MUITOS CONTÊINERES, MAS NENHUM LUGAR PARA MOVÊ-LOS .....	42
PETROLEIRA COMBINA PROJETOS RENOVÁVEIS E CORTE DE EMISSÕES .....	43
PARQUES NO MAR SÓ DEVEM OPERAR EM 2030 .....	45
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>46</b>
BOLÍVIA BUSCA RENEGOCIAR PREÇO DO GÁS QUE VENDE AO BRASIL .....	46
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>47</b>
TERMINAL SALINEIRO NO RN PASSA POR OBRAS ANTES DE CONSOLIDAR TRANSIÇÃO .....	47
ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM 126 MIL TEUS EM ABRIL.....	48
MRS INICIA ROTA ENTRE PORTOS DO RIO E DE SANTOS .....	48
CELULOSE CRESCE 57% E PUXA ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS NO 1º QUADRIMESTRE.....	49
ARTIGO - TEM INÍCIO A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR .....	50
BR DO MAR: ARMADORES DIZEM QUE DEMANDAS DA CABOTAGEM NÃO SUSTENTARIAM INDÚSTRIA NAVAL .....	50
AGENTES AINDA VEEM RISCO JURÍDICO EM NOVAS REGRAS PARA CONTRATAÇÃO DE TRIPULANTES .....	52
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>53</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	53



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## GOVERNO FEDERAL PREPARA MUDANÇA EM TARIFA PARA REDUZIR CUSTOS DE IMPORTAÇÃO

Previsão é retirar taxa de capatazia, cobrada pela movimentação de cargas em aeroportos e portos, como o de Santos

Por: Ágata Luz



*Taxa de capatazia é cobrada sobre as atividades realizadas durante a movimentação das mercadorias Foto: Alexander Ferraz/AT*

Com objetivo de reduzir o custo de importação no País, o Governo Federal elabora um decreto que retira a taxa de capatazia da incidência do Imposto de Importação. Ela é cobrada pela movimentação de cargas em portos e aeroportos. Em fase final de elaboração pelo Ministério da Economia, a medida é considerada bem-vinda por entidades como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), pois permite ao Brasil estar alinhado a outros países.

O jornal O Estado de S. Paulo publicou que a medida representará, na prática, uma redução de 10% do imposto. Segundo técnicos do ministério, a queda seria equivalente à terceira rodada de abertura comercial e resulta em corte de cerca de 1,5 ponto percentual da tarifa de importação, de 11,6% em média.

Em boa parte do mundo, a taxa de capatazia é cobrada sobre as atividades realizadas durante a movimentação da mercadoria desde o navio até a passagem pela Alfândega, em serviços como conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferências aduaneiras, manipulação e carregamento e descarga de embarcações. No entanto, o Brasil também a inclui no cálculo dos impostos e tarifas de importação, proporcionando um custo duplo aos importadores.

### Diferença de interpretação

Para A Tribuna, o superintendente de desenvolvimento industrial da CNI, Renato da Fonseca, explica que o debate sobre a cobrança acontece há anos por uma diferença de interpretação. “É uma discussão de quando o produto entra no país: ao chegar no porto ou depois de ser descarregado? A prática da Organização Mundial do Comércio (OMC) é que, quando o navio entrou no porto, ele já entrou no país. Então, joga-se o tributo em cima do valor, incluindo o custo do frete internacional, mas não incluindo a capatazia”.

No entanto, Fonseca explica que o procedimento no Brasil é diferente e, por isso, a CNI defende que a necessidade de o País se alinhar às práticas internacionais. “Se a maioria do mundo está usando, alguma coisa deve estar certa. A gente sempre defendeu, tanto na área tributária como de comércio exterior, que o Brasil fosse na direção das práticas usadas pelos países da OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico). Há um trabalho bem grande a ser feito na simplificação do comércio exterior”.

Fonseca explica que o decreto em fase final de elaboração é resultado de muita discussão e estudos e representará integração, que pode ser traduzida em mais exportações e importações. “(O tema) Passou um tempo no Supremo Tribunal Federal. É uma medida bem-vinda. A CNI sempre defendeu maior integração do Brasil com o resto do mundo e parte disso envolve o alinhamento das nossas políticas com o que é adotado no exterior”.



### Impacto

Em 2020, a CNI divulgou um estudo sobre o assunto e apresentou os possíveis reflexos do fim da incidência de impostos pelos serviços de capatazia em um período de 20 anos. A conclusão foi de um impacto positivo na economia, emprego, fluxo de comércio e investimentos do Brasil.

O estudo apontou que a medida adicionaria R\$ 134,5 bilhões ao Produto Interno Bruto (PIB), ampliaria o fluxo de comércio em R\$ 90 bilhões e o investimento estrangeiro direto no Brasil em R\$ 53,8 bilhões até 2040, além de um ganho de R\$ 83,1 bilhões nas remunerações dos trabalhadores brasileiros, de R\$ 244 bilhões na produção das empresas e de R\$ 123,1 bilhões no consumo das famílias.

“Qualquer um que está importando um produto no Brasil vai ter um ganho, pois pagará menos tributo do que antes”, enfatiza Fonseca, garantindo que a retirada dessa taxa não traria impacto negativo a quem atua na capatazia, já que a tarifa continua existindo, inclusive na exportação.

“Este custo não está em questão, o que estamos eliminando é o tributo recaindo sobre esse custo. O Governo Federal perderá um pouco da arrecadação, mas o importante também é passar a ter procedimentos iguais aos de todos os países para facilitar a vida de todo mundo”.

### Panorama

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima (Sindamar), José Roque, explica apesar do custo não ser “aparentemente elevado”, impacta nos tributos de importação. Desta forma, a medida refletirá inclusive no consumidor final.

“Essa decisão a ser divulgada pelo Governo possibilitará redução do custo final do produto movimentado, já que não constará na base de cálculo do Imposto de Importação e tornará os preços das mercadorias mais acessíveis”.

De acordo com ele, o decreto ainda otimizaria a dinâmica da importação, com maior competitividade, pois sempre “se ressentiu de uma política do governo que proporcione mais fluidez na importação dos produtos com redução de custos, principalmente das tarifas praticadas”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 30/05/2022*

## CELULOSE IMPULSIONA ALTA NOS NÚMEROS DO PORTO DE SANTOS

Carga teve elevação de 57% nos primeiros quatro meses do ano, em comparação a 2021

*Por: ATribuna.com.br*



*Com 2,5 milhões de toneladas movimentadas nos quatro primeiros meses deste ano, a celulose foi destaque Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT*

Com 2,5 milhões de toneladas movimentadas nos quatro primeiros meses deste ano, a celulose foi destaque no Porto de Santos no primeiro quadrimestre de 2022. O número revela uma alta de 57% em relação ao mesmo período do ano passado, segundo balanço divulgado nesta sexta-feira (27) pela Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela administração

do complexo portuário.

“Esse resultado confirma a estratégia acertada de captação de investimentos privados por meio dos leilões de arrendamentos”, explica, por meio de nota, o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, citando as áreas STS14 e STS 14A, que foram arrematadas pelas empresas Eldorado e Bracell em leilão realizado em agosto de 2020. Juntos, os terminais destinados a celulose envolvem aportes de R\$ 380 milhões.

Desde 2019, a Autoridade Portuária trabalha para que um pacote com 11 leilões seja realizado até o segundo semestre deste ano, garantindo R\$ 7,1 bilhões em investimentos ao maior porto do País. Parte dessa meta foi cumprida, com a realização de seis leilões até aqui.

Além disso, o projeto da nova Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) está em fase final de avaliação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para receber e escoar a movimentação com maior fluidez. Com investimentos estimados em R\$ 891 milhões, o projeto expandirá a capacidade do modal ferroviário para 115 milhões de toneladas nos próximos cinco a dez anos.

De acordo com a SPA, os investimentos já registram reflexos na movimentação de cargas, que cresceu 7% entre janeiro e abril deste ano em comparação com o primeiro quadrimestre de 2021. O número de 52,5 milhões de toneladas de cargas movimentadas garantiu ao Porto de Santos o recorde deste período.

### Detalhes

A maior parte de carga movimentada é fruto das exportações, que somaram 37,8 milhões de toneladas durante os quatro primeiros meses do ano, apresentando crescimento de 7,5% sobre 2021. Enquanto isso, as importações aumentaram 5,8%, chegando ao total de 14,6 milhões de toneladas.

A soja apresentou o maior volume de carga acumulado do quadrimestre, com 14 milhões de toneladas. O número é 8,1% mais alto que o mesmo período do ano passado. Já o farelo de soja teve um crescimento de 46,8% na base de comparação anual, com 2,8 milhões de toneladas movimentadas.

Os granéis sólidos atingiram o melhor resultado já registrado no primeiro quadrimestre com 10,4% de alta sobre 2021, ou seja, 26,8 milhões de toneladas movimentadas. Os granéis líquidos não ficaram para trás e também garantiram o melhor desempenho para este período, com 6 milhões de toneladas.

O número de navios atracados no Porto também cresceu neste quadrimestre, chegando a 1.640. O número é 2,4% maior que o registrado no ano passado. Enquanto isso, a movimentação de contêineres apresentou uma queda de 0,4% em relação a 2021, com 1,6 milhão de TEU. No entanto, o resultado representa a segunda maior marca da história para o quadrimestre.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 30/05/2022**

## GOVERNO FEDERAL PREVÊ ECONOMIA COM FUSÃO DE DUAS ESTATAIS

Infra S/A é a junção da EPL e Valec; redução de custos pode chegar a R\$ 90 milhões

**Por: Redação**

***Nova empresa será responsável pela estruturação dos projetos destinados ao setor de transportes Foto: Matheus Tagé/AT***



Um decreto assinado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) autorizou a junção da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e a Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias. Fruto desse movimento, a Infra S/A será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

Com a medida, a previsão é que sejam economizados R\$ 90 milhões em custos operacionais por ano. O decreto foi publicado na edição de quarta-feira do Diário Oficial da União.

### Custos

A fusão das duas estatais fará o Ministério da Infraestrutura deixar de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional para o surgimento de apenas uma, que vai reduzir custos de funcionamento, ser autossuficiente e competitiva. Com a publicação do decreto, a previsão é de até 180 dias para que a companhia seja efetivada em definitivo.

“A companhia irá aumentar a produtividade e ampliar a eficiência na estruturação de projetos de infraestrutura, sempre pensando a logística de transportes, estruturando o futuro, sem qualquer descontinuidade ao que está em andamento”, declarou, por meio de sua assessoria de imprensa, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Segundo o Governo Federal, pesou a favor da fusão das duas empresas a constatação, reforçada por uma consultoria independente, que EPL e Valec sempre atuaram de forma complementar e com certa sobreposição de atribuições. No primeiro ano de funcionamento, de acordo com os estudos, haverá uma economia de R\$ 30 milhões com a redução de despesas com pessoal e funções, bem como pela redução de custeio de funcionamento das duas empresas.

A partir do segundo ano, a economia anual será de pelo menos R\$ 90 milhões, gerados pelos ganhos de produtividade com a reorganização de processos, otimização dos contratos atuais e por meio de mais redução com gastos com pessoal.

### Atribuições

Todos os processos em andamento pelas estatais serão incorporados pela empresa, como a construção dos trechos II e III da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a fiscalização das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), por exemplo – empreendimentos administrados pela Valec.

A Infra S/A também responderá pela elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais da EPL. Atuará em projetos de caráter estratégico para transformação digital e modernização da infraestrutura; suporte para gestão ambiental e territorial de projetos de infraestrutura; e prestação de consultoria sobre infraestrutura para União, estados e municípios.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 30/05/2022*

## PORTO DE SÃO SEBASTIÃO: ANTAQ APROVA ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

Assim como Santos, São Sebastião terá seu porto desestatizado

*Por: Redação*



*O plano do Governo Federal é desestatizar o Porto de São Sebastião e seus serviços Foto: Porto de São Sebastião/Divulgação*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a análise das contribuições relativas ao aprimoramento da documentação para o processo licitatório da concessão do Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo.

Ao todo, a agência recebeu 239 contribuições. Os documentos aprovados serão encaminhados ao Ministério da Infraestrutura, que dará continuidade ao processo de desestatização.

### Contrato

O futuro concessionário assinará contrato de 25 anos. O valor estimado do contrato de concessão alcançará R\$ 237,4 milhões. Os investimentos estimados serão de R\$ 3,263 milhões.



Segundo projeções divulgadas pela Antaq, é esperado um total de 56 milhões de toneladas movimentadas em 2060 em São Sebastião, o que representa crescimento médio anual de 0,3% ao ano.

### Valores

O valor de outorga mínimo proposto será de R\$ 33,3 milhões e deverá ser pago em parcela única. O critério de licitação escolhido foi o de maior valor outorga, com realização de leilão na modalidade presencial.

Além disso, o novo concessionário deverá pagar anualmente à Antaq uma verba de fiscalização, no valor de R\$ 446,5 mil, durante toda a vigência do contrato. Esse valor será dividido em 12 parcelas mensais.

Atualmente, o porto é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS). A área total a ser concedida tem 32,60 km<sup>2</sup>.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o objetivo da concessão do Porto de São Sebastião é trazer ganhos de produtividade, mais eficiência e celeridade nas compras e contratações necessárias às operações portuárias.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 30/05/2022*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ RECONHECE POSSIBILIDADE DE CONTRATO DE ADESÃO PARA EXPLORAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EM BELÉM (PA)

Ministério da Infraestrutura e empresa paraense deverão assinar documento. Instalação movimentará carga geral, contêiner e granel líquido

A ANTAQ reconheceu a possibilidade de celebração do contrato de adesão entre o Ministério da Infraestrutura e a empresa Rebelo Indústria Comércio e Navegação Ltda. para exploração de Terminal de Uso Privado, denominado TUP Reicon, em Belém (PA). A deliberação aconteceu durante a Reunião Ordinária de Diretoria da Agência na quinta-feira (26).

A instalação portuária já existe há mais de 20 anos e tem por finalidade ser a porta de entrada de insumos destinados à capital paraense, além de exercer o papel de “feeder” para portos marítimos, fomentando escoamento de cargas para os mercados domésticos e internacional. Por ano, as estimativas de movimentação serão de cerca de 500 mil toneladas de cargas gerais, 25 mil TEUs e 30 mil m<sup>3</sup> de granéis líquidos.

A instalação possui área total de 118.600,90 m<sup>2</sup>. As estruturas de acostagem são formadas por sete berços de atracação, totalizando 521,20 m<sup>2</sup>.

No Pará, constam 39 TUPs e estações de transbordo de cargas (ETCs), além de 160 instalações sob registro. Desse montante, em Belém, são seis instalações portuárias autorizadas, além de outras 49 instalações registradas.

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

*Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

*E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)*

*Data: 30/05/2022*





### PRORROGADA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE LICITAÇÃO DO STS53 NO PORTO DE SANTOS (SP) PARA 15 DE JUNHO

Área será destinada à movimentação de fertilizantes. Investimentos serão de R\$ 658,8 milhões

A ANTAQ prorrogou, nesta quinta-feira (26), para 15 de junho, o prazo para o recebimento de contribuições visando ao aprimoramento da documentação relativa à licitação da área STS53, no Porto de Santos (SP). A área será destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

Para mais informações sobre a Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ, **clique aqui**.  
<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social>

A área a ser licitada é de 87.981 metros quadrados. O arrendatário assinará contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões. Os investimentos totais serão de R\$ 658,8 milhões. A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas.

**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](mailto:asc@antag.gov.br)**

**Data: 30/05/2022**



Ministério da Infraestrutura

### GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

#### GOVERNO LANÇA NOVA FERRAMENTA PARA CENÁRIOS DE PLANEJAMENTO

Visualizador georreferenciado auxilia na tomada de decisões de políticas públicas

O Planejamento Integrado de Transportes (PIT) ganhou mais uma nova ferramenta de visualização e análise. O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), lançou um visualizador georreferenciado que simplifica o consumo de informações do Plano Nacional de Logística – PNL 2035.

“O visualizador agrega ainda mais valor ao planejamento de transportes, já que ele torna possível a análise e a disponibilização de informações georreferenciadas”, explica a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa.

Com base em dados geográficos, é possível comparar a rede de infraestrutura atual com os cenários previstos nos instrumentos de planejamento desenvolvidos pela EPL em conjunto com o MInfra, como o PNL – 2035 e, num futuro breve, os Planos Setoriais e os Planos Gerais. “Ou seja, é mais uma ferramenta à disposição dos formuladores de política pública e da academia para contribuir ainda mais com os instrumentos de planejamento”, afirma a secretária.

A plataforma facilita a comunicação e a transparência da informação para a sociedade, pois permite que se explorem dados e variáveis por cenário de planejamento e propicia comparações entre cenários. “Essa ferramenta vai auxiliar no entendimento e na comparação entre cenários de planejamento e, conseqüentemente, na tomada de decisão”, prevê a Marcassa.

#### Como funciona?

Por meio de comparações, é possível visualizar, por exemplo, a maior participação dos modos de grande capacidade, como o ferroviário, quando se comparam cenários. Na figura abaixo, por exemplo, está a comparação do cenário base – construído com dados de 2017 e considerando apenas a manutenção da infraestrutura atual – com o cenário 9, que leva em conta os

empreendimentos qualificados pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), ou seja, com investimentos de maior impacto nos indicadores de resultado.

Na exploração de um cenário e uma variável, é possível consultar atributos das feições geográficas, observando os valores das diferentes variáveis no mapa. Para isso, basta clicar em Dados de Carregamento na barra superior para abrir uma nova janela de consulta.

Além disso, a ferramenta possui recursos de pesquisa no mapa por endereços, zoom, alteração de mapa base, medição de distâncias e impressão. Para acessar o visualizador, clique no link: <https://ontl.epl.gov.br/planejamento/visualizador-geo/>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 30/05/2022

## NOVA TRAVESSIA URBANA DE TIANGUÁ (CE) VAI IMPULSIONAR TRANSPORTE DE CARGAS E AUMENTAR SEGURANÇA

Estrutura dá acesso ao município de Viçosa do Ceará e garantirá mais fluidez no tráfego. Obras foram retomadas em fevereiro de 2021



*Motoristas que passam pela BR-222/CE, em Tianguá, no Ceará, terão mais segurança viária e fluidez para trafegar - Foto: Ricardo Botelho/MInfra*

extensão da rodovia, retomadas no início de 2021.

Motoristas que passam pela BR-222/CE, em Tianguá, no Ceará, terão mais segurança viária e fluidez para trafegar com a conclusão da primeira etapa da travessia urbana feita pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura. A cerimônia de entrega da estrutura, que ocorreu nesta sexta-feira (27), reforça o compromisso da gestão com o avanço das obras nos 6,5 quilômetros de

A finalização do empreendimento permitiu a abertura de uma nova via de acesso ao município de Viçosa do Ceará (CE), o que vai impulsionar a capacidade de tráfego na BR-222/CE, importante rota para o transporte de cargas na região. As intervenções feitas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) contemplam a execução das obras remanescentes de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos, englobando a duplicação no segmento compreendido entre os quilômetros 309,25 e 315,8.

Com um investimento total previsto de R\$ 83,3 milhões, o projeto desenvolvido inclui ainda a execução de vias marginais segregadas das pistas principais, com calçadas e ciclovia, além de uma passarela já implantada. Até o momento, foram realizados serviços como terra armada, terraplenagem, drenagem e pavimentação.

“Essa travessia conecta Tianguá à diversas outras cidades, em uma iniciativa que transforma a realidade da região. Vamos continuar trabalhando para fecharmos a segunda etapa até o final do ano, e avançarmos nessas obras estruturantes para o estado do Ceará”, destacou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, na cerimônia de entrega do empreendimento.

### Ligação

Responsável por interligar Tianguá à capital Fortaleza, o segmento a ser duplicado também faz a ligação com o Piauí, o Maranhão e com a região Norte do país. Internamente, o trecho também engloba o entroncamento com a rodovia estadual CE-187, via de acesso aos municípios da região da Ibiapaba, importantes polos turísticos e econômicos do estado.



Os serviços seguem em execução ao longo de outros pontos da travessia e novos trechos serão finalizados no decorrer dos próximos meses. Após a conclusão, a obra irá melhorar a mobilidade e a logística de transportes de mercadorias da região, e impulsionando a economia no estado.

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

*Data: 30/05/2022*



Ministério da Economia

**GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF**

### **TOCANTINS É O SEGUNDO ESTADO A RECEBER A CARAVANA BRASIL PRA ELAS**

Evento aconteceu na sexta-feira (27/5), em Palmas, com programação gratuita. O objetivo principal foi de incentivar as mulheres a terem seus próprios negócios

Com a proposta de impulsionar o empreendedorismo feminino, aconteceu na sexta-feira (27/5), na Escola Estadual Maria dos Reis Alves, no Jardim Taquari, em Palmas (TO), a Caravana Brasil Pra Elas. A iniciativa faz parte do Programa Brasil Pra Elas, e contou com programação inteiramente gratuita. O projeto tem como objetivo oferecer atendimento de saúde, cursos, vagas de empregos, palestras, orientações sobre crédito, atividades de lazer, sorteios e muito mais. A iniciativa é um projeto de nível nacional e pretende incentivar as mulheres a abrirem seu próprio negócio.

A subsecretária de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato do Ministério da Economia (Sempe/Sepec/ME), Caroline Busatto, conduziu a comitiva nacional. O Tocantins foi o segundo estado a promover a caravana que já tem programado outros destinos: Macapá, Rio de Janeiro, Cuiabá, Fortaleza, Maceió, Distrito Federal. A agenda está sendo atualizada diariamente.

A caravana Brasil Pra Elas também tem o foco de gerar emprego e renda, inserindo as mulheres no empreendedorismo e, conseqüentemente, dando autonomia e liberdade econômica a elas. A caravana Brasil Pra Elas será realizada em diversos lugares do Brasil para criar uma rede de apoio nos estados e municípios que as acolham.

Para a subsecretária Carol Busatto, o Programa Brasil Pra Elas é a pauta da transformação. “Cada conversa que a gente tem, durante as ações da caravana, a gente sabe que sai construindo um futuro. Derrubando as barreiras visíveis e invisíveis que dificultam a ascensão das mulheres ao mercado empreendedor”.

De acordo com o presidente do Sebrae, Carlos Melles, os números do empreendedorismo feminino aumentam gradativamente a cada ano, mas podem se tornar ainda melhores com políticas públicas direcionadas. “De cada dez negócios no Brasil, três são liderados por mulheres. Quando tratamos de Microempreendedores Individuais (MEI), a participação chega a 48%. Temos mais de 30 milhões de empreendedoras”, observou.

Moisés Gomes, superintendente do Sebrae Tocantins, reforça que o foco é “oportunizar a essas empreendedoras que elas tenham os meios para alcançar seus sonhos, independência financeira e conseguir gerar sua renda. O Tocantins está no mapa do governo federal ao contribuir com um projeto inovador que deu certo, o Força Mulher, e, a partir dele, fazer parte do Brasil Pra Elas em suas ações pelo país”.

#### **Caravana Brasil Pra Elas – Etapa Tocantins**

O evento é uma realização do governo federal, Sebrae e teve como parceiros o governo do Tocantins, prefeitura de Palmas, Faet/Senar, Sesi, Senai, Sesc, Senac, Cetur, Sest/Senat,



sistema OCB/Sescoop, Banco da Amazônia, Caixa Econômica, Banco do Brasil, Itpac/ABO e cartório Moromizato.

Acompanhe em nossas redes sociais tudo que aconteceu em Palmas (TO)

<https://www.instagram.com/economiaspecc/>

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

Data: 30/05/2022

## RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU QUASE 31 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022

Falta (1) um dia para o fim do prazo

A Receita Federal informa que até às 11 horas desta segunda-feira (30/05) foram entregues 30.917.024 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021. A expectativa é de que 34.100.000 declarações sejam enviadas até 31 de maio, quando termina o prazo.

Mensalmente a Receita Federal recebe da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) recursos para pagar as restituições e cria lotes bancários.

A ordem de prioridade para recebimento de restituição do IRPF é:

1. Idosos, com prioridade dentre esses para os maiores de 80 anos;
2. Contribuintes com alguma deficiência física ou mental ou moléstia grave;
3. Contribuintes cuja maior fonte de renda seja o magistério;
4. Demais contribuintes.

Havendo empate nos critérios, quem entregou primeiro tem prioridade.

É bom alertar que quem estiver obrigado a entregar a declaração e não fizer até o fim do prazo estará sujeito à multa. O valor da multa é de 1% ao mês, sobre o valor do imposto de renda devido, limitado a 20% do valor do imposto de renda. O valor mínimo da multa é de R\$ 165,74. A multa é gerada no momento da entrega da declaração e a notificação de lançamento fica junto com o recibo de entrega e o contribuinte terá 30 (trinta) dias para pagar a multa. Após este prazo, começam a correr juros de mora (taxa Selic).

Não deixe para o último dia e evite multa.

Se ainda restarem dúvidas, **acesse o perguntão**.

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/dirpf>

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

Data: 30/05/2022

## SPU/ME PÕE À VENDA 21 IMÓVEIS NO MÊS DE JUNHO

Localizados em nove estados, bens estão avaliados em R\$ 59 milhões

A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) colocou à venda nova rodada de imóveis da União para o mês de junho: são 21 ativos localizados em nove estados do país. Ao todo, os imóveis estão avaliados em R\$ 59 milhões. Os interessados devem enviar as ofertas eletronicamente, por meio do portal **VendasGov**.  
<https://imoveis.economia.gov.br/>

Entre as ofertas estão apartamentos, casas, terrenos e um edifício. Dezesete ativos estão à venda por terem recebido Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI), mecanismo que permite que





peças físicas ou jurídicas apresentem ofertas de compra para adquirir qualquer imóvel da União.

### **Confira a lista**

- Casa avaliada em R\$ 1,65 milhão, em Vitória (ES), na Rua Madeira de Freitas, 255, Bairro Praia do Canto, cuja concorrência pública será no dia 1º de junho;
- Terreno avaliado em R\$ 2,08 milhões, em Brasília (DF), na SHIS QL 24, Conj 2, lote 14, Lago Sul, cuja concorrência pública será em 02 de junho;
- Terreno/Benfeitoria avaliados em R\$ 16,2 milhões, em Santos (SP), na Av. Ana Costa 21, Vila Matias, cuja concorrência pública será no dia 3 de maio;
- Apartamento avaliado em R\$ 1,28 milhão, localizado em Brasília (DF), na SQS 114, Asa Sul, cuja concorrência pública será retomada no dia 3 de maio;
- Terreno avaliado em R\$ 158,8 mil, em Estância (SE), cuja concorrência pública será realizada no dia 6 de junho;
- Terreno avaliado em R\$ 76,2 mil, também em Estância (SE), cuja concorrência pública será realizada no dia 7 de junho;
- Apartamento avaliado em R\$ 475 mil, em Brasília (DF), SHCES Quadra 1311, no Cruzeiro, cuja concorrência pública será realizada no dia 8 de junho;
- Terreno avaliado em R\$ 2,29 milhões, em Brasília (DF), na SHIS QL 26, Conjunto 5, Lote 7, Lago Sul, cuja concorrência pública será realizada no dia 9 de junho;
- Terreno com benfeitorias, em Iturama (MG), avaliado em R\$ 2,18 milhões, cuja concorrência pública será realizada no dia 10 de junho;
- Terreno com benfeitorias avaliado em R\$ 201 mil, localizado em Manhuaçu (MG), Rodovia BR 116, Km 558,3, Sacramento, cuja concorrência pública será realizada no dia 15 de junho;
- Terreno e benfeitorias avaliados em R\$ 296,5 mil, em Nova Andradina (MS), na Rua Melvin Jones 1372, cuja concorrência pública será dia 17 de junho;
- Terreno em Campo Grande (MS), avaliado em R\$ 129,5 mil, na Rua Aracaju, lote 6, Quadra 4, Jardim Imá, com concorrência pública em 20 de junho;
- Casa na Praia do Canto, na Rua José Teixeira 191, em Vitória (ES), avaliada em R\$ 2,69 milhões, com certame em 21 de junho;
- Terreno no Setor Bancário Norte de Brasília (DF), Quadra 2, Lote 3, avaliado em R\$ 17,74 milhões, cuja 2ª concorrência pública ocorrerá em 24 de junho;
- Apartamento em Brasília (DF), situado na SQN 108, Asa Norte, avaliado em R\$ 1,01 milhão, com a concorrência pública em 27 de junho;
- Terreno avaliado em R\$ 1,59 milhão, no Lago Sul em Brasília (DF), com certame em 28 de junho; e
- Terreno em Juiz de Fora (MG), avaliado em R\$ 288 mil, nas proximidades da Avenida Brasil, Área S-5, com concorrência pública em 29 de junho.

Para esses casos, há uma vantagem. As pessoas físicas ou jurídicas que enviaram proposta por meio da PAI, contrataram a avaliação e homologaram o laudo na SPU, têm o direito à preferência na aquisição do imóvel. Durante o andamento das sessões públicas, caso não ganhem a concorrência pública pela maior oferta, elas podem arrematar o imóvel pelo mesmo valor do maior lance oferecido por um terceiro. Se preferirem não exercer esse direito, além da devolução da caução, os interessados são reembolsados dos custos de avaliação diretamente pelo ganhador da licitação.

### **Outros quatro imóveis – que ainda não receberam proposta de aquisição - PAI – também podem ser arrematados:**

- Curitiba (PR) - terreno com 954m<sup>2</sup> e área construída de 3,060m<sup>2</sup>, situado na Rua Doutor Faivre, 1212 - Centro, avaliado em R\$ 5,2 milhões, cuja concorrência pública será realizada no dia 13 de junho;



- Foz do Iguaçu (PR) - casa avaliada em R\$ 279 mil, com a concorrência pública a realizar-se no dia 14 de junho;
- Aracaju (SE) - casa avaliada em R\$ 780 mil, podendo ser arrematada no dia 22 de junho;
- Fortaleza (CE) - térreo e benfeitorias na Rua Dom Pedro I, 461, esquina com a Rua Major Facundo, terreno de 845,79 m2 e área construída de 646m2. O imóvel, avaliado em R\$ 2,34 milhões, vai novamente a certame no dia 23 de junho.
- Os editais, fotos dos imóveis e outros detalhes podem ser obtidos no portal VendasGov. Como o processo é conduzido de forma virtual, as ofertas podem ser apresentadas até o dia anterior à data da sessão pública. Entretanto, para ocorrer a validação, é necessário anexar o comprovante de pagamento da caução, equivalente a 5% do valor do imóvel, que deverá ser efetivado na Caixa Econômica Federal, conforme edital. A oferta de maior valor vence a concorrência. Caso a proposta apresentada não seja a vencedora, a caução é integralmente devolvida. Para registrar as ofertas é necessário possuir o cadastro único no Portal GOV.BR.

### Como participar

Os interessados devem acessar o portal **VendasGov**, fazer o login pelo **GOV.BR** e enviar suas ofertas. As sessões públicas são realizadas, sempre, às 10h ou 15 horas.

Confira o calendário consolidado dos certames de junho.

[https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/maio/imagem/CalendImoveisVDP\\_PAJUN\\_22.png](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/maio/imagem/CalendImoveisVDP_PAJUN_22.png)

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

Data: 30/05/2022

## ANEEL ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA AVALIAR EDITAL DOS LEILÕES DE ENERGIA NOVA A-5 E A-6

Certames visam à contratação de energia elétrica a partir de novos empreendimentos de geração de fonte hídrica, eólica, solar fotovoltaica e térmica

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) abriu a Consulta Pública nº 023/2022, que visa subsidiar a aprovação do edital e anexos dos Leilões de Energia Nova A-5 e A-6, de 2022. O prazo para o recebimento das contribuições vai até o dia 27 de junho.

Os certames, previstos para ocorrerem em 16 de setembro de 2022, são destinados à contratação de energia elétrica a partir de novos empreendimentos de geração de fonte hídrica, eólica, solar fotovoltaica e térmica.

A energia negociada no Leilão de Energia Nova A-5 será objeto de Contrato de Comercialização de Energia Elétrica no Ambiente Regulado (CCEAR), nas modalidades: quantidade, com prazo de suprimento de 20 anos, para empreendimento hidrelétrico (CGH, PCH, UHE até 50 MW); quantidade, com prazo de suprimento de 15 anos, para empreendimento eólico e solar fotovoltaico; e disponibilidade, com prazo de suprimento de 20 anos, para empreendimentos termelétricos à biomassa, a resíduos sólidos urbanos, a carvão mineral nacional e a biogás.

Já no A-6 serão negociados contratos por: quantidade, com prazo de suprimento de 20 anos, para empreendimento hidrelétrico (CGH, PCH, UHE até 50 MW); quantidade, com prazo de suprimento de 15 anos, para empreendimento eólico; e disponibilidade, com prazo de suprimento de 20 anos, para empreendimentos termelétricos à biomassa, a resíduos sólidos urbanos e a gás natural.

Os Leilões de Energia Nova A-5 e A-6 estão com processo de inclusão no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) iniciados, e a expectativa é que a deliberação sobre o tema ocorra na próxima reunião ordinária do Conselho do Programa (CPPI), prevista para o próximo dia 2 de junho.

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

Data: 30/05/2022



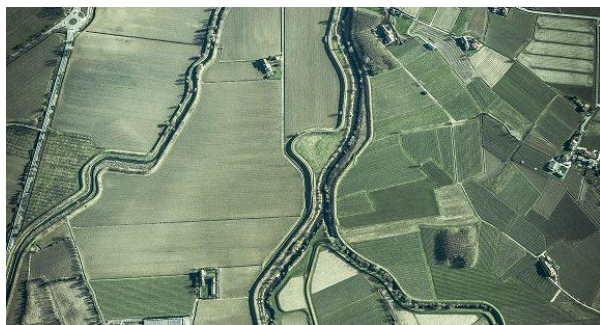
## PORTAL PORTO GENTE

### LANÇADA NOVA FERRAMENTA PARA CENÁRIOS DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

Redação Portogente

*Visualizador georreferenciado auxilia na tomada de decisões de políticas públicas*

O Planejamento Integrado de Transportes (PIT) ganhou mais uma nova ferramenta de visualização e análise. O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), lançou um visualizador georreferenciado que simplifica o consumo de informações do Plano Nacional de Logística - PNL 2035.



"O visualizador agrega ainda mais valor ao planejamento de transportes, já que ele torna possível a análise e a disponibilização de informações georreferenciadas", explica a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa.

Com base em dados geográficos, é possível comparar a rede de infraestrutura atual com os cenários previstos nos instrumentos de planejamento desenvolvidos pela EPL em conjunto com o MInfra, como o PNL - 2035 e, num futuro breve, os Planos Setoriais e os Planos Gerais. "Ou seja, é mais uma ferramenta à disposição dos formuladores de política pública e da academia para contribuir ainda mais com os instrumentos de planejamento", afirma a secretária.

A plataforma facilita a comunicação e a transparência da informação para a sociedade, pois permite que se explorem dados e variáveis por cenário de planejamento e propicia comparações entre cenários. "Essa ferramenta vai auxiliar no entendimento e na comparação entre cenários de planejamento e, conseqüentemente, na tomada de decisão", prevê a Marcassa.

#### Como funciona

Por meio de comparações, é possível visualizar, por exemplo, a maior participação dos modos de grande capacidade, como o ferroviário, quando se comparam cenários. Na figura abaixo, por exemplo, está a comparação do cenário base - construído com dados de 2017 e considerando apenas a manutenção da infraestrutura atual - com o cenário 9, que leva em conta os empreendimentos qualificados pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), ou seja, com investimentos de maior impacto nos indicadores de resultado.

Na exploração de um cenário e uma variável, é possível consultar atributos das feições geográficas, observando os valores das diferentes variáveis no mapa. Para isso, basta clicar em Dados de Carregamento na barra superior para abrir uma nova janela de consulta.

Além disso, a ferramenta possui recursos de pesquisa no mapa por endereços, zoom, alteração de mapa base, medição de distâncias e impressão. Para acessar o visualizador, ***clicando aqui***.  
<https://ontl.epl.gov.br/planejamento/visualizador-geo/>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/05/2022

### CPTM COMPLETA 30 ANOS COM CONQUISTAS E PROJETOS PARA O FUTURO

*Redação Portogente*

*Companhia comemora aniversário e se prepara para os próximos desafios*

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) completa 30 anos neste dia 28 de maio de 2022, sábado. De 1992 para cá muita coisa mudou. Foram muitos desafios superados e muitos que ainda estão por vir, mas o protagonismo do passageiro e seu conforto e segurança continuam sendo a prioridade da companhia.



A CPTM teve sua criação autorizada pela Lei nº 7.861, segundo a qual a nova companhia deveria assumir os sistemas de trens da Região Metropolitana de São Paulo em substituição às Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Superintendência de Trens Urbanos de São Paulo (STU/SP) e Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), de forma a assegurar a continuidade e melhoria dos serviços.

Naquela época, eram seis linhas, de A a F -- o que só mudou em 2008, quando as linhas ganham números e nomes de pedras preciosas. Todas com suas peculiaridades -- e seus problemas. Passageiros pulando nas vias, viagens com portas abertas e composições completamente depredadas eram comuns. Eram transportados diariamente 894 mil pessoas.

Colocar ordem na casa, unificar a operação e levar a CPTM a um novo patamar de qualidade se tornou a missão de uma empresa jovem, mas com muita história. A companhia passou a operar efetivamente as atuais Linhas 7-Rubi, 10-Turquesa, 11-Coral e 12-Safira em abril de 1994. Os intervalos nos horários de pico, em algumas linhas, eram de até 20 minutos. A frota herdada se encontrava deteriorada, o que levou à implantação do Primeiro Programa de Modernização de Composições, envolvendo mais de 500 carros. Em 1996, chegou a vez das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda.

A partir daí, a CPTM ganhou asas. Modernização da frota, das vias, inaugurações de novas estações e readequação e reforma das já existentes, e até de uma nova linha: a 13-Jade, em 2018. E junto com novas estações e tecnologias, chegou a inovação, como o Centro de Controle Operacional (CCO), inaugurado em 2006 na Estação Brás, um dos mais modernos do mundo e dando acesso à movimentação de todos os trens da companhia em tempo real.

A CPTM cresceu em tamanho e em número de passageiros. Antes da pandemia, cerca de 3 milhões de passageiros circulavam pelas sete linhas e 94 estações -- em janeiro de 2022 as Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda foram repassadas à iniciativa privada.

Enquanto o tamanho e o número de passageiros cresceram, o tempo de viagem diminuiu. Na Linha 12-Safira, houve em 2020 uma redução de 10 minutos no percurso entre Brás e Calmon Viana -- de 63 para 53 -- por conta de novas sinalizações e obras no trecho. A redução de quase 20% no tempo de viagem na Linha pode diminuir ainda porque outras obras, como nas proximidades das estações São Miguel Paulista e Calmon Viana podem possibilitar que os trens circulem com mais velocidade e sem abrir mão da segurança.

Já em 2022, a Linha 11-Coral reduziu o tempo médio de viagem em 10%, de 70 para 63 minutos na viagem de ponta a ponta. Isso se tornou possível graças a melhorias promovidas pela área de operação e manutenção da companhia nas estratégias operacionais.

"A CPTM nasceu de um sonho de oferecer transporte público sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo com qualidade, sempre atenta ao fato de que é preciso atenção, manutenção e investimento constante. A companhia é formada por pessoas que amam o que



fazem. A ferrovia é uma paixão, e por isso dedicamos a nossa vida a isso", afirma Pedro Moro, presidente da CPTM.

E a CPTM sabe que não pode parar. As obras de expansão da Linha 9-Esmeralda -- que permanecem sob responsabilidade da companhia mesmo após a concessão para a Via Mobilidade, continuam. Em 2021 duas novas estações foram inauguradas -- Bruno Covas-Mendes-Vila Natal e João Dias (a primeira a ser construída pela iniciativa privada). Até o final deste ano, será inaugurada a Estação Varginha, e toda a estrutura para

Atualmente, quatro estações na Linha 10-Turquesa estão em obras para garantir a total acessibilidade -- Capuava, Prefeito Saladino, Utinga e São Caetano. A Estação Rio Grande da Serra será reconstruída -- e o projeto será doado pela operadora ferroviária de transporte de cargas MRS. Na Linha 11-Coral, a Estação Braz Cubas vai finalmente ganhar sanitários e a partir daí, todas as estações da companhia terão banheiros abertos ao público. Além disso, a Estação Mogi das Cruzes será reformada e seu projeto será replicado nas estações Estudantes e Jundiapéba.

Na Linha 12-Safira, a Estação Eng. Manoel Feio está em obras de acessibilidade, e até o final do ano sairão os projetos de reforma das estações Itaquaquecetuba e Aracaré. Na Linha 13-Jade, o crescimento deve acontecer nas duas pontas: a linha deve chegar até a Barra Funda, na região central da capital paulista, ao bairro de Bonsucesso, em Guarulhos.

Investimentos em sistemas que irão diminuir o intervalo médio entre os trens, novas subestações de energia para alimentar os trens, maior segurança para os passageiros por meio de mais agentes de segurança e policiais militares nas estações, além de uma central de monitoramento que funciona 24 horas por dia, são algumas das ações que mostram que a CPTM não para e está sempre atenta ao que precisa ser feito para quem é mais importante: o passageiro.

"Estamos prontos para os próximos 30, 60, 90 anos. O trabalho nunca vai parar, assim como a nossa dedicação", finaliza o presidente da CPTM.

**Fonte: Portal Porto Gente**  
**Data: 30/05/2022**

## ESG NA CONSTRUÇÃO DA REDE HIDROVIÁRIA DO PORTO DE SANTOS

*Editor Portogente*

*O primeiro canal artificial para a navegação fluvial conhecido é o Grande Canal da China, construído no século VI.*



Resultantes de administrações municipais anacrônicas, as relações cidades e Porto de Santos são muitas vezes novos gargalos, prejudiciais à expansão necessária e possível da logística, bem como à implementação de práticas sustentáveis, no principal complexo portuário brasileiro. É o caso da altura de pontes sobre rios navegáveis, insuficiente para passar embarcações com contêiner. Isso tem forçado o comércio do porto expandir em carretas, por avenidas já congestionadas e com aumento da emissão de carbono.

**Leia também**

**\* Potencializar o Porto de Santos como nó de rede logística global**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114850-potencializar-o-porto-de-santos-como-no-de-rede-logistica-global>



São decisões políticas que geralmente desconsideram a competência das áreas técnicas municipais. É o caso de uma das contrapartidas para justificar a renovação ruidosa do contrato de concessão da via dos Imigrantes, com a Ecorodovias. Serão reformadas pontes em Santos, como foi recentemente, por outro motivo, a dos barreiros em São Vicente, mantendo o calado aéreo insuficiente: em certas condições de maré, nem embarcação de recreio passa. Resultados que travam o progresso, ao impedir a implantação de um caminho da carga mais barato e inevitável.

### **Leia também**

**\* Bussinger defende hidrovía no litoral paulista para reduzir gargalos**

<https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2009/12/08/bussinger-defende-hidrovía-no-litoral-paulista-para-reduzir-gargalos/>

Quatorze anos atrás, o debate promovido por Portogente em parceria e na sede da Codesp, antiga autoridade portuária, mostrou, com o auditório repleto, haver consciência de que as hidrovias do Porto de Santos são uma pauta prioritária para a competitividade do comércio brasileiro. No entanto, parece que os prefeitos das cidades que margeiam o canal do porto não perceberam, como oportunidade, a extensa rede hidroviária na Baixada Santista, com quase 180 km e inoperante. E não têm política para tanto.

### **Leia também**

**\* Como implantar a hidrovía no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/artigos/21088-como-implantar-a-hidrovía-no-porto-de-santos>

Sob a ótica da ESG, sigla em inglês para Sustentabilidade, Social e Governança, os três temas são desconsiderados. Pois, ocorre o transporte emitindo mais CO2, não gera trabalho possível e decisões são motivadas por princípios não tanto republicanos e que insultam fatores que tornam a solução hidroviária mais vantajosa. Por exemplo, uma logística exequível para implantar porto indústria, de produção para exportação com insumos importados e atrativa aos condomínios logísticos.

### **Leia também**

**\* Hidrovía na Baixada Santista ganha impulso**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/95086-hidrovía-na-baixada-santista-ganha-impulso>

A obra em curso do cluster portuário Andaraguá, em Praia Grande, projeto apresentado no debate das hidrovias do porto, que Portogente promoveu na Codesp, faz ver a importância de uma rede hidroviária no entorno e ampliando o Porto de Santos. Entretanto, é preciso olhar adiante: definir a vocação dessa rede e os negócios que ela pode atrair.

### **Leia também**

**\* Maersk anuncia ventos bons para o Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114828-maersk-anuncia-ventos-bons-para-o-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/05/2022



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL - POVIA E AS DESESTAZAÇÕES**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O novo secretário nacional de Portos e Transporte Aquaviário, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, já definiu suas prioridades no cargo: dar continuidade ao programa de



desestatização portuária, com destaque aos processos envolvendo os complexos marítimos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC). A estratégia, anunciada por Povia ao tomar posse do cargo, na quinta-feira da semana passada, em Brasília, é importante, especialmente por confirmar a continuidade das ações na pasta.

Os projetos de privatização dos três portos — dois deles, Santos e Itajaí, de projeção nacional — acabaram de concluir suas fases de consulta pública e, agora, vão seguir para a avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). Somente com a aprovação da corte é que os editais de desestatização serão publicados. O Governo tem anunciado que quer realizar os leilões para a concessão dos complexos marítimos no último trimestre do ano.

Não será tarefa simples, mas deve ser feito. A economia brasileira passa por algumas crises atualmente, mas seu futuro é dos mais promissores. E isso demandará investimentos amplos em seus portos, para o aumento da capacidade operacional dos complexos, a ampliação de sua eficiência e a redução de seus custos. Ocorre que o Governo Federal não conta com recursos e nem deverá contar, nos próximos anos, para essas melhorias. Portanto, caberá à iniciativa privada fazê-las. Daí a importância da desestatização.

Funcionário de carreira do Governo Federal, ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e um dos especialistas mais renomados do setor, Mario Povia tem o conhecimento necessário para dar continuidade a esses processos de desestatização. E, se não ocorrerem atrasos por parte do TCU, pode chegar ao final do ano com chances concretas de ter realizado os leilões dos três complexos.

A agenda de desestatizações portuária é necessária. E Povia tem as ferramentas para cumprir tal missão. Que o faça e garanta aos portos as condições necessárias para atender a economia brasileira e o desenvolvimento do País.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 30/05/2022*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **CELULOSE**

O Porto de Santos registrou uma alta de 57% em suas exportações de celulose no primeiro quadrimestre do ano, em relação ao mesmo período do ano passado. No total, foram embarcadas 2,6 milhões de toneladas. Considerando todas as mercadorias movimentadas, o complexo marítimo teve um aumento de 7% em suas operações, que somaram 52,5 milhões de toneladas, número recorde. As cargas exportadas chegaram a 37,8 milhões de toneladas (mais 7,5%), já as importadas, 14,6 milhões de toneladas (+5,8%). Em relação aos contêineres, foram 1,6 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), queda de 0,4%.

### **FERTILIZANTES**

Líder nacional na movimentação de fertilizantes, o Porto de Paranaguá tem registrado filas de navios para descarregar esse tipo de mercadoria. Segundo informações da Portos do Paraná (a autoridade portuária), na última sexta-feira, havia sete cargueiros com essa carga atracados, 16 na espera para entrar no complexo marítimo e operar e 18 para chegar nos próximos 30 dias.

### **MARIUPOL**

O Porto de Mariupol, no sul da Ucrânia, foi reaberto no último sábado, com a atracação de um navio com 2.700 toneladas de metal para descarregar. Foram suas primeiras operações desde que a região passou a ser controlada pelo exército russo.

### CHINA

Com a redução dos surtos de Covid-19 no país, os principais portos da China estão retomando o ritmo normal de suas operações. Entre os últimos dias 1 e 24, a movimentação de contêineres nesses complexos chegou a 17,69 milhões de TEU, 5,4% a mais do que no mesmo período de abril e 3% a mais do que no ano passado, segundo dados do Ministério do Transporte chinês. Considerando todas as operações, o total chegou a 790 milhões de toneladas, alta de 4,2% em relação ao mês anterior.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/05/2022

NACIONAL - Senado decide nesta semana se votará projeto dos combustíveis no plenário

O Projeto de Lei Complementar que prevê teto de 17% para o ICMS dos combustíveis e da energia elétrica foi aprovado com substitutivo na Câmara dos Deputados, na quinta-feira (26)

Por **TALES SILVEIRA** [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**Segundo Pacheco, a intenção do Congresso é buscar soluções para reduzir os preços dos combustíveis**

**SÉTIMA RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS, RELICITAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE/RN (SBSG) E RENOVAÇÃO ANTICIPADA DA CONCESSÃO DA FERROVIA MALHA REGIONAL SUDESTE (MRS) SÃO DESTAQUES DA PAUTA DO TCU**

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou, na última quinta-feira (26), que deverá definir esta semana a tramitação do Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2022, que prevê um teto de 17% para o ICMS dos combustíveis e da energia elétrica.

A fala aconteceu no mesmo dia em que a proposta foi aprovada na Câmara dos Deputados. A aprovação veio em forma de substitutivo, quando o relator de determinada proposta introduz mudanças a ponto de alterá-la integralmente. A alteração veio do relator, deputado Elmar Nascimento (União-BR), ao PLP 18/2022, do deputado Danilo Forte (União-CE).

A proposta considera essenciais bens e serviços relativos a combustíveis, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo, impedindo a aplicação de alíquotas de tributos iguais às dos produtos listados como supérfluos.

A mudança de categoria dos combustíveis garante que haja uma redução do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) para até a alíquota máxima de 17%. O objetivo da proposta – que conta com o apoio dos ministérios da Economia e das Minas e Energia – é frear o aumento de preços dos combustíveis. A expectativa do governo é de, com isso, reduzir o preço dos combustíveis em cerca de R\$0,60 por litro.

Rodrigo Pacheco disse que o PLP 18/2022 tem dois caminhos possíveis no Senado: ir para o debate nas comissões permanentes ou ser votado diretamente pelo plenário. Segundo ele, essa definição será tomada em conjunto com os líderes partidários “já nos próximos dias”. O presidente do Casa preferiu não opinar sobre eventuais mudanças no mérito do projeto durante a tramitação.

### Comissões

Na quarta-feira (1º), a Comissão de Viação e Transportes (CVT) realizará a 21ª edição do Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas. O evento acontecerá no Auditório Nereu Ramos e terá o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o presidente da Câmara, Arthur Lira, como convidados.



Já o Senado Federal fará a partir de terça-feira (31) mais um esforço concentrado para votar indicações de autoridades. A indicação para novo diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) segue sem ser pautada. São dez nomes prontos para deliberação do Plenário, entre diplomatas integrantes para o Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) e para o Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Até o fechamento desta edição, as pautas dos plenários da Câmara e do Senado não foram divulgadas.

### Agências Reguladoras

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira (30), a sua reunião deliberativa virtual de diretoria. Destaque para o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão para a realização de atividades específicas no plano de contingência nas proximidades do km 91+400m da Rodovia Santos Dumont - BR-116/RJ, em razão de evento geotécnico ocorrido no interior do Parque Nacional.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizará, na terça-feira (31), a sua reunião de diretoria colegiada. Está em pauta um recurso contra a aprovação da revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Porto Alegre, em razão dos prejuízos causados pela pandemia.

Dois itens completam a pauta. O primeiro trata da segunda Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos Internacionais de Brasília (SBBR) e de Guarulhos (SBGR). O segundo é referente a edição de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.

### TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nesta quarta-feira (1º), a sua reunião tele presencial de plenário. O ministro Jorge Oliveira analisará o processo de desestatização referente à renovação antecipada da concessão da Ferrovia Malha Regional Sudeste (MRS).

Já o ministro Walton Alencar relatará o acompanhamento do processo de desestatização referente à sétima rodada de concessões aeroportuárias.

O ministro Aroldo Cedraz, por sua vez, apresentará o seu parecer sobre a relicitação do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/RN (SBSG). Cedraz também apresentará conclusões da auditoria nas obras de Extensão da Linha 9 - Esmeralda - da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, trecho Grajaú/ Varginha, no Município de São Paulo/SP.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/05/2022

## NACIONAL - CUSTO DO TRANSPORTE SUBIRÁ 12% COM MP QUE DESVINCULOU CRÉDITO TRIBUTÁRIO DE COMBUSTÍVEIS, DIZ COSTA

A Medida Provisória 1.118/22 altera parcialmente a Lei Complementar 192/22, mantendo alíquota zero de PIS, Pasep e Cofins, mas desvinculando crédito tributário na aquisição de diesel, biodiesel, gás de cozinha e querosene de aviação

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**“A AÇÃO IMPACTARÁ EM MAIS DE 12% OS CUSTOS DAS TRANSPORTADORAS E INVARIAVELMENTE LEVARÃO AUMENTO DO FRETE COBRADO AOS CLIENTES, O QUE, POR CONSEQUÊNCIA, CAUSARÁ UMA ELEVAÇÃO NOS PREÇOS DOS ALIMENTOS, JÁ BASTANTE PREJUDICIAL NO ORÇAMENTO DAS FAMÍLIAS BRASILEIRAS”**

**VANDER COSTA**

Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)



### ***Desoneração das alíquotas de PIS, Pasep e Cofins na compra de combustíveis vale até 31 de dezembro de 2022***

O custo do setor de transportes de cargas poderá aumentar em mais de 12% após a edição da Medida Provisória 1.118/2022, que altera a Lei Complementar 192/22. A avaliação é do presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa. A MP retira a concessão de créditos tributários aos importadores de diesel, biodiesel, gás de cozinha e querosene de aviação, e mantém as alíquotas zeradas de PIS, Pasep e Cofins na compra dos combustíveis. A desoneração é válida até 31 de dezembro de 2022.

“A ação impactará em mais de 12% os custos das transportadoras e invariavelmente levará ao aumento do frete cobrado aos clientes, o que, por consequência, causará uma elevação nos preços dos alimentos, já bastante prejudicial no orçamento das famílias brasileiras”, afirmou o presidente da CNT, durante a reunião ordinária virtual da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), realizada na última quarta-feira (25). O encontro online reuniu entidades patronais para debater sobre o momento vivido pelo transporte rodoviário de cargas.

A Lei Complementar 192/22, instituída em março último, zerou a cobrança do PIS, Pasep e Cofins sobre combustíveis e estabeleceu a incidência do ICMS apenas uma vez, com base em alíquota fixa por volume comercializado. Segundo o Ministério da Economia, a perda de arrecadação com os tributos federais — PIS, Pasep e Cofins — pode chegar a R\$ 16,59 bilhões.

“A edição dessa MP tem por finalidade aumentar a segurança jurídica nas relações entre a administração pública e os contribuintes, não ocasionando impacto fiscal”, explicou a Secretária-geral da Presidência da República na ocasião da edição da Medida Provisória 1.118/22.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/05/2022**

### **NACIONAL - VALOR DE VALE COMBUSTÍVEL SOBE 11% EM 6 MESES**

Empresas que oferecem o benefício aumentaram a quantia depositada aos funcionários para amenizar altas constantes nos preços dos combustíveis

**Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)**

Empresas que oferecem o vale combustível aos seus funcionários precisaram aumentar em 11,56% o valor do benefício entre setembro de 2021 e fevereiro deste ano para tentar amenizar o impacto das constantes altas nos preços dos combustíveis.

Companhias do setor de transportes, serviços e indústria também elevaram a quantia disponibilizada para gestão de suas frotas. Os dados são da Sodexo Benefícios e Incentivos.

No recorte das empresas que gerenciam frotas e veículos corporativos via sistema Wizeo (sistema de gestão de frotas da Sodexo), a alta foi de 33,10% no saldo disponibilizado nos últimos seis meses, segundo a Sodexo.

No período avaliado, o estado do Paraná é o que mais alavancou o consumo, com alta de 65% no valor disponibilizado no Wizeo.

O aumento no valor depositado ao colaborador é uma forma de ajudar o trabalhador a enfrentar o momento atual.

“Com o aumento dos combustíveis, as empresas precisam de soluções que auxiliem na gestão de custos e forneçam dados para melhora da performance”, contou a head de estratégia para os produtos de Mobility da Sodexo Brasil, Taís Alvim.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/05/2022**

### IBL LOGÍSTICA: CUSTOS AUMENTARAM 20% COM ALTA DO DIESEL

Companhia transporta 20 milhões de toneladas de cargas por mês por malhas rodoviária, aérea e marítima

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



A IBL Logística gerencia 1700 veículos, sendo 200 de frota própria e outros 1500 agregados

O custo logístico de uma companhia que movimenta 20 milhões de toneladas de cargas de alto valor agregado por mês subiu em torno de 20%, com a escalada do preço do diesel neste ano. Operando alimentos industrializados, orgânicos e não orgânicos, fármacos, eletrônicos, higiene pessoal, automotivos e valores, a IBL Logística presta serviço de armazenagem e transporte de cargas pelos modais rodoviário, aéreo e marítimo, no Brasil e no exterior.

“Devido ao cenário que estamos vivenciando mediante às constantes alterações no valor do diesel, a companhia contabiliza uma média de 20% de impacto direto em seus resultados, desde o início de 2022. Vale ressaltar que a consequência dessas altas desencadeia uma série de aumentos nos custos, principalmente nos insumos, entre outros, indispensáveis para a logística”, afirmou o presidente da IBL Logística, Jonatas Spina Borlenghi.

Borlenghi disse que “o percentual de combustível representa, hoje, de 40% a 60% do custo logístico da companhia”. E que a empresa vem sentindo os impactos nos custos desde o ano passado. “O ano de 2020 foi marcado pela pandemia da Covid-19, consequentemente, neste cenário o preço do diesel retraiu em determinados meses. Em contrapartida, no ano passado, houve um aumento de 65% nas refinarias. Já em 2022, entre os meses de janeiro e abril, subiu 41% e os preços dispararam”, observou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

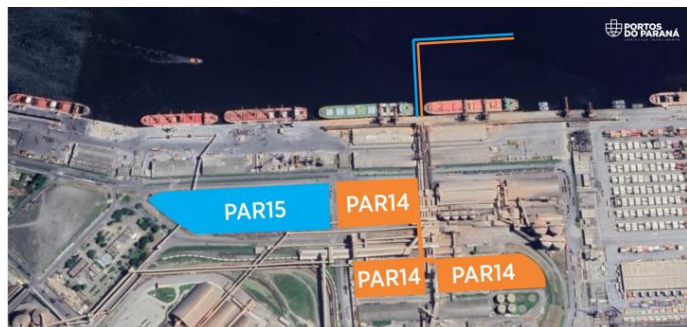
Data: 30/05/2022

### REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAR PAR14 E PAR15

Localizadas a leste, as áreas são destinadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**Ambas são áreas consideradas “brownfield”, ou seja, já ocupadas**

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os portos de Paranaguá e Antonina (PR), abriu consulta pública para a licitação das áreas PAR14 E PAR15, no Porto de Paranaguá, na última quarta-feira (25). Interessados podem apresentar sugestões e contribuições até o dia 8 de

julho. Localizadas a leste, as áreas são destinadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais

A PAR14 tem 49.841 metros quadrados e os investimentos previstos são de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão. Já a PAR15 tem 38.859 metros quadrados, com investimento esmado em R\$656,8 milhões. Ambas são áreas consideradas “brownfield”, ou seja, já ocupadas.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o prazo estipulado de 45 dias visa aprimorar os projetos com o recebimento de contribuições, além de esclarecer quaisquer dúvidas. “Esse período antecede as audiências públicas que também já estão com datas pré-definidas para a primeira semana de julho, nos dias 5 e 7”, afirmou Garcia.

Essas são, respectivamente, as segunda e terceira audiências públicas de áreas a serem realizadas neste ano. A primeira, no final de março, foi da área PAR09, de 24 mil metros quadrados, voltada para movimentação de grãos sólidos vegetais a oeste do Porto de Paranaguá.

“Nossa expectativa é levar a leilão, ainda neste ano, essas três áreas”, diz o diretor-presidente. Segundo ele, os novos contratos de arrendamento garantem, além da regularização contratual em si, segurança jurídica para novos investimentos.

As novas convocações da PAR14 e PAR15 já estão publicadas nos diários oficiais, do Estado e da União, e no site da Portos do Paraná.

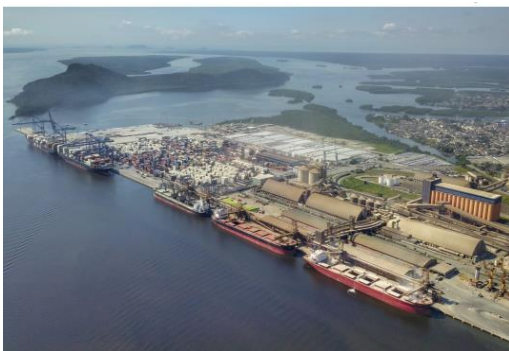
Serão consideradas pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias (Clap) apenas as contribuições, subsídios e sugestões enviadas até às 23h59 do dia 8 de julho. Essas devem ser feitas, exclusivamente, pelo formulário eletrônico disponível no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/05/2022**

## PROJETO CAIS LESTE TERÁ NOVA DATA DE LICITAÇÃO

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**ATUALMENTE, 550 VAGÕES DESCARREGAM DIARIAMENTE NO CORREDOR LESTE. COM O MOEGÃO, A PREVISÃO É AMPLIAR PARA CERCA DE 900 POR DIA — QUASE 300 EM CADA UMA DAS TRÊS LINHAS**

Hoje, apenas 14,9% das cargas chegam ao porto por ferrovia, a maioria é transportada por caminhões. Moegão visa equalizar a logística em 50% para cada modal, o ferroviário e o rodoviário

O projeto Cais Leste, também chamado de Moegão, no Porto de Paranaguá, terá nova data de certame, após a licitação realizada na semana passada ter dado “deserta” – quando nenhum licitante comparece. Segundo a assessoria de Imprensa da Portos do Paraná, o processo voltou para a Diretoria de Engenharia e Manutenção, que faz a revisão do orçamento, aplicação dos índices e atualização da data base para republicação. A estimava é que uma nova licitação seja publicada dentro do prazo de 30 dias.

O projeto do Moegão tem investimento esmado em R\$500 milhões e prevê a centralização das descargas ferroviárias de grãos, com o recebimento de até 180 vagões simultâneos, em três linhas independentes e com 11 terminais interligados.

Com área de 595 mil metros quadrados, as três linhas que compõem o projeto terão capacidade de carregar até 2 mil toneladas de grãos e farelo por hora.



Atualmente, 550 vagões descarregam diariamente no Corredor Leste. Com o Moegão, a previsão é ampliar para cerca de 900 por dia — quase 300 em cada uma das três linhas. Hoje, 14,9% das cargas chegam ao porto por ferrovia, o objetivo é equalizar essa logística, com 50% dos carregamentos vindos pelos trens e a outra metade por caminhões.

O Moegão também reduzirá os custos, as emissões de CO2 nas operações e os cruzamentos entre as vias urbanas de Paranaguá, com os trilhos passando de 16 para cinco interseções na cidade.

O Moegão vai ao encontro de outro projeto do Porto de Paranaguá que é a modernização e ampliação do Corredor Leste (Corex) e do píer em T. Em fase de desenvolvimento, o projeto prevê um novo complexo com quatro berços; ponte de acesso; oito torres pescantes; e capacidade para embarque de 4 mil toneladas, por hora, em cada uma das oito linhas. Assim, a expectativa é triplicar a capacidade de embarque atual no Corredor Leste.

O Governo do Estado também prepara a modernização do modal ferroviário, com o projeto da Nova Ferroeste, estrada de ferro interligando Maracaju (MS) ao Porto de Paranaguá.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 30/05/2022

## REGIÃO SUL - PARANAGUÁ CONQUISTA CERTIFICADO DE SEGURANÇA E FICA ENTRE OS MELHORES DO MUNDO

As instalações já tinham sido aprovadas em auditoria em 2021, mas faltava o recebimento da Declaração de Cumprimento, que garante a segurança da estrutura portuária paranaense

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**ESSE CERTIFICADO MOSTRA QUE O PORTO DE PARANAGUÁ FAZ PARTE DE UM SELETO GRUPO DE PORTOS DO BRASIL E DO MUNDO QUE ESTÃO ADEQUADOS A EXIGÊNCIAS E NORMAS INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA, E CONFIRMA O GRANDE ESFORÇO QUE TODOS NÓS DISPENDEMOS PARA ESTARMOS DE ACORDO COM ESSAS NORMAS E REGULAMENTOS”**

**JOÃO PAULO RIBEIRO SANTANA**  
diretor de Meio Ambiente e diretor-presidente.

O Porto de Paranaguá (PR) recebeu, na última quinta-feira (26), a certificação que atesta que o complexo está entre os mais seguros do mundo. O documento foi entregue pela Conportos

O Porto de Paranaguá (PR) recebeu, na última quinta-feira (26), a certificação que atesta que o complexo está entre os mais seguros do mundo. O documento foi entregue pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). As instalações já tinham sido aprovadas em auditoria em 2021, mas faltava o recebimento da Declaração de Cumprimento, que garante a segurança da estrutura portuária paranaense.

A Declaração de Cumprimento é um documento expedido pelo Governo Federal que comprova que o Porto de Paranaguá está de acordo com os parâmetros internacionais de segurança, como o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, na sigla em inglês).

“É uma certificação de segurança com alcance e perspectivas internacionais e que coloca o Porto de Paranaguá na vanguarda do que existe de mais moderno em termos de segurança”, explica Marcelo João da Silva, presidente da Conportos.

**A DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO,  
EXPEDIDA PELO GOVERNO FEDERAL,  
COMPROVA QUE O PORTO DE PARANAGUÁ  
ESTÁ DE ACORDO COM OS PARÂMETROS  
INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA, COMO O  
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO  
DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS  
(ISPS CODE, NA SIGLA EM INGLÊS)**

“Esse certificado mostra que o Porto de Paranaguá faz parte de um seleto grupo de portos do Brasil e do mundo que estão adequados a exigências e normas internacionais de segurança, e confirma o grande esforço que todos nós dispendemos para estarmos de acordo com essas normas e regulamentos. Passamos a ter mais uma certificação que demonstra a excelência e o esforço para estar entre os melhores sempre”, disse o diretor de Meio Ambiente e diretor-presidente em exercício, João Paulo Ribeiro Santana.

De acordo com o gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária (Uasp), César Kamakawa, o documento coloca o Porto de Paranaguá em outro patamar. “As operações que ocorrem em Paranaguá têm um padrão internacional que está sendo cumprido, e essa auditoria provocou a busca pelo conhecimento de todos os setores, o entrosamento e a colaboração entre todos, que se engajaram e participaram ativamente para que esse trabalho fosse devidamente realizado”, afirma.

Para o coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), Alessandro Vivone, foi importante o engajamento da empresa pública na busca pelo certificado. “O presidente Luiz Fernando Garcia se comprometeu a resolver toda a questão documental do que fosse relacionado à segurança para o Porto estar com a Declaração deliberada pela Conportos e Cesportos, e ele cumpriu. É uma grata satisfação para nós essa conquista”, diz.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 30/05/2022

## PORTO DO RJ RETOMA OPERAÇÕES COM CAFÉ EM NAVIO DE ‘BREAK BULK’

Modalidade foi a alternativa encontrada para driblar a escassez de contêineres que afeta o setor logístico de forma global

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**Durante a operação, foram embarcadas 6.500 toneladas de café, acondicionadas em ‘bigbags’. A carga teve como destino a Europa**

**O ‘BREAK BULK’ ESTAVA EM DESUSO PELO SETOR CAFEIEIRO DESDE A DÉCADA DE 80, MAS COM A PROBLEMÁTICA DA ESCASSEZ MUNDIAL DE CONTÊINERES, AS EMPRESAS EXPORTADORAS DE CAFÉ VOLTARAM A ADOTAR A MODALIDADE**

A movimentação de café em um navio de ‘break bulk’ (carga solta) ocorrida no fim do mês de abril, marcou o retorno dessa modalidade de transporte no Porto do Rio de Janeiro (RJ), administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Foi a alternativa encontrada para driblar a escassez de contêineres que afeta o setor logístico de forma global.

Nesta modalidade, diferentemente de contêineres, é possível armazenar a carga individualmente no porão do navio. “A carga containerizada é, atualmente, o padrão logístico para o transporte de café, mas o ‘break bulk’ ajuda a superar a escassez de contêineres e a consequente alta global no preço”, explica o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.



Durante a operação, foram embarcadas 6.500 toneladas de café, acondicionadas em 'big bags'. A carga teve como destino a Europa e a UNSLOG foi o operador logístico que negociou com o terminal de contêineres ICTSI Rio para trazer esta operação para o Rio de Janeiro.

Os navios de 'break bulk' (carga solta) são versáteis, transportam diferentes tipos de mercadorias e seu design facilita as operações de embarque e desembarque. Essa modalidade de transporte marítimo é menos burocrática que o transporte por contêiner, mas demanda mais tempo e mais mão de obra, devido ao processo menos automatizado.

O 'break bulk' estava em desuso pelo setor cafeeiro desde a década de 80, mas com a problemática da escassez mundial de contêineres, as empresas exportadoras de café voltaram a adotar a modalidade como estratégia para auxiliar na estabilização do fluxo logístico internacional, gerando uma volta ao passado nos portos brasileiros.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 30/05/2022*



### DIÁRIO DO LITORAL - SP

#### **ATENÇÃO: TRECHO DA ENTRADA DE SANTOS SERÁ INTERDITADO PARA CONTINUIDADE DAS OBRAS DO NOVO VIADUTO**

Nessa etapa serão colocadas as vigas no local

**DA REPORTAGEM**



*Foto: Divulgação/Ecovias*

A Ecovias confirmou que vai interditar um trecho da entrada de Santos a partir desta segunda-feira, dia 30 de maio, para dar continuidade às obras do novo viaduto (Viaduto da Zona Noroeste). O bloqueio ocorrerá para a colocação das novas vigas no local.

Inicialmente, a interdição parcial vai ocorrer entre os kms 63 e 64 até dia 3 de junho, sexta, das 22h às 05h. Os motoristas que saírem da Marginal Sul sentido Zona Noroeste, nesses dias e horários, deverão seguir por rotas alternativas do trecho ou optar pelo trecho urbano, que já não faz parte da concessão.

O novo viaduto ligará a Zona Noroeste à Avenida Bandeirantes, em Santos, e facilitará o acesso à Via Anchieta no sentido São Paulo.

*Fonte: Diário do Litoral (30 de maio de 2022)*

*Data: 30/05/2022*



### **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

#### **DEMANDA POR FERTILIZANTE PROVOCA FILAS DE NAVIOS NO PORTO DE PARANAGUÁ**

*Informação: Canal Rural (30 de maio de 2022)*

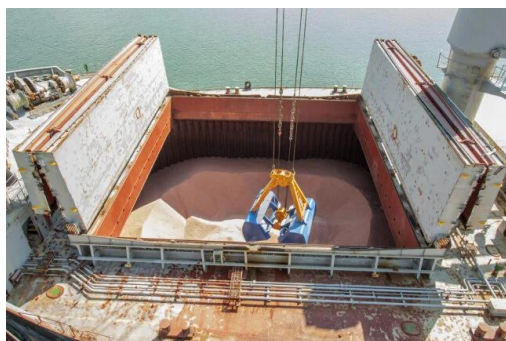


Foto: Paranaguá

Principal porta de entrada de fertilizantes no Brasil, o Porto de Paranaguá, no litoral do Paraná tinha, na sexta-feira (27), 7 navios com insumos atracados, 16 aguardando para descarregar e 18 anunciados para os próximos 30 dias.

Segundo a Paraná Portos, empresa que administra o terminal, o porto está movimentando uma quantidade incomum de fertilizantes.

De acordo com dados da Camex, no primeiro quadrimestre deste ano, o terminal movimentou 3,6 milhões de toneladas de fertilizantes, o que representa um aumento de 14% em relação ao mesmo período de 2021.

Com isso, toda a capacidade de armazenamento de 3,5 milhões de toneladas do porto já está em uso, dificultando o trabalho de descarga.

A situação em Paranaguá é resultado de duas estratégias diferentes.

Em uma ponta, os compradores decidiram anteciparam a importação de fertilizantes, com medo de faltar produto no mercado brasileiro, especialmente depois das sanções contra a Rússia e contra Belarus por conta da guerra na Ucrânia, mesmo sem espaço suficiente para armazenagem no país.

O Brasil importa cerca de 85% dos fertilizantes que consome.

Por outro lado, os produtores rurais estão adiando as compras dos insumos, esperando preços melhores, especialmente no segundo semestre.

Segundo Luiz Teixeira da Silva, diretor de operações da Portos do Paraná, os navios que atracam nos berços públicos do Porto de Paranaguá descarregam o fertilizante diretamente para os armazéns de retaguarda, fora da área do porto organizado.

“Estes armazéns pertencem à iniciativa privada e vendem o espaço para o importador que deposita ali a sua mercadoria. A capacidade total dos armazéns de retaguarda gira em torno de 3,5 milhões de toneladas. Em tempos normais, a mercadoria tem um giro para o interior, evitando que o sistema fique saturado. Atualmente, o fertilizante não está saindo de Paranaguá. Então temos um grande volume chegando, resultado da antecipação das compras por parte do importador, e um volume bem menor saindo, resultante da demora da venda para o produtor rural”, explica.

Silva acredita que o mercado está se adaptando às novas realidades, como pandemia e guerra, e que vai demorar um pouco para a comercialização começar a rodar normalmente.

“É uma combinação de fatores: antecipação de compras, aumento de frete, aumento do preço do produto. São variáveis que o mercado vai ter que conviver e se auto regular”, afirma.

### Preços de fertilizantes

O preço dos principais fertilizantes teve um reajuste de mais de 350%, saindo de uma média de US\$ 350 por tonelada, na safra passada, para US\$ 1,3 mil por toneladas na safra deste ano, um percentual de reajuste que, segundo a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja-MT), pode gerar desabastecimento de alimentos no mercado mundial.





O impacto no aumento dos preços, segundo Fernando Cadore, presidente da entidade, não será sentido apenas pelo produtor rural, mas também vai afetar o consumidor final, que terá menos alimentos nas prateleiras do supermercado.

“Sugerimos, nesta semana, à Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) que acione o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), cobrando explicações das empresas sobre o reajuste no preço considerado pelo setor produtivo como “abusivo e inexplicável” ou mesmo como “formação de cartel”, ou seja, com intuito de gerar lucro às poucas indústrias que atuam no país”, afirma Cadore.

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

**Data: 30/05/2022**

## **LOCKDOWN NA CHINA ATRASA PRODUÇÃO DE ELETRÔNICOS E CARROS NO BRASIL**

**Informação: Broadcast (30 de maio de 2022 )**

São Paulo, 27/5/2022 – Os lockdowns na China agravaram o quadro, que já era delicado, de abastecimento de peças na indústria brasileira, resultando em maior custo no transporte dos materiais e mais casos de atraso de produção ou interrupções em fábricas de automóveis e de produtos eletrônicos.

Ainda que a situação atinja praticamente todos setores industriais pelo aumento do frete, e maior tempo até os insumos chegarem às fábricas, as montadoras de carros e fabricantes de aparelhos como notebooks, celulares e tevês são mais vulneráveis por enfrentarem há mais de um ano um quadro bastante apertado na oferta de semicondutores. Qualquer nova interferência tem, assim, reflexos no fluxo de produção.

Na situação mais crítica desde o início do ano, metade das fábricas de aparelhos eletroeletrônicos sofreu com atrasos ou teve de, em alguns casos, parar parte da produção por causa da irregularidade no fornecimento de componentes eletrônicos.

Já na indústria de veículos, também por falta de componentes eletrônicos, a Honda vai suspender por dez dias, a partir de segunda-feira, a produção de carros no Brasil. Foi o mesmo motivo que levou a Volkswagen a paralisar a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, durante 20 dias deste mês e a suspender o segundo turno de trabalho da unidade que monta o T-Cross no Paraná.

As restrições na segunda maior economia do mundo comprometeram não só as exportações de produtos chineses, como também, de forma global, a disponibilidade de contêineres e embarcações para o transporte de mercadorias, dado o congestionamento de navios provocado pelo fechamento de portos no país asiático.

O mundo, antes mesmo de todos esses problemas, já não conseguia produzir chips suficientes para fazer frente ao avanço da eletrônica em quase todos produtos junto com a digitalização rápida das economias. A esperança de um maior equilíbrio entre oferta e demanda ainda neste ano foi frustrada com a quebra no fornecimento de insumos essenciais à produção de semicondutores a partir da guerra na Ucrânia.

Com a política chinesa que visa zerar os casos de covid-19, a tempestade perfeita, que no Brasil inclui ainda a lentidão no desembarço de cargas em alfândegas devido à mobilização de fiscais da Receita Federal, ganha mais um impulso.

**“Quando a gente pensou que [a cadeia de suprimentos] voltaria ao normal, explodiu a guerra. Na sequência, os lockdowns na China pioraram ainda mais a situação porque dependemos de componentes chineses. A vulnerabilidade da indústria é enorme”, diz**

**Humberto Barbato, presidente da Abinee, associação que representa a indústria de produtos eletroeletrônicos.**

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

*Data: 30/05/2022*

### **BOLÍVIA PREPARA PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO FERTILIZANTE NPK**

*Informação: Agrolink (30 de maio de 2022 )*

A Bolívia produz atualmente, de acordo com a GlobalFert, dois dos três agro fertilizantes mais demandados e utilizados no mundo para a produção agrícola, que são a ureia e cloreto de potássio. Agora, o país irá produzir o terceiro, que é o NPK , que contém nitrogênio (N), fósforo (P) e potássio (K).

“O NPK é um dos fertilizantes mais completos que existe, e com isso teremos a abertura de mais mercados”, disse o vice-ministro de Tecnologias de Altas Energias, Álvaro Arnéz .

Segundo a autoridade, este projeto exigirá um investimento de pouco mais de USD 4.800.000 e estará localizado na zona industrial de Santibáñez, Cochabamba.

Nesse contexto, a projeção é iniciar as operações no primeiro trimestre de 2023 com uma oferta comercial de 60.000 toneladas (t) de fertilizantes por ano, das quais 20.000 toneladas serão para o mercado boliviano e o restante para exportar. “O NPK contém nitrogênio, que obtemos com ureia, potássio, que obtemos com cloreto potássio e fósforo, que ainda não industrializamos. Até o momento estamos exportando ureia e cloreto de potássio, ano que vem começaremos a produzir e exportar NPK; com isso, teremos os três agro fertilizantes fundamentais na cadeia produtiva de alimentos”, ponderou Arnéz.

Para o gerente geral do Instituto Boliviano de Comércio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez , “toda crise também pode significar uma oportunidade”, isso diante da guerra desencadeada entre Rússia e Ucrânia que fez disparar o preço dos alimentos em todo o mundo como bem como os preços do petróleo. “Isso está afetando países que dependem da importação de alimentos, mas também de fertilizantes. Não devemos esquecer que a Rússia é o principal exportador de uréia do mundo, mas também de outros tipos de fertilizantes (...). A boa notícia para a Bolívia é que pode aproveitar esse contexto para fornecer alimentos e fertilizantes ao mundo”, acrescentou.

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

*Data: 30/05/2022*

### **CÂMARA APROVA REDUÇÃO DE CONSUMO DE GÁS QUE PROVOCA AQUECIMENTO GLOBAL**

*Informação: Agência Câmara de Notícias (30 de maio de 2022 )*



**Bacelar: proposta tem apoio de ambientalistas e do setor produtivo – Foto: Paulo Sérgio/Câmara dos Deputados**

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (26) o Projeto de Decreto Legislativo 1100/18, que ratifica acordo para reduzir emissão de gases hidrofluorcarbonos (HFCs), que promovem o aquecimento global. O gás é usado como fluido refrigerante no setor de refrigeração e climatização e também em alguns produtos aerossóis. A proposta segue para análise do Senado.

O deputado Bacelar (PV-BA) alertou que apenas o Brasil e o Iêmen ainda não ratificaram o acordo. Ele ressaltou que a proposta tem apoio tanto de ambientalistas como do setor produtivo. “Em 2021, o Brasil consumiu 21 mil toneladas de HFCs. Já há gases alternativos mais seguros. O



Brasil importa todo HFC. Se não aderir ao protocolo, ficará impedido de importar. Haverá racionamento e parada forçada de equipamentos de ar-condicionado e refrigeração”, alertou.

### Dano

O projeto ratifica a Emenda de Kigali, assinada em 2016 na capital de Ruanda, para mudar o Protocolo de Montreal sobre substâncias que destroem a camada de ozônio. O Protocolo de Montreal, seguido pelo Brasil desde 1990, é o único tratado multilateral sobre temas ambientais com ratificação universal. Pelo tratado, os países signatários comprometem-se a substituir as substâncias que demonstrarem ser responsáveis pela destruição do ozônio, como os clorofluorcarbonos (CFCs) e os hidroclorofluorcarbonos (HCFCs).

No entanto, o texto original não tratava dos HFCs, que vêm sendo utilizados há décadas como alternativa em substituição aos CFCs e HCFCs. A Emenda de Kigali, como ficou conhecida, define um cronograma de redução da produção e consumo dos hidrofluorcarbonos. Os HFCs não causam danos à camada de ozônio, porém apresentam elevado impacto ao sistema climático global. O HFC é milhares de vezes mais prejudicial que o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), o principal responsável pelo aquecimento global.

### Redução de consumo

Segundo a emenda, países em desenvolvimento como o Brasil deverão congelar seu consumo do gás HFC até 2024, reduzir seu consumo em 10% até 2029 e em 85% em 2045. Os países desenvolvidos se comprometeram a reduzir seu consumo de HFCs em 10% em 2019 até alcançar menos 85% em 2036.

O projeto recebeu parecer favorável do relator, deputado Camilo Capiberibe (PSB-AP).

As emissões dos HFCs vêm aumentando globalmente em torno de 8% ao ano, podendo responder por até 19% das emissões de gases de efeito estufa em 2053, de acordo com dados do Secretariado das Nações Unidas para o Ozônio, do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma). Sem a Emenda de Kigali, a contribuição do HFC para o aquecimento global poderia por si só provocar um aumento médio da temperatura de 0,5°C, de acordo com a entidade.

O HFC pode ser 15 mil vezes mais prejudicial que o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), o principal responsável pelo aquecimento global.

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

*Data: 30/05/2022*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### POR PRIVATIZAÇÃO, ELETROBRAS VAI ESTATIZAR HIDRELÉTRICA POR UMA SEMANA

Subsidiária da estatal, Furnas precisará assumir dívida de R\$ 1,5 bilhão de usina no Rio Madeira  
*Por Manoel Ventura — Brasília*

O aporte de Furnas na usina de Santo Antônio, no Rio Madeira, em Rondônia, é o último obstáculo para a privatização da Eletrobras. Furnas é subsidiária da holding de energia que o governo pretende vender até o dia 14 de junho.

Furnas é sócia da Madeira Energia, dona da usina de Santo Antônio, com 43% de participação, e anunciou que se prepara para assumir uma capitalização na empresa que precisa chegar a R\$ 1,5 bilhão. O aporte vai cobrir os custos da derrota de Santo Antônio em uma corte arbitral.



*Edilson Dantas / Agência O Globo*

Com essa operação, Furnas assumirá o controle da empresa, chegando a 70% de participação. Na prática, a usina de Santo Antônio será estatizada. Até o dia 14 de junho, porém, ela será privatizada junto com toda a holding Eletrobras — e junto com usinas como Tucuruí e Sobradinho.

Caso os trâmites para a injeção de capital por parte de Furnas não sejam concluídos até o dia 6 de junho, a privatização da Eletrobras será suspensa.

Essa foi uma determinação do Conselho de Administração da Eletrobras.

Nesta segunda-feira, foi adiada a assembleia dos detentores de debêntures de Furnas, que precisam dar o aval para o aporte financeiro. A assembleia foi remarcada para o dia 6, data-limite dada pelo conselho da Eletrobras. A tendência é de aprovação.

Também são acionistas da Madeira Energia a Odebrecht (18,25%), rebatizada de Novonor, o fundo Caixa FIP Amazônia Energia (19,63%), a SAAG Investimentos (10,53%, com participação da Andrade Gutierrez), e a Cemig (8,53%). Nenhuma dessas empresas vai acompanhar a capitalização, tendo suas participações diluídas.

Furnas decidiu assumir a dívida sozinha por conta da pressão do governo em privatizar a Eletrobras. Isso trará impacto nos balanços da empresa e se tornou um foco de dúvida para a privatização. De acordo com fontes do setor, Furnas precisará reconhecer em seus balanços a dívida de R\$ 19 bilhões da Santo Antônio Energia, pois se tornará acionista majoritária da companhia.

A dívida e a dívida devem impactar na avaliação da Eletrobras por parte dos investidores. Essa privatização será feita por meio de uma capitalização de cerca de R\$ 30 bilhões, que não será acompanhada pelo governo, tendo sua participação diluída a menos de 50%.

### **Quarta maior usina**

O preço de referência da oferta é de R\$ 44, mas gestores que trabalham no processo avaliam um desconto sobre o preço de tela que pode fazer a ação ficar entre R\$ 40 e R\$ 42. Parte desse desconto ocorre por conta das dívidas de Furnas adquiridas por conta da usina de Santo Antônio.

A usina de Santo Antônio tem capacidade de geração de 3.568 MW, energia suficiente para atender ao consumo de mais de 44 milhões de pessoas. É quarta maior do Brasil — sem considerar Itaipu, dividida com o Paraguai —, ficando atrás de Belo Monte (PA), Tucuruí (PA) e Jirau (RO).

A usina entrou em plena operação em 2017. A implantação do empreendimento faz parte de um conjunto de obras planejadas para dotar o país da infraestrutura de energia elétrica necessária para permitir o seu desenvolvimento com maior segurança, chamado na época de “usinas estruturantes”, uma das principais marcas do governo Dilma Rousseff.

Toda a disputa em torno da usina começou em 2015, quando a Santo Antônio Energia, dona da usina, acionou o Consórcio Construtor Santo Antônio (as empreiteiras) na Câmara de Comércio Internacional.



A Santo Antônio Energia pediu que o grupo arcasse com os custos assumidos pela empresa por causa dos atrasos nas operações. A usina deveria estar totalmente em operação em 2012. A empresa, porém, perdeu e, em abril deste ano, o tribunal arbitral determinou que a Santo Antônio Energia pagasse por volta de R\$ 1,5 bilhão ao consórcio e mais R\$ 8,8 milhões pelos custos da arbitragem.

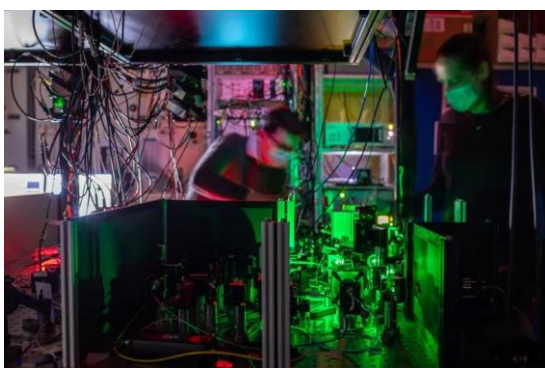
*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/05/2022*

## 'INTERNET QUÂNTICA' VEM AÍ: FÍSICOS ROMPEM FRONTEIRA COM TELETRANSPORTE DE DADOS; ENTENDA

Pela 1ª vez, pesquisadores da Holanda usam tecnologia da computação quântica para transmitir dados entre três locais distintos, em embrião de rede ultrarrápida

*Por Cade Metz, The New York Times — San Francisco, Califórnia*



*Pesquisadores da Delft University of Technology com um dos três nós em uma rede de computação quântica, que usa espelhos, filtros e lasers para guiar elétrons em um diamante sintético — Foto: Marieke de Lorijn/QuTech*

De Santa Barbara, na Califórnia (EUA), a Hefei, na China, cientistas estão desenvolvendo um novo tipo de computador que fará as máquinas de hoje parecerem brinquedos. A partir dos misteriosos poderes da mecânica quântica, a tecnologia realizará em minutos tarefas que nem mesmo os supercomputadores poderiam completar em milhares de anos. No outono

de 2019, o Google revelou um computador quântico experimental mostrando que isso era possível. Dois anos depois, um laboratório na China fez o mesmo.

Mas a computação quântica não atingirá seu potencial sem a ajuda de outro avanço tecnológico: a chamada "internet quântica" — uma rede de computadores que pode enviar informações quânticas entre máquinas distantes.

### **Considerado impossível por Einstein**

Na Universidade de Tecnologia de Delft, na Holanda, uma equipe de físicos deu um passo significativo em direção a essa rede de computadores do futuro, usando uma técnica chamada teletransporte quântico para enviar dados através de três locais físicos. Anteriormente, isso era possível com apenas dois.

O novo experimento indica que os cientistas podem esticar uma rede quântica através de um número cada vez maior de sites. "Agora estamos construindo pequenas redes quânticas no laboratório", disse Ronald Hanson, o físico da Delft que supervisiona a equipe. "Mas a ideia é, eventualmente, construir uma internet quântica."

Sua pesquisa, revelada em um artigo publicado na revista científica Nature, demonstra o poder de um fenômeno que Albert Einstein já considerou impossível. O teletransporte quântico — que ele chamou de "ação assustadora à distância" — pode transferir informações entre locais distintos sem realmente mover a matéria física que as contém.

Essa tecnologia pode mudar profundamente a forma como os dados viajam de um lugar para outro. Ela se baseia em mais de um século de pesquisa envolvendo a mecânica quântica, um campo da física que governa o reino subatômico e se comporta de maneira diferente de tudo o que experimentamos em nossas vidas cotidianas.

O teletransporte quântico não só move dados entre computadores quânticos, mas também o faz de tal forma que ninguém pode interceptá-los.



- Isso não significa apenas que o computador quântico pode resolver seu problema, mas também que ele não sabe qual é o problema - disse Tracy Eleanor Northup, pesquisadora do Instituto de Física Experimental da Universidade de Innsbruck, que também está explorando o teletransporte quântico.

- Não funciona assim hoje. O Google sabe o que você está executando em seus servidores.

### **Exponencialmente mais poderoso**

Um computador quântico explora as maneiras estranhas como alguns objetos se comportam se forem muito pequenos (como um elétron ou uma partícula de luz) ou muito frios (como um metal exótico resfriado a quase zero absoluto, ou 273 graus Celsius negativos). Nessas situações, um único objeto pode se comportar como dois objetos separados ao mesmo tempo.

Computadores tradicionais realizam cálculos processando bits de informações, com cada bit contendo 1 ou 0. Ao aproveitar o estranho comportamento da mecânica quântica, um bit quântico, ou qubit, pode armazenar qualquer combinação entre 1 e 0 simultaneamente. É como quando se gira uma moeda. Em vez de só dar cara ou coroa, na tecnologia quântica seria possível manter todas as possibilidades entre essas duas opções.

Isso significa que dois qubits podem conter quatro valores ao mesmo tempo, três qubits podem conter oito, quatro podem conter 16, e assim por diante, em progressão exponencial (dois elevado ao quadrado, dois ao cubo, dois elevado à quarta potência, etc.). À medida que o número de qubits cresce, um computador quântico se torna exponencialmente mais poderoso.

Os pesquisadores acreditam que esses dispositivos podem um dia acelerar a criação de novos medicamentos, impulsionar avanços em inteligência artificial e quebrar sumariamente a criptografia que protege computadores vitais para a segurança nacional. Em todo o mundo, governos, laboratórios acadêmicos, start-ups e big techs estão gastando bilhões de dólares explorando a tecnologia.

Em 2019, o Google anunciou que sua máquina havia alcançado o que os cientistas chamam de "supremacia quântica", o que significava que poderia realizar uma tarefa experimental que era impossível com computadores tradicionais.

Mas a maioria dos especialistas acredita que mais alguns anos passarão antes que um computador quântico possa realmente fazer algo útil que não se consiga fazer com outra máquina.

Parte do desafio é que um qubit quebra, ou "decoere", se você ler informações dele – ele se torna um bit comum capaz de conter apenas 0 ou 1, mas não ambos. Mas ao juntar muitos qubits e desenvolver maneiras de se proteger contra a decoerência, os cientistas esperam construir máquinas que sejam práticas e poderosas.

Em última análise, idealmente, eles seriam unidos em redes que podem enviar informações entre nós, permitindo que sejam usados de qualquer lugar, assim como serviços de computação em nuvem como Google e Amazon tornam o poder de processamento amplamente acessível hoje.

Mas isso vem com seus próprios problemas. Em parte por causa da decoerência, a informação quântica não pode simplesmente ser copiada e enviada através de uma rede tradicional. O teletransporte quântico fornece uma alternativa.

Embora não possa mover objetos de um lugar para outro, ele pode mover informações aproveitando-se de uma propriedade quântica chamada "emaranhamento": uma mudança no estado de um sistema quântico afeta instantaneamente o estado de outro, distante.

"Após o emaranhamento, você não pode mais descrever esses estados individualmente", disse Northup. "Fundamentalmente, agora é um sistema."

### **Criptografia inquebrável**

Esses sistemas emaranhados podem ser elétrons, partículas de luz ou outros objetos. Na Holanda, Hanson e sua equipe usaram o que é chamado de centro de vacância de nitrogênio – um pequeno espaço vazio em um diamante sintético no qual os elétrons podem ser presos.

A equipe construiu três desses sistemas quânticos, chamados Alice, Bob e Charlie, e os conectou em uma linha com fios de fibra óptica. Os cientistas poderiam então emaranhar esses sistemas enviando fótons individuais – partículas de luz – entre eles.

Primeiro, os pesquisadores emaranharam dois elétrons – um pertencente a Alice e o outro a Bob. Com efeito, os elétrons receberam o mesmo spin e, portanto, foram unidos, ou emaranhados, em um estado quântico comum, cada um armazenando a mesma informação: uma combinação particular de 1 e 0.

Os pesquisadores poderiam então transferir esse estado quântico para outro qubit, um núcleo de carbono, dentro do diamante sintético de Bob. Isso liberou o elétron de Bob, e os pesquisadores puderam então enredá-lo com outro elétron pertencente a Charlie.

Ao realizar uma operação quântica específica em ambos os qubits de Bob – o elétron e o núcleo de carbono – os pesquisadores poderiam então colar os dois emaranhados: Alice mais Bob colados a Bob mais Charlie.

Quando os dados viajam dessa maneira, sem realmente percorrer a distância entre os nós, eles não podem ser perdidos. "As informações podem ser inseridas em um lado da conexão e depois aparecer no outro", disse Hanson.

A informação também não pode ser interceptada. Uma futura internet quântica, alimentada por teletransporte quântico, poderia fornecer um novo tipo de criptografia teoricamente inquebrável.

No novo experimento, os nós da rede não estavam tão distantes - apenas cerca de 18 metros. Mas experimentos anteriores mostraram que sistemas quânticos podem ser emaranhados em distâncias mais longas.

A esperança é que, depois de mais alguns anos de pesquisa, o teletransporte quântico seja viável em muitos quilômetros. "Agora estamos tentando fazer isso fora do laboratório", disse Hanson.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/05/2022*

### **PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: ASSEMBLEIA SOBRE APORTE DE FURNAS EM HIDRELÉTRICA É ADIADA**

Capitalização da usina de Santo Antônio, em Rondônia, é necessária para a venda da empresa de energia

*Por Manoel Ventura — Brasília*

Marcada para ocorrer nesta segunda-feira, a assembleia de debenturistas de Furnas que tratará do aporte da empresa na Santo Antônio Energia foi adiada para 6 de junho, data limite estabelecida pelo Conselho de Administração da Eletrobras. Essa é uma condição prévia para a capitalização e a privatização da Eletrobras, prevista para ocorrer até meados de junho. Sem o aporte de Furnas, a privatização será cancelada, frustrando os planos do governo Jair Bolsonaro.



A assembleia vai tratar do aval para Furnas fazer o aporte na Santo Antônio Energia — dona da hidrelétrica de mesmo nome no Rio Madeira, em Rondônia —, elevando a fatia de Furnas na Madeira Energia S.A.

Furnas fará um aporte de R\$ 1,58 bilhão, superior a 5% do Ebitda, já que nenhum sócio da estatal na hidrelétrica irá acompanhar a capitalização. Por isso, é necessária a realização da assembleia de detentores de debêntures.

Esse aporte vai arcar com os custos de uma disputa arbitral aberta por despesas geradas no atraso da entrega do empreendimento. Mas para esse aporte ser feito os debenturistas precisam aprovar a operação proposta por Furnas.

O adiamento ocorreu porque o quorum de 50% desta primeira assembleia não foi alcançado nesta segunda-feira. A expectativa do governo, porém, é que Furnas obtenha aval na segunda reunião, com com quorum menor, marcada para 6 de junho. Dessa forma, não haveria problemas para a privatização da holding.

De acordo com fontes que acompanharam a assembleia, só houve quorum para a primeira das duas séries de debêntures emitidas em 2019 e que deveriam aprovar o aporte. Na primeira chamada, é necessário um quorum de 50%, enquanto a segunda exige apenas um quorum de 30%.

Após o aporte de Furnas, a empresa passará a ter 72,4% da usina do rio Madeira (hoje são 43%). Essa participação será seguida pelo FIP Amazônia Energia (Caixa Econômica Federal), com 9,5%, pela Odebrecht (8,9%), Andrade Gutierrez (5,1%) e Cemig (4,1%). Furnas vai aumentar sua participação porque os demais acionistas não irão seguir a capitalização.

Toda essa situação começou no ano de 2015, quando a Santo Antônio Energia, dona da usina, acionou o Consórcio Construtor Santo Antônio (as empreiteiras) na Câmara de Comércio Internacional.

A Santo Antônio Energia pediu que o grupo arcasse com os custos assumidos pela empresa por causa dos atrasos nas operações. A empresa, porém, perdeu e, em abril deste ano, o tribunal arbitral determinou que a Santo Antônio Energia pagasse por volta de R\$ 1,5 bilhão ao consórcio e mais R\$ 8,8 milhões pelos custos da arbitragem.

A saída encontrada para a dívida foi aumentar o capital social da Madeira Energia S.A. — sociedade que detém 100% da Santo Antônio Energia — com a emissão de novas ações. O aumento estimado é de até R\$ 1,58 bilhão.

Na semana passada, o Conselho de Administração de Furnas definiu que a empresa vai exercer seu direito de preferência sobre as ações emitidas pela Madeira Energia. Isso aumentaria sua participação no capital social para 72%.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/05/2022*

## **BRASIL PODE LIDERAR MERCADO VOLUNTÁRIO DE CRÉDITOS DE CARBONO, AFIRMA MCKINSEY**

Até 2030, demanda por créditos voluntários no país poderia chegar a US\$ 2,3 bilhões, de acordo com a consultoria

*Por Italo Bertão Filho, Para o Prática ESG — Rio*

Em um momento que o Brasil discute a criação de um mercado regulado de carbono, o mercado de carbono voluntário, que já está rodando, aparece como uma alternativa atrativa para companhias que não queiram esperar. Segundo relatório da consultoria McKinsey, publicado com



exclusividade pelo Prática ESG, até 2030, a demanda por créditos voluntários no Brasil pode chegar entre US\$ 1,4 bilhão e US\$ 2,3 bilhões. Hoje, o país emite menos de 1% desse potencial estimado.



**Henrique Ceotto, sócio da McKinsey: governança é o ponto-chave para o mercado florescer e alcançar maturidade — Foto: Divulgação**

Projetos de reflorestamento, de agricultura e de combate ao desperdício de energia, hoje com valores de toneladas de carbono muito baixos, poderiam alavancar a geração de créditos.

A McKinsey avalia que as previsões dependem que a temperatura do planeta aumento em, no máximo, 1,5°C neste século. Neste cenário, o Brasil poderia responder por 15% do potencial total da oferta de

soluções baseadas na natureza, percentual que supera de longe as possibilidades de países como Estados Unidos (3%), China (2%) e Rússia (2%). Apenas a Indonésia tem um potencial de oferta comparável, mas o Brasil tem vantagens intrínsecas (por exemplo, a maior floresta tropical do mundo, a Floresta Amazônica) e pode liderar a agenda voluntária do mercado de carbono, na opinião dos consultores e analistas da McKinsey.

Isso significa que o potencial de geração de receitas do Brasil a partir deste mercado está na faixa de US\$ 7,5 bilhões a US\$ 15 bilhões, afirma a consultoria. “Sem o Brasil, o mundo não se descarboniza”, avalia Henrique Ceotto, sócio e líder da prática de sustentabilidade da McKinsey no Brasil.

Os últimos dados do Ecosystem Marketplace, iniciativa que compila informações de projetos de carbono em todo o mundo, que vão até agosto de 2021, mostraram um aumento de 60% do mercado voluntário de comercialização de crédito de carbono no Brasil naqueles oito meses em relação a todo o ano de 2020. A expectativa na época é que o país superasse a barreira de US\$ 1 bilhão comercializados ainda em 2021.

### Obstáculos

Na opinião da consultoria, para alavancar a economia verde e liderar o mercado de carbono global nos próximos anos - algo possível - o Brasil ainda precisa superar barreiras regulatórias e garantir a governança dos créditos de carbono que são comercializados no mercado voluntário. A McKinsey pontua ainda que é preciso maior adesão das empresas brasileiras a iniciativas de neutralidade de carbono, o chamado net zero.

Para Ceotto, a governança é o ponto-chave para que o mercado floresça e atinja a maturidade estimada, inclusive para a exportação de créditos. “Precisamos evoluir para termos uma governança integrada que oriente o governo na legislação, que trabalhe com standards [parâmetros] internacionais para localizar metodologias, que crie e ajude o mercado financeiro a desenvolver produtos de referência e que sirvam de lastro para projetos de financiamento”, afirma. “Isso exige aceleração. Essas coisas vão evoluir, mas precisamos de uma intensidade diferente, maior”, completa.

Os prognósticos positivos para o mercado de carbono voluntário também dependem das iniciativas das empresas, que ainda precisam avançar no tema. Em um cenário indesejado, se os compromissos de descarbonização das empresas brasileiras continuem nos parâmetros atuais, as emissões poderão aumentar em 8% até 2030 e 45% até 2050, o que levaria a um crescimento da procura por créditos de carbono equivalente como forma de compensação por essas emissões poluentes além do indicado. Esses créditos compensatórios são também chamados de offsets ou simplesmente compensações.



“O mercado voluntário funciona quase como um seguro para o Brasil e para o mundo. O ideal é que todos sigamos o cenário de [aumento de temperatura em no até] 1,5°C e façamos offset de processos que não temos tecnologia para descarbonizar. Mas se tivermos um mercado vibrante voluntário, mesmo se não conseguirmos o cenário de temperatura ideal, controlamos o carbono através de offsets. Não é o ideal, mas traz uma segurança”, afirma Ceotto.

Para compreender o cenário da iniciativa privada hoje, a McKinsey mapeou os compromissos de 80 empresas. Os resultados demonstram que as companhias precisam alavancar suas metas de descarbonização: 23% ainda não se dispuseram a reduzir emissões de gases do efeito estufa e 41% não se comprometeram a chegar ao net zero ou mesmo à neutralidade de carbono

Além disso, 10% dessas organizações sequer têm compromissos para redução ou neutralidade de emissões e 56% não são signatárias da Science-Based Targets Initiative (SBTi), iniciativa que publica fundamentos para definição de metas de descarbonização com base em metodologia científica.

"Daqui a um ano, a situação pode estar bem diferente. Até 2020, por exemplo, eram em torno de 500 empresas no mundo que assinavam o SBTi. De 2020 até a última COP [novembro de 2021], esse número subiu para 2 mil. Nos últimos quatro ou cinco meses, foram mais 800 ou 900", analisa Ceotto, da McKinsey. O programa SBTi fechou o ano de 2021 com 2,2 mil empresas integrantes.

### **Mercado regulado vs. voluntário**

Advogados ouvidos pela Prática ESG acreditam que o mercado voluntário pode complementar um futuro mercado regulado de carbono no Brasil. Na semana passada, o governo federal publicou um decreto criando as bases para a regulação do mercado de carbono local. Apesar de isso ter sido uma sinalização de que o mercado regulado de carbono pode estar próximo de sair do papel, muitos detalhes ainda faltam ser apresentados e, como qualquer nova regulação, sua aplicação não é feita de um dia para o outro. Enquanto isso, a falta de regulação segue também como um fator de obstrução do potencial da comercialização voluntária de créditos de carbono no país.

“O mercado voluntário sempre teve potencial limitado por não ter a regulação. São emissões voluntárias, é bonito, eu vinculo a minha marca, mas fica limitado a uma questão reputacional. Não é um mercado onde se faz dinheiro”, pondera o advogado Márcio Pereira, sócio da área de ambiental e mudanças climáticas do escritório BMA Advogados. “Com a regulação, o mercado voluntário não vai desaparecer, mas talvez tenha menor valor no mercado, vai continuar seguindo no nicho em que tem atuado”, completa.

Para Fernanda Castilho, diretora de operações (COO) da climatech Moss, a regulação do mercado de carbono pode impulsionar a comercialização de créditos voluntários em segmentos que o decreto não abarcou. “Como a futura regulamentação se dará de forma gradual, setores ainda não regulados poderão utilizar créditos do mercado voluntário para suas compensações”, avalia. “O mercado voluntário possibilita que empresas que não se inserem em nenhum mercado regulado, ou seja, que não teriam em tese a obrigatoriedade de reduzirem suas emissões ou compensá-las, o façam”, conclui.

Uma das críticas feitas por especialistas com relação ao texto final publicado pelo governo é que ele não atribui, por exemplo, diferenças entre mercado regulado e mercado voluntário. Versões anteriores que circularam entre empresários e advogados dias antes da publicação do decreto indicavam esse limite. Também ficaram de fora explicações detalhadas sobre a forma como os créditos voluntários podem contribuir para que o país atinja metas de redução de gases acordadas no Acordo de Paris e reforçadas no ano passado na COP 26.

“O governo teve bastante cautela na redação da lei”, analisa o advogado Eduardo Ferreira, sócio de direito ambiental do escritório Machado Meyer. “A expectativa é como o mercado de regulação de emissões vai conversar com o mercado voluntário. O mercado voluntário pode ser importante

para se alcançar as metas nacionais de NDCs, por exemplo”, diz a advogada Roberta Danelon, sócia de direito ambiental do escritório Machado Meyer.

No comentário divulgado nesta quinta (26) sobre o decreto, o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDES) lembra, por exemplo, que o decreto não estabelece um sistema “cap & trade”, utilizado pelos países onde o mercado de carbono está mais consolidado. Nesses locais, as metas definidas pelo regulador são cumpridas com licenças de emissão e não somente com créditos de carbono.

“Ademais, o decreto tem muitas questões em aberto, inclusive prazos, e não deixa clara a participação mandatória dos setores econômicos que serão regulados pelo mercado ou se haverá consequências para o descumprimento das metas. São lacunas que implicam desafios e incertezas para a execução efetiva de um mercado regulado”, aponta.

### Setores

Enquanto a regulação não sai do papel, os créditos voluntários serão importantes para que a iniciativa privada consiga seguir adiante com os planos de neutralidade de carbono que vem lançando nos últimos anos. “As metas estabelecidas por instituições e empresas hoje só podem ser atingidas utilizando o mercado voluntário. O mercado voluntário ainda é importante no Brasil porque não temos um mercado formal. Espera-se que ele continue ativo e tenha mais adeptos”, analisa Danelon.

A pesquisa da McKinsey aponta que alguns setores da economia já possuem expectativa de redução de suas emissões até 2050: automotivo, bens de consumo e telecomunicações. A existência de um possível mercado regulado pode ser uma forma de incluir mais setores nas metas de redução.

O texto que o governo apresentou faz referência à Política Nacional sobre Mudança do Clima, de 2009, para elencar os setores que poderão apresentar propostas para a diminuição de emissões: geração e distribuição de energia elétrica, transporte público urbano e sistemas modais de transporte interestadual de cargas e passageiros; indústria de transformação e de bens de consumo duráveis; indústrias químicas fina e de base; indústria de papel e celulose; mineração; construção civil; serviços de saúde e agropecuária.

Companhias dos setores de geração e distribuição de energia elétrica, transporte, indústria e construção civil devem ser os principais afetados, de acordo com Fernanda Castilho, executiva da Moss. “Com a regulação, até as empresas e setores que postergam suas agendas para redução de suas emissões serão obrigados a fazê-lo. As empresas serão obrigadas a reavaliar suas estratégias de investimento, dando foco às atividades de baixo carbono”, afirma.

A advogada Lina Pimentel, sócia de direito ambiental e mudanças climáticas do escritório de advocacia Mattos Filho, também acredita que as companhias precisarão abarcar os efeitos da regulação em suas estratégias de negócio. “As empresas dos setores sujeitos às obrigações do decreto devem se preparar para adaptar seus negócios para cumprir com as metas a serem oportunamente estabelecidas”, explica.

Conciliar os interesses individuais das empresas e dos setores pode ser um dos principais problemas para a regulação, de acordo com os advogados ouvidos pela Prática ESG. A falta de detalhes sobre como vão se dar os acordos setoriais na regulação também gera dúvidas.

Para a formulação do decreto, o governo se baseou no modelo de Política Nacional de Resíduos Sólidos, que atravancou planos de ação e políticas para melhoria de indicadores pela demora em conciliar interesses dos setores atingidos, situação que pode se repetir na regulação do carbono. “Os acordos demoraram muito tempo para saírem e nem sempre com todas as empresas alinhadas. No mercado de carbono, as empresas vão ter de trabalhar em conjunto para um

denominador comum. E isso não vai ser algo simples e rápido”, pontua Roberta Danelon, do Machado Meyer.

“É como se o governo dissesse: “Estabelecemos uma meta para o setor, vocês conversem entre si, montem um acordo setorial e me tragam a proposta de vocês”. É isso que se espera da regulamentação? Faltou mais clareza em apontar a existência de metas individuais e o ‘enforcement’ [execução] da lei, para entender se vai ter penalização ou não caso as metas não sejam cumpridas”, avalia o advogado Márcio Pereira.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 30/05/2022*

## PREÇO DO PETRÓLEO SUPERA US\$ 121 COM ALÍVIO NAS RESTRIÇÕES DA CHINA E EXPECTATIVA POR SANÇÕES CONTRA RUSSOS

Xangai vai reabrir porto, e Pequim afirma que surto de Covid está sob controle  
*Por O GLOBO e Agências Internacionais — Londres*



*Plataforma de Petróleo — Foto: Fábio Guimarães / Agência O Globo*

O preço petróleo fechou em alta nesta segunda-feira, com a cotação do barril do tipo Brent superando os US\$ 121, após ter subido 6% na semana passada. A alta ocorreu em meio a um alívio nas restrições da China para conter o avanço da Covid-19 e diante das expectativas de novas sanções contra a Rússia.

O contrato para julho do petróleo tipo Brent subiu 1,9%, negociado a US\$ 121,67, o barril.

Já o contrato para o mesmo mês do tipo WTI avançou 1,7%, cotado a US\$ 117,06, o barril.

O principal porto de Xangai anunciou que vai retomar as operações a partir de junho e autoridades de Pequim afirmaram que o surto de coronavírus está sob controle.

Além do alívio nas restrições chinesas, os investidores precificaram expectativas de que a União Europeia (UE) acabará por chegar a um acordo para proibir as importações de petróleo da Rússia.

A guerra na Ucrânia e a maior demanda por petróleo com as economias reabrindo após a pandemia explicam a disparada nas cotações. Nos Estados Unidos, enquanto os americanos se preparam para o pico anual de demanda com as férias de verão, que levam muitos a viajarem de carro pelo país, o preço da gasolina bateu recorde.

- A oferta está apertada, com a China retomando e a temporada de viagens nos EUA, os preços ficarão sob pressão - afirma Ole Hansen, chefe de Estratégias para Commodities no Saxo Bank.

As Bolsas asiáticas fecharam em alta com o alívio nas restrições da China. Em Tóquio, a valorização foi de 2,19%. Em Xangai, o ganho foi de 0,32%.

Na Europa, as bolsas fecharam com altas. A Bolsa de Londres subiu 0,19%. Em Frankfurt e Paris, ocorreram altas de 0,79% e 0,72%, respectivamente.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 30/05/2022*





## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNOS REAGEM À ALTA DO PETRÓLEO

No Reino Unido, acaba de ser anunciado um imposto especial sobre o lucro das petroleiras, cujo faturamento global vai mais que dobrar este ano, para US\$ 4 trilhões. No mundo inteiro, países tentam aliviar a conta para os consumidores.

*Por Fernando Dantas*

Segundo dados apresentados na última ontem (26/5, 5ª feira) na sua conta do Twitter por Fatih Birol, diretor executivo da Agência Internacional de Energia (IAE, na sigla em inglês mundialmente conhecida), o faturamento bruto do setor mundial de petróleo e gás vai atingir US\$ 4 trilhões em 2022, mais que o dobro da média dos últimos cinco anos. Entre 2015 e 2016, o faturamento global do setor variou na faixa de US\$1-2 trilhões.

Segundo Birol, “a melhor forma de proteger as pessoas de futuros choques de preço é investir o máximo possível disso [a alta do faturamento] numa transição acelerada e segura para a energia limpa”.

Belas palavras, mas não é bem o que está rolando no planeta Terra no momento. Ontem, como amplamente noticiado, o ministro das Finanças (“Chancellor of the Exchequer”) do Reino Unido, Rishi Sunak, impôs uma tributação excepcional (“windfall tax”) às petroleiras.

A justificativa de Sunak é que, com a fortíssima alta do barril, as petroleiras estão tendo lucro extraordinários não como resultado de estratégia empresarial ou inovação e eficiência, mas simplesmente pelo fato fortuito da disparada das commodities, parcialmente pelo efeito da invasão da Ucrânia pela Rússia.

Na verdade, a nova taxa já vinha sendo cobrada pela oposição trabalhista, enquanto o governo conservador relutava antes de acabar dando o braço a torcer.

O imposto adicional sobre o lucro das petroleiras é temporário e começará com uma taxa de 25%, que será gradualmente reduzida à medida que os preços das matérias-primas se normalizem. Haverá também um incentivo para que as empresas reinvestam seus lucros.

Pelo lado da despesa, há uma série de medidas no Reino Unido para aliviar o bolso das famílias mais pobres atingidas pela forte alta da inflação (que chegou a 9% em termos anualizados). Boa parte desse impacto vem de preços de combustíveis e energia, inclusive com a preocupação com o custo da calefação no próximo inverno.

Ao todo, mais 15 bilhões de libras (R\$ 90,3 bilhões) em apoio às famílias afetadas pela inflação foram anunciados esta semana – com boa parte das medidas especificamente voltadas a baratear energia e calefação –, chegando-se a um total de 37 bilhões de libras (R\$ 222,7 bilhões) no ano.

O Reino Unido, evidentemente, não está sozinho nessa direção. Recente reportagem do jornal britânico The Guardian mostra que medidas para proteger os consumidores europeus da disparada dos preços da energia e dos combustíveis foram tomadas na Itália, Alemanha, Espanha, França, Polônia, Holanda, Noruega e Suécia.

No Brasil, o presidente Jair Bolsonaro dá tiros impotentes para todos os lados, derruba presidentes da Petrobrás em série, mas até agora não fez nada de efetivo. O Legislativo, por sua vez, saiu na frente em termos mais concretos ao aprovar ontem o PLC que limita em 17% o ICMS sobre combustíveis, energia elétrica, transporte coletivo e comunicações.



Mas a proposta é problemática ao jogar a conta para os Estados, que prometem lutar no Senado para travar a lei (Rodrigo Pacheco, PSD/MG, presidente do Senado, sinalizou, no entanto, que a Casa Legislativa pode seguir a Câmara e também aprovar o projeto).

Em entrevistas recentes, o economista José Luiz Oreiro, da UnB, tem defendido uma política de subsídios a famílias de baixa renda ou grupos muito dependentes dos combustíveis, como caminhoneiros, que poderia ser financiada com parte dos R\$ 25 bilhões em dividendos da Petrobrás que a União recebe este ano. Seria, portanto, algo similar à medida anunciada hoje pelo Reino Unido.

Oreiro notou que, para que um esquema desse pudesse ser implantado, seria necessário uma mudança da lei que proíbe a utilização dos dividendos da Petrobras para qualquer outro fim que não o abatimento de dívida. Ele considera que Bolsonaro poderia encaminhar ao Congresso uma lei para modificar esse limite, talvez até de forma temporária.

De qualquer forma, fica claro que o enorme encarecimento dos combustíveis e da energia não está levando, como o diretor da IEA gostaria, a uma aceleração da transição energética – mas sim a subsídios ao consumo de energia como esta é produzida hoje, em boa parte a partir de fontes poluentes e não renováveis.

É mais um problema para os policymakers do mundo inteiro. Por mais que as elites governantes e bem pensantes entendam a gravidade da mudança climática e a necessidade da transição energética, políticos no mundo inteiro lidam no seu dia a dia com a extrema suscetibilidade dos eleitores medianos ao encarecimento da energia e dos combustíveis. Este é um ingrediente desestabilizador que esteve na origem de boa parte das ondas de protestos populares que varreram o mundo nos últimos anos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/05/2022*



Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

## TRANSPORTADORAS MARÍTIMAS AGORA TÊM MUITOS CONTÊINERES, MAS NENHUM LUGAR PARA MOVÊ-LOS

Consultores de navios estimam que cerca de 12% dos navios de contêineres do mundo não conseguem atracar nos portos já bastante congestionados e a situação perdura por semanas

*Por Dow Jones — Nova York*

As operadoras de navios estão tentando adicionar milhões de novos contêineres para lidar com uma severa crise de capacidade, mas as caixas estão presas nos navios e nos portos à medida que o transporte entra em seu período mais movimentado.

A alta temporada de remessas geralmente começa no final de junho, quando os importadores começam a encomendar produtos para as temporadas de volta às aulas após as férias no Hemisfério Norte. Este ano, os pedidos saíram em meados de maio, quando as empresas tentaram evitar a escassez de produtos que as atormentaram no ano passado. O início antecipado aumentou os desafios de desobstruir a cadeia de suprimentos.

Os importadores agora estão trazendo carga por precaução, não apenas a tempo, e isso resulta em mais contêineres no porto”, disse Gene Seroka, diretor executivo do Porto de Los Angeles.



“Eles continuarão apertados até o início do ano que vem se não aumentarmos a velocidade para tirá-los dos navios e do porto.”

Seroka disse que o número de contêineres está aumentando gradualmente e que o porto terá que lidar substancialmente com mais carga, já que Xangai, o maior porto do mundo, está abrindo após um fechamento de dois meses em toda a cidade para combater um surto de covid-19.

***Consultores de navios estimam que cerca de 12% dos navios de contêineres do mundo não conseguem atracar nos portos já bastante congestionados e a situação perdura por semanas. Além disso, o transporte terrestre — especialmente nos Estados Unidos — ainda é prejudicado pela falta de trens, motoristas de caminhão e espaço limitado de armazenamento.***

Operadores de navios dizem que, no início de 2022, havia cerca de 50,5 milhões de contêineres disponíveis, 8 milhões a mais do que antes da pandemia. O aumento ocorreu devido à crescente demanda por importações asiáticas por grandes varejistas americanos como Walmart e Amazon, que coletivamente representam mais de um quarto de todas as importações de contêineres nos Estados Unidos.

Normalmente, leva em média 45 dias para que os produtos sejam embarcados da China para os Estados Unidos. Agora são mais de 100 dias, segundo executivos. “Nos portos de exportação, os navios de Xangai esperam mais tempo para serem carregados, e nos portos de importação, como Los Angeles, ficam presos porque não há espaço nos depósitos de contêineres”, disse Lars Jensen, diretor-presidente da consultoria Vespucci Maritime, com sede na Dinamarca.

Com os emaranhados da cadeia de suprimentos desacelerando o movimento de mercadorias, as transportadoras estão facilitando a adição de contêineres. A Hapag-Lloyd adicionou 50 mil unidades em seus navios no segundo trimestre deste ano.

Um representante da gigante dinamarquesa de transporte e logística A.P. Moller-Maersk disse que a escassez global de contêineres parece ter acabado, com um número recorde de caixas vazias esperando para serem carregadas nos portos asiáticos, uma reversão completa do ano passado, quando levou meses para milhares de contêineres vazios nos portos ocidentais para voltar para a Ásia.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 30/05/2022**

## **PETROLEIRA COMBINA PROJETOS RENOVÁVEIS E CORTE DE EMISSÕES**

Aposta das multinacionais em energia solar e eólica é mais ambiciosa que a da Petrobras  
**Por Chico Santos — Para o Valor, do Rio**

Cientes de que não será possível abrir mão dos hidrocarbonetos até 2050, as grandes petroleiras internacionais, especialmente as europeias, vêm adotando uma estratégia mista de investir progressivamente em renováveis e, paralelamente, reduzir suas emissões na produção de óleo e gás (O&G), no Brasil e no mundo. A Shell está investindo US\$ 3 bilhões (cerca de R\$ 15 bilhões) anuais em renováveis, parte deles no Brasil.

Nessa ponta das renováveis, a Petrobras atravessou um período de desinvestimentos, como a venda do Complexo Eólico Mangue Seco, no Rio Grande do Norte, no primeiro semestre do ano passado, focando em óleo e gás como estratégia para redução do endividamento, mas anunciou recentemente parceria com a norueguesa Equinor para pesquisar oportunidades em eólicas offshore.



**Verônica Coelho, presidente da Equinor no Brasil, que tem seis pedidos para parques offshore: ambição da empresa é liderar transição energética no mundo — Foto: Divulgação**

A gerente sênior de relações corporativas e assuntos regulatórios da Shell Brasil, Monique Gonçalves, disse saber que o investimento de US\$ 3 bilhões/ano é pouco, considerando que a empresa atua em 70 países, mas assegura que ele irá crescer progressivamente, em sintonia com os objetivos globais de descarbonização. Ao mesmo tempo que aumentará os investimentos em renováveis, a tendência é reduzir em O&G. “O portfólio de hoje não será o mesmo em dez ou 15 anos”, pondera, ressaltando que o petróleo não vai deixar de ser produzido em 2050, apesar do compromisso de carbono zero, daí a necessidade de investir na descarbonização do segmento de O&G.

O portfólio de renováveis da Shell Brasil inclui outorga já obtida para 800 megawatts em Minas Gerais, sendo 260 MW em parceria com o grupo Gerdau. Outros seis projetos aguardam resposta aos pedidos de outorga, sendo cinco em Minas Gerais e um na Paraíba, totalizando 2.605 MW, todos de energia solar fotovoltaica.

Outra gigante do petróleo com objetivo de inserção maior na área de renováveis é a Equinor. Segundo Verônica Coelho, presidente da filial brasileira do grupo norueguês, a ambição da empresa é “liderar a transição energética global” fincada em três pilares: reduzir as emissões das operações em O&G, investir em renováveis e em soluções de baixo carbono.

A meta da companhia na área de renováveis é alcançar até 2030 um portfólio de 12 mil a 16 mil MW de capacidade instalada no mundo, o que pode significar mais de uma hidrelétrica de Itaipu (14 mil MW). “O amplo potencial de recursos energéticos do Brasil faz do país uma das áreas-chave para nós”, afirma. Desde 2018, a Equinor tem em operação no Ceará o Complexo Solar Apodi, com 162 MW de capacidade instalada. No segmento eólico, a principal aposta da Equinor no Brasil é na geração offshore. Segundo Coelho, tramitam no Ibama seis pedidos para parques offshore no Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil. O maior de todos com potencial de 4 mil MW.

A portuguesa Galp, que vinha atuando no Brasil apenas em óleo e gás, com foco no pré-sal, acaba de anunciar um plano ambicioso de 4,8 mil MW em energias renováveis no país, em projetos amadurecidos por outras empresas. Segundo Georgios Papadimitriou, diretor de operações de energias renováveis e de novos negócios do grupo, 4,6 mil MW serão de energia solar, em contrato assinado com a SER Energia, e 216 MW em projeto da Casa dos Ventos.

A Galp possui atualmente 1,2 mil MW em geração renovável. De acordo com Papadimitriou, o objetivo do grupo é alcançar 4 mil MW até 2025 e 12 mil até 2030. A empresa também pretende colocar em funcionamento até 2025 um eletrolisador para a produção de hidrogênio verde, projetando produção de mil MW até 2030.

Luiz Barroso, presidente da PSR, consultoria energética, explica que a estratégia de descarbonização está hoje no foco de todas as empresas de petróleo, não necessariamente com a mesma receita. Parte está mais focada em descarbonizar os próprios processos e outras buscam nas energias renováveis “a âncora para a imagem de descarbonização”.

Barroso destacou que, para a transição energética, essas empresas possuem sinergias claras que começam a ser exploradas, seja com termelétricas a gás, que não eliminam, mas reduzem as emissões, seja com eólicas offshore, aproveitando os conhecimentos acumulados com a produção de petróleo no mar.

Alexandre Viana, sócio e diretor da Thymos Energia, diz que o Brasil é um destino natural no “inevitável” movimento das petroleiras rumo ao segmento de energias renováveis, seja pelo



tamanho do seu mercado, seja pelos avanços regulatórios já alcançados. Além da produção de energia elétrica, especialmente nos segmentos com os quais possui sinergia, como o de eólica offshore, Viana vislumbra uma futura atração dessas empresas pelo mercado varejista.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 30/05/2022

## PARQUES NO MAR SÓ DEVEM OPERAR EM 2030

Regulamentação para o setor pode sair este ano, mas primeiro leilão deve ocorrer em 2023

Por *Vladimir Goitia* — De São Paulo



*Maria Gabriela Oliveira, da Shell, diz que o elétron das usinas eólicas pode ser usado para produzir hidrogênio verde — Foto: Divulgação*

Empresas do setor de energia aguardam para este ano ainda a regulamentação que definirá como serão realizadas a cessão de áreas, as licenças ambientais e os leilões que darão o pontapé inicial para a construção de instalações eólicas offshore. Elbia Gannoum, presidente da Abeeólica, avalia que, num horizonte de sete anos, os primeiros aerogeradores em alto-mar começarão a gerar energia elétrica no país.

“Esperamos a regulamentação para este ano e, sendo assim, acredito que o primeiro leilão de energia elétrica para segmento offshore deverá ocorrer em 2023. A partir de então, as empresas precisarão entre cinco e sete anos para construir uma instalação eólica offshore”, calcula. Isso significa que a energia elétrica gerada com a força do vento que sopra no mar poderá ocorrer entre 2029 e 2030.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais (Ibama) tem em mãos hoje mais de 80 GW de projetos offshore em análise, sinalizando o interesse de grandes investidores, apesar dos custos altos de instalação e da complexidade tecnológica envolvida. Entre as interessadas estão a Shell Energy, TotalEnergies, Equinor e a Acciona.

Entre 2020 e 2021 a capacidade adicional de energia eólica offshore no mundo mais do que triplicou, passando de 6 GW para 21 GW. Esse avanço faz parte dos esforços para a descarbonização e transição energética mundial, de acordo com a Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês). Daí a expectativa de aumentar o potencial atual em 15 vezes, e atrair cerca de US\$ 1 trilhão de investimentos até 2040.

No Brasil, o interesse por esse meio teve início há alguns anos e, desde janeiro, tornou-se uma possibilidade, com a publicação do Decreto 10.946, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais no mar para a geração de energia elétrica a partir de empreendimentos offshore. Estudos preliminares apontam que o potencial da costa brasileira gira em torno de 700 GW em locais com profundidade até 50 metros.

Felipe Gonçalves, superintendente de pesquisa do Centro de Estudos em Energia da Fundação Getúlio Vargas (FGV), avalia que eólicas offshore têm vantagens relevantes em relação à tecnologia em terra. Além de ventos com velocidades mais altas, a baixa rugosidade da superfície no ambiente marinho proporciona menos turbulências e uma menor variação da velocidade em diferentes alturas.

Com ventos mais regulares, segundo ele, os projetos offshore têm observado em diferentes regiões do país fator médio de capacidade de 41%, superior ao de projetos onshore, com média 36%. “Outra característica que tem estimulado seu crescimento [no âmbito global] é o potencial de integração com o setor petrolífero, em virtude de economias de escopo advindas do

aproveitamento conjunto da estrutura portuária e logística já existente, além de todo o conhecimento adquirido com o desenvolvimento de projetos de energia e petróleo”, diz Gonçalves.

Segundo ele, a experiência do setor de óleo e gás na instalação de plataformas fixas em leito marinho ou flutuante pode reduzir o tempo de desenvolvimento dos projetos. Daí não ser surpresa o fato de a Shell Brasil ter entrado em março com um pedido de licenciamento ambiental para seis projetos de geração eólica offshore.

São três no Nordeste (Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte), dois no Sudeste (Espírito Santo e Rio de Janeiro) e um no Rio Grande do Sul, com potencial total de 17 GW. “No momento, a Shell aguarda a definição do termo de referência com as orientações para as análises socioambientais que serão desenvolvidas para cada zona logo após a disponibilização do termo pelo órgão ambiental”, explica Maria Gabriela da Rocha Oliveira, gerente de geração renovável da Shell.

De acordo com ela, além do longo período de estudos, cada projeto deverá passar por um processo de audiência pública e por avaliação técnica do Ibama. Na visão da Shell, o potencial eólico offshore precisa ser visto para além da geração de eletricidade, já que se trata de uma fonte que pode assumir diferentes formas, com sinergias com diferentes setores.

“A eólica offshore é uma forma para o país manter elevada a participação de renováveis em sua matriz elétrica, e uma grande oportunidade para uma economia mais verde, na qual o elétron das usinas eólicas pode ser utilizado para a produção de hidrogênio renovável e ser a base de um planeta que busca a desfossilização”, diz Gabriela.

Gonçalves, da FGV, lembra que, apesar de o potencial eólico brasileiro ser bastante importante, a sua expansão no curto prazo traz alguns pontos de atenção porque o país tem, neste momento, outras fontes com custos menores e de melhor aproveitamento. “Acredito que não precisamos incentivar. Com a queda nos custos, ela [a offshore] vai se viabilizar, e sua inserção será natural”, diz.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/05/2022*

## FOLHA DE S.PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### **BOLÍVIA BUSCA RENEGOCIAR PREÇO DO GÁS QUE VENDE AO BRASIL**



*Tanques de gás natural liquefeito*

A Bolívia tenta renegociar seu contrato com o Brasil para a venda de gás natural, com o objetivo de aumentar seu preço, apesar das críticas do presidente Jair Bolsonaro.

“Nós tentamos de forma escrita e formal pedir a renegociação do contrato com a Petrobras”, a estatal brasileira, disse o ministro boliviano de Hidrocarbonetos e Energias, Franklin Molina, citado em um comunicado nesta quinta-feira (26).

No entanto, “a resposta não foi a que se esperava”, acrescentou o funcionário.

Essas declarações ocorreram após o anúncio, na terça-feira, de que o país andino havia reduzido o volume de gás natural enviado ao seu vizinho, o que Bolsonaro chamou de “orquestrado”.

“A Bolívia cortou 30% do nosso gás para entregar para a Argentina”, disse o presidente, em relação a um acordo assinado em abril entre os dois países para o comércio desse recurso.

"O gás, se tiver que comprar de outro local, é cinco vezes mais caro. Quem vai pagar a conta?", acrescentou Bolsonaro, um dia depois de demitir o recém-nomeado presidente da Petrobras, em meio a repetidas altas do preço do combustível.

O governo da Bolívia, por sua vez, acusa o governo interino da direita Jeanine Áñez (2019-2020) como responsável de um adendo ao contrato assinado em março de 2020.

Para Molina, o acordo "prejudica a Bolívia" e "gera prejuízos econômicos para a YPFB", empresa estatal de hidrocarbonetos.

Além disso, enquanto a Petrobras paga a Bolívia entre US\$ 6 e US\$ 7 por milhão de BTU de gás, as empresas privadas Compass e Totalenergies Brasil estariam dispostas a pagar de US\$ 15 a US\$ 18 pelo mesmo volume, afirmou o ministro.

A Argentina, por outro lado, compra o gás boliviano a um preço médio de US\$ 12 por milhão de BTU, um terço do preço internacional do gás natural liquefeito.

Segundo especialistas, a Bolívia pode ter que pagar multas milionárias por descumprir o contrato com o Brasil, como aconteceu em 2018. No entanto, se for comprovado que a Petrobras ignorou um suposto pedido de renegociação, o caso pode acabar em arbitragem.

O Brasil consome cerca de 60% do gás natural exportado pela Bolívia, segundo dados oficiais.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data: 30/05/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### TERMINAL SALINEIRO NO RN PASSA POR OBRAS ANTES DE CONSOLIDAR TRANSIÇÃO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Mai 2022*



#### Divulgação

Consórcio Intersal, que venceu leilão em 2021, deve investir R\$ 165 milhões nos próximos 25 anos de concessão, para ampliar capacidade de armazenamento e escoamento do sal marinho produzido no estado. Bureau Veritas acompanha obras de modernização do terminal executadas pela Codern.

O Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) passa por obras antes de concluir a fase de transição para o consórcio Intersal, liderado pela Intermarítima e com participação da Navenor. O arrendatário espera assumir as operações do terminal em julho. As obras de melhoria que estão em curso fazem parte das contrapartidas do arrendamento, licitado no ano passado, e são realizadas pela Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte (Codern). Além dos aportes de R\$ 65 milhões pela autoridade portuária, o Intersal deve investir em torno de R\$ 165 milhões nos próximos 25 anos, para ampliar a capacidade de armazenamento e escoamento do sal marinho produzido no estado.

O Bureau Veritas participa do monitoramento das obras de modernização do Tersab, executadas pela Codern, que inclui a recuperação das estruturas metálicas do cais de barça, do sistema de defensas (Dolphins), da ponte transportadora e da torre de transferência, além da instalação de nova usina de dessalinização. Os alojamentos, oficinas, unidade termoelétrica e prédio administrativo também estão sendo reformados para garantir maior conforto e segurança para os

colaboradores. O BV é responsável pelo monitoramento das atividades na instalação offshore, que movimentada cerca de 35% da produção nacional de sal marinho.

O diretor-presidente da Codern, Carlos Eduardo da Costa Almeida, disse que o planejamento é importante para facilitar a transição das operações para o consórcio arrendatário. “Além dos desafios das obras offshore, tivemos que nos planejar para executarmos as intervenções sem atrapalhar o fluxo de embarques de sal. Temos tido êxito e já embarcamos, até o final de abril, mais de 600.000 toneladas em 2022, atendendo a todos os produtores”, afirmou Almeida.

O Tersab foi inaugurado em 1974 e fica a cerca de 14 quilômetros do litoral de Areia Branca e a 330 quilômetros de Natal. O sal movimentado no terminal é consumido nacionalmente, por indústrias de cloro e soda, papel e celulose, alimentação animal, consumo humano, entre outros segmentos, além de ser exportado para os Estados Unidos, Canadá e países do continente africano. O porto-ilha tem uma movimentação da ordem de 2 milhões de toneladas de sal marinho por ano.

“O Rio Grande do Norte é responsável por praticamente toda a produção de sal do país e agora contamos com a experiência e capacidade técnica internacional do Bureau Veritas para iniciarmos as operações até julho deste ano e contribuirmos imediatamente com o setor, aumentando os embarques de sal a granel pelo Porto-Ilha”, afirmou Ricardo Oliva, representante do consórcio Intersal.

O BV também acompanha a revitalização do sistema de proteção catódica, que visa um melhor controle da corrosão das superfícies metálicas no terminal. “Com a modernização do terminal salinero, contribuimos para a economia local e nacional, aumentando a capacidade produtiva e a visibilidade no mercado global”, destacou o diretor de construção e infraestrutura do BV, Rafael Perez. Ele acrescentou que a expertise de quase 200 anos do grupo contribui para garantir a segurança e a qualidade das operações em instalações offshore. As obras tiveram início no segundo semestre de 2021 com conclusão prevista para setembro deste ano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/05/2022*

## ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM 126 MIL TEUS EM ABRIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Mai 2022*



O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes movimentou 126.561 TEUs em abril, alcançando a marca com 1.395.851 toneladas. Em abril, o complexo portuário registrou 77 atracações, 47 das quais na Portonave, com 97.578 TEUs e 1.039 toneladas. O Porto de Itajaí recebeu 25 embarcações na APM Terminals, com 26.537 TEUs e 330.247 toneladas. Cinco embarcações atracaram no Teporti e uma no cais da Delegacia da Capitania de Portos de Itajaí (Marinha).

No primeiro quadrimestre deste ano, o complexo portuário de Itajaí e Navegantes registrou 327 atracações.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/05/2022*

## MRS INICIA ROTA ENTRE PORTOS DO RIO E DE SANTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Mai 2022*

A MRS iniciou em maio uma nova rota para transporte de carga geral: a movimentação entre portos do Rio e Santos. A solução atende, por exemplo, aos casos em que a carga não pode ser embarcada em navios em um dos dois portos.



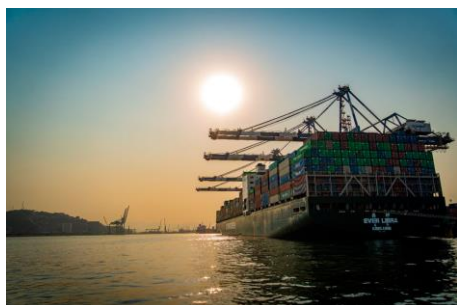
Com isso, os produtos não precisam ficar alocados em armazém à espera de uma embarcação e podem ser direcionados ao Porto de Santos ou no fluxo inverso, já alocados em contêineres lacrados e desembaraçados, ou seja, prontos para o embarque. Para o serviço, a MRS utiliza terminais Redex no Rio de Janeiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/05/2022*

## CELULOSE CRESCE 57% E PUXA ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS NO 1º QUADRIMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Mai 2022*



**Contêiner sobe 8,7% em abril e atinge 415,5 mil TEUs, maior marca da carga para o mês**

A celulose foi o grande destaque na movimentação de cargas no Porto de Santos durante o primeiro quadrimestre, ao somar 2,6 milhões de toneladas, alta de 57% sobre o mesmo período de 2021. O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, frisa que “esse resultado confirma a estratégia acertada de captação de investimentos privados por meio dos leilões de arrendamentos, a exemplo

das áreas STS 14 e STS 14A para celulose que, juntas, envolvem aportes de R\$ 380 milhões”.

O Porto registrou no primeiro quadrimestre alta de 7,0% em relação a janeiro-abril de 2021 e atingiu 52,5 milhões de toneladas, a maior marca para o período.

As exportações responderam pela maior parcela desse volume, somando 37,8 milhões de toneladas (+7,5%). As importações, por 14,6 milhões de toneladas (+5,8%). O maior volume de carga acumulado do quadrimestre coube à soja, com 14,0 milhões de toneladas, alta de 8,1% sobre igual período do ano passado. O farelo de soja totalizou 2,8 milhões de toneladas, crescimento de 46,8% na base de comparação anual.

O resultado de abril totalizou 13,8 milhões de toneladas, ficando 0,2% acima do mesmo mês do ano passado e caracterizando-se como a maior marca para o mês.

Os fertilizantes cresceram 86,7% no mês, para 644,7 mil toneladas, e 37,1% no quadrimestre, chegando a 2,9 milhões de toneladas. Os embarques de óleo diesel e gasóleo também se destacaram no mês e no quadrimestre, com crescimentos de, respectivamente, 97,3% e 31,1%.

As operações de cargas containerizadas em abril também tiveram um bom desempenho, chegando a 415,5 mil TEU (contêiner padrão de 20 pés), crescimento de 8,7% sobre mesmo mês de 2021, mantendo-se como a maior marca para essa carga nesse período.

No acumulado do quadrimestre a movimentação de contêineres somou 1,6 milhão de TEUs, ligeira queda de 0,4% em relação ao primeiro quadrimestre do ano passado. Mesmo assim, foi a segunda maior marca para esse intervalo.

Os granéis sólidos atingiram 26,8 milhões de toneladas, alta de 10,4% sobre o mesmo período do exercício passado, registrando a maior marca para o primeiro quadrimestre. Os granéis líquidos acumularam 6,0 milhões de toneladas no quadrimestre, com crescimento de 2,4%, garantindo também o melhor desempenho para o período.

O número de navios atracados no Porto no quadrimestre chegou a 1.640, crescimento de 2,4% sobre a mesma base de 2021.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/05/2022*

### ARTIGO - TEM INÍCIO A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR

Por Paulo Octavio de Paiva Almeida ESTUDO E PESQUISA 29 Mai 2022



No dia 4 de abril de 2022, o CDFMM deu o primeiro passo concreto para a implementação da Lei 14.301/2022, ao publicar a Resolução CDFMM-185, que adequa à lei os critérios para a liberação dos recursos financeiros das contas vinculadas das empresas de navegação. Este é o primeiro de uma série de três artigos contendo o que você precisa saber sobre a lei 14.301/2022 e a regulamentação que falta para sua implementação.

Conhecida como lei do Programa de Incentivo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar), assim chamada por ter criado o programa de mesmo nome, é na verdade bem mais abrangente. A lei contém outros dispositivos que ampliam seu escopo para incluir todas as modalidades de navegação, além da cabotagem, e introduzem modificações em importantes leis integrantes do ordenamento jurídico do transporte marítimo e da construção naval.

O presente artigo trata da criação do BR do Mar, seus objetivos, requisitos e critérios para habilitação das empresas; e as modalidades de afretamento das embarcações que fazem parte do programa.

**Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui**

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Tem-inicio-o-BR-do-Mar-Parte-I-220529.pdf>

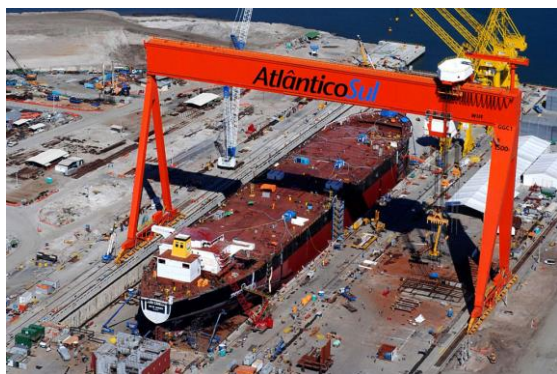
Paulo Octávio Paulo Octavio de Paiva Almeida é engenheiro naval pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, com pós-graduação em Engenharia Naval do Programa de Engenharia Oceânica – COPPE – UFRJ. É sócio fundador da AQUAPAR. Foi subsecretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/05/2022

### BR DO MAR: ARMADORES DIZEM QUE DEMANDAS DA CABOTAGEM NÃO SUSTENTARIAM INDÚSTRIA NAVAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27 Mai 2022



Arquivo/Divulgação

Para Sinaval, indústria já provou qualidade técnica, mas estaleiros brasileiros enfrentam dificuldades devido à falta de incentivos e à alta carga de impostos paga no Brasil.

Armadores de cabotagem consideram que a indústria naval precisa encontrar formas de caminhar com as próprias pernas e buscar competitividade a nível internacional, sem depender de garantias de demandas de empresas que operam na navegação costeira. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) entende que, mesmo que houvesse encomendas de navios para transportar toda a carga brasileira na cabotagem, a demanda anual de navios para operar na cabotagem no Brasil não seria suficiente para manter todos os atuais estaleiros brasileiros funcionando.



“A indústria naval precisa andar com suas próprias pernas. Não conseguimos colocar encomendas em quantidade suficiente para sustentar a indústria naval (...). Os estaleiros precisam ser competitivos internacionalmente também”, afirmou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, na última quarta-feira (25), durante painel sobre a regulamentação do BR do Mar do XII Workshop de Direito Marítimo promovido pelo Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.

A participação da Abac destacou que a lei 14.301/2022, que cria o programa federal que visa o estímulo à cabotagem, trouxe alterações no marco regulatório do setor (Lei 9432/1997), com regras mais flexíveis para o afretamento de navios de bandeira estrangeira, mantendo a limitação do transporte por cabotagem no Brasil às empresas brasileiras de navegação (EBNs), que não precisam ser proprietárias de navios. A lei permite que as EBNs possam operar com embarcações próprias ou afretadas.

“Não é preciso encomendar embarcação seja no Brasil, seja no exterior. É possível apenas afretar”, explicou Resano. As alterações na legislação mantiveram a exigência de embarcação própria sem limitação do local de construção e a possibilidade de afretamento com 50% da tonelagem da frota própria, na modalidade a casco nu com suspensão de bandeira.

Ficou garantido o afretamento de, pelo menos, uma embarcação de porte equivalente, acrescentando o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu com suspensão de bandeira, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira. O limite de afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu com suspensão de bandeira será ampliado gradativamente, desde duas embarcações após um ano de vigência contratual, até qualquer quantidade de embarcações após quatro anos de vigência do contrato.

Para o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), é impossível que estaleiros brasileiros consigam ser competitivos, principalmente com a China, devido à carga de impostos que os construtores precisam pagar no Brasil. A entidade afirmou que os estaleiros pagam os mesmos impostos pagos pelos armadores e que podem vir a receber incentivos do governo, assim como os donos e operadores de navios podem obter recursos do governo federal para reparos, por meio das contas vinculadas.

“Há um equívoco falar que a indústria naval precisa caminhar com as próprias pernas. Já provamos que somos competentes e conseguimos construir”, disse o vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, à Portos e Navios. Ele citou que as empresas de apoio offshore construíram em torno de 250 embarcações no Brasil, chegando a ser a segunda maior quantidade desse tipo de embarcação por um período, enquanto empresas de cabotagem construíram poucas embarcações no país, dando preferência a trazer navios do exterior sem pagar impostos. Bacci disse que os armadores sabem que o problema de competitividade internacional não está nos estaleiros. “Não deixamos de ser competitivos porque queremos. Se tivermos demanda e incentivo do governo, conseguiremos ser competitivos, tanto que fomos competitivos nos barcos de apoio”, afirmou.

Ele avalia que a regulamentação da lei 14.301/2022, ao criar a possibilidade de afretamento de três embarcações de bandeira estrangeira para cada embarcação própria de bandeira brasileira, afasta a possibilidade de se ter uma indústria naval no Brasil, permitindo que os armadores possam trazer navios de fora sem pagar impostos. “Essa regulamentação do Ministério da Infraestrutura é um absurdo. É não querer realmente que se tenha indústria naval no Brasil. Isso tudo é uma ‘cortina de fumaça’ para [armadores] poderem trazer navios para o Brasil sem pagar imposto”, comentou Bacci.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 30/05/2022**



## AGENTES AINDA VEEM RISCO JURÍDICO EM NOVAS REGRAS PARA CONTRATAÇÃO DE TRIPULANTES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 28 Mai 2022



### Arquivo/Divulgação

Para advogado, Lei que cria BR do Mar, em fase de regulamentação, ainda tem pontos relacionados à contratação de marítimos que não estão suficientemente claros. Empresas do segmento acreditam que exigências podem elevar custos operacionais em afretamentos de embarcações estrangeiras a tempo.

As novas regras trazidas pela Lei 14.301/2022, em fase de regulamentação, ainda trazem dúvidas em relação às regras para contratação de tripulantes. Armadores e juristas ainda enxergam insegurança no tema, que historicamente já é objeto de judicialização no setor, além de conflitos com a Maritime Labor Convention (MLC 2006), da qual o Brasil é signatário. O artigo 12 da lei que cria o programa de estímulo à cabotagem prevê que aos contratos de trabalho dos tripulantes que operam em embarcações estrangeiras afretadas a tempo serão aplicáveis regras estabelecidas por organismos internacionais reconhecidos e a Constituição Federal brasileira. A avaliação dos agentes é que este item aborda responsabilidades trabalhistas e traz elementos básicos de um contrato de trabalho.

Para a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), esse dispositivo cria insegurança jurídica e o risco de que o custo operacional da embarcação estrangeira seja o mesmo da embarcação brasileira. "Exportamos custo trabalhista brasileiro porque o marítimo estrangeiro terá direito a férias (...) Vamos ter que cobrir esse risco", comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, na última quarta-feira (25), durante painel sobre a regulamentação do BR do Mar do XII Workshop de Direito Marítimo promovido pelo Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.

O advogado Pedro Calmon Neto considera que o Brasil ratificou corretamente a convenção internacional do trabalho marítimo (MLC 2006), em vigor desde o ano passado, e que congrega os 10 países de bandeira mais importantes na atividade de navegação e agrega mais de 90% de tonelagem bruta de navios que estão submetidos a ela, incluindo longo curso. Ele avalia que a MLC trouxe condições mínimas ao contrato de trabalho, semelhantes às que a Constituição Federal preconiza.

Calmon salientou que o Brasil tem caminhado para internacionalização e que é necessário haver uma profunda análise para entender do Direito Marítimo e do mercado de navegação. Ele interpreta que a possibilidade de internacionalizar passa pelo entendimento de que essa relação é feita de forma correta por meio da MLC, da qual o Brasil é signatário. "Para trazer segurança jurídica precisamos, mais do que uma lei, é ensinar o Judiciário a conhecer setor marítimo e portuário porque muito diverge o que é praticado do que é escrito", analisou.

A nova lei do transporte de cabotagem fala em quatro posições que devem ser ocupadas obrigatoriamente por profissionais brasileiros: comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas. Para Calmon, essas regras ainda não estão suficientemente claras. O advogado lembrou que, desde a RN-72/2006 do CNIg, já havia discussão se a proporcionalidade das posições das tripulações e comandos das embarcações era qualificada ou quantitativa. Ele disse que hoje se tem o entendimento de que é qualitativa.

Outro ponto identificado na nova lei é que os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar poderão ser considerados em viagem de longo curso, abrangidos pela Convenção 185 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Calmon citou que a RN-06/2017 do Conselho Nacional de Imigração traz a possibilidade de contratar marítimos estrangeiros sem vínculo





empregatício no Brasil. Ele ressaltou que, em muitas decisões, a justiça brasileira entende que o profissional está submetido a condições precarizadas e deve ser conhecido status similar ao dos marítimos brasileiros, independente de autorização.

O BR do Mar estabeleceu um terço da mão de obra brasileira de navios estrangeiros operados na cabotagem brasileira. O programa exige que navios estrangeiros afretados a tempo tenham apenas comandante e chefe de máquinas brasileiros. "Vemos risco até que se esclareça esse ponto. Melhor para eliminar riscos é botar toda tripulação brasileira no navio de bandeira estrangeira. Os marítimos brasileiros estarão garantidos nesse aspecto", analisou Resano. De acordo com a Abac, cada empresa vai analisar os riscos jurídicos, ressaltando que o comandante e o chefe de máquinas e um terço de tripulantes brasileiros são itens obrigatórios. "Se vai ser toda a tripulação ou não, vai depender da segurança jurídica que vamos precisar", disse.

Pela aplicação da RN-06 do CNIg, os armadores são obrigados a trocar um quinto da tripulação após 90 dias e, depois de 180 dias, um terço da tripulação deverá ser de tripulantes brasileiros. Este será o mínimo necessário para emprego da mão de obra brasileira dos navios estrangeiros afretados a tempo. "Queremos segurança. Não queremos trabalhar com um terço dos tripulantes brasileiros (aplicação plena RN-06) e depois ter problema porque o estrangeiro recorreu pela aplicação do artigo 12 da lei que deve se aplicar a Constituição Federal", relatou Resano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/05/2022*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping ([www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)).

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*