

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 107/2023
Data: 28/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ANTAQ CONCLUI ESTUDO DE RISCO CLIMÁTICO E ACOMPANHARÁ MEDIDAS MITIGATÓRIAS EM PORTOS	4
DISCUSSÕES SOBRE LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ DEVEM ENVOLVER TODOS OS MUNICÍPIOS DA BAIXADA.....	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
PETROBRAS AMPLIARÁ CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE DIESEL RENOVÁVEL	5
FECOMÉRCIO-PE CRITICA A REFORMA TRIBUTÁRIA	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....	8
ANTAQ E AMT ASSINARÃO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA PROMOVER INTERCÂMBIO DE SERVIDORES.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
UM NOVO PARADIGMA PARA AS CONCESSÕES.....	9
INVESTIMENTO FEDERAL EM RODOVIAS GANHA IMPULSO EM SANTA CATARINA E CHEGA A R\$ 1,3 BILHÃO EM 2023	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – CONFIANÇA E OPORTUNIDADE.....	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Investimento em Santos 1.....</i>	<i>12</i>
<i>Investimento em Santos 2.....</i>	<i>12</i>
<i>Paraná 1</i>	<i>12</i>
<i>Paraná 2</i>	<i>12</i>
NACIONAL - GOVERNO GARANTE R\$ 9 BILHÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS.....	13
NACIONAL - EMBRAER ENTREGA AVIÃO PARA CLUBE DO PALMEIRAS.....	14
NACIONAL - BRASIL EXPORT E ANTT PROMOVEM LIVE SOBRE ESG	14
MERCOSUL - EMBAIXADOR DO URUGUAI E DIRETORES DO BRASIL EXPORT DEBATEM REALIZAÇÃO DO MERCOSUL EXPORT15	
REGIÃO NORDESTE - GUSMÃO ‘DESAFIA’ AUTORIDADES PORTUÁRIAS EM PROJETOS	16
REGIÃO NORDESTE - BRASIL DEVE INVESTIR MAIS EM GÁS NATURAL, DIZ EXECUTIVO.....	17
REGIÃO NORDESTE - PRESIDENTES DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO NORDESTE PROJETAM FUTURO DE SEUS TERMINAIS 18	
REGIÃO NORDESTE - PIERDOMENICO: DECRETO QUE REGULAMENTA BR DO MAR ESTÁ PRONTO E SEGUIRÁ PARA	
VALIDAÇÃO.....	20
REGIÃO NORDESTE - PARA DESEMBARGADOR, DECISÃO DO STF REFORÇA IMPORTÂNCIA DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA ...	21
REGIÃO NORDESTE - MODELO DE GESTÃO DA FIPS É DISCUTIDO PARA O PORTO DO ITAQUI.....	23
ESPECIAL – BALANÇO - REGIÃO NORDESTE - CARTA DO NORDESTE EXPORT DESTACA DESAFIOS E OPORTUNIDADES	
DA REGIÃO	24
ESPECIAL – OPINIÃO - NORDESTE EXPORT - CONCESSÃO DE CANAIS DE ACESSO.....	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	29
PORTO DE LISBOA CRESCE 6,8% NOS PRIMEIROS QUATRO MESES DO ANO	29
GOVERNO CRIA LICENÇA FLEX PARA DESBUROCRATIZAR E REDUZIR CUSTOS DE EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES.....	29
PIB DO AGRONEGÓCIO PODERÁ CRESCER 35,9% EM 2023 E ALCANÇAR R\$ 2,65 TRILHÕES, ESTIMAM CEPEA E CNA	30
BRASIL: BAGAGENS DE VOOS INTERNACIONAIS SERÃO FOTOGRAFADAS	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	32
PETROBRAS TESTA COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM 24% DE BIODIESEL	32
PREÇO DA GASOLINA PUXA INFLAÇÃO PARA BAIXO	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	35
INDÚSTRIA DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS VAI TER LINHAS PARA A PRODUÇÃO DE EQUIPAMENTOS MENORES E MAIS BARATOS	
PARA A AGRICULTURA FAMILIAR.....	35
REGRA FISCAL: TEBET APELA À CÂMARA PARA EVITAR 'CORTE DE R\$ 33 BILHÕES' NO ORÇAMENTO DOS MINISTÉRIOS	35
EM LISBOA, PRESIDENTE DO SENADO COBRA REDUÇÃO DA TAXA SELIC.....	36
VOLKS SUSPENDE PRODUÇÃO EM TRÊS FÁBRICAS NO BRASIL POR CAUSA DE VENDAS ESTAGNADAS	37
UNIFICAÇÃO DO ICMS EM COMPRAS ON-LINE ABRE CAMINHO PARA GOVERNO LANÇAR MEDIDAS COM FOCO EM VAREJISTAS	
INTERNACIONAIS	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	39
‘SERÁ MUITO MAIS FÁCIL TRABALHAR NA DEFESA QUANDO ESSE GRAU DE SUSPEIÇÃO SE Esvair’, DIZ MUCIO	39
CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÃO QUE DEVE SER MAIOR NAVIO DE CRUZEIRO DO MUNDO É CONCLUÍDA	40
REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ACABAR BANGUELA PARA SER APROVADA	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 107/2023
Página 3 de 56
Data: 28/06/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

REFORMA TRIBUTÁRIA VIROU ‘FEIRA’ DE EXCEÇÕES E ESTÁ ‘CAMINHANDO PARA UM MONSTRENGO’, DIZ SALTO.....	43
LIRA VETA MUDANÇAS NO SIMPLES NA REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É O MESMO QUE DAR UM TIRO NA TESTA’.....	45
ARTIGO DA REFORMA TRIBUTÁRIA É BATIZADO DE ‘NA VOLTA, MAMÃE COMPRA’ POR TRIBUTARISTAS; ENTENDA.....	46
MANSUETO: ‘GOVERNO PODE ANTECIPAR IMPOSTOS SOBRE RENDA E DIVIDENDOS NO SEGUNDO SEMESTRE’.....	47
BRASIL PRECISA DE UM NOVO PARADIGMA PARA AS CONCESSÕES PÚBLICAS; LEIA ARTIGO.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
FT: EUA AVALIAM RESTRIÇÕES MAIS DURAS ÀS EXPORTAÇÕES DE CHIPS DE IA PARA A CHINA.....	50
DESTROÇOS DO SUBMERSÍVEL TITAN CHEGAM A PORTO NO CANADÁ; VEJA IMAGENS.....	52
ÍNDICE DO CUSTO DA CONSTRUÇÃO DA FGV SOBE 0,85% EM JUNHO.....	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
OCYAN FORMALIZA EXTENSÃO DE DIREITOS DE LICENÇA PARENTAL PARA INTEGRANTES LGBTQIA+.....	54
BRASIL TRANSPORTOU MAIS DE 38 MILHÕES DE TONELADAS PELA NAVEGAÇÃO INTERIOR EM 2022.....	55
CONSELHEIRO RECOMENDA FOCO EM DRAGAGEM E CAPACIDADE PARA ACOMPANHAR COMÉRCIO GLOBAL.....	55
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ CONCLUI ESTUDO DE RISCO CLIMÁTICO E ACOMPANHARÁ MEDIDAS MITIGATÓRIAS EM PORTOS

Em ranking de 21 complexos, Santos apresenta risco de paralisações em caso de chuvas fortes

Por: Bárbara Farias



Porto de Santos apresenta risco de paralisações em caso de chuvas fortes Foto: Alexander Ferraz/AT

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu o estudo sobre os impactos e riscos da mudança do clima nos portos públicos, que apontou Santos como um dos complexos do País com maior risco climático entre os 21 que aderiram à pesquisa. A partir de agora, a agência recomendará e fará o acompanhamento das medidas de mitigação de risco adotadas.

O estudo, que teve como relatora a diretora da Antaq Flávia Takafashi, foi realizado por meio de um acordo de cooperação com a Agência Alemã de Cooperação Internacional (GIZ, na sigla em alemão), celebrado em janeiro de 2020. O estudo foi dividido em três etapas e tem como objetivo identificar os impactos e riscos da mudança do clima nos portos públicos nacional, além de recomendar medidas de adaptação nas operações e na infraestrutura portuária.

Agora, a Antaq pretende fazer o acompanhamento das ações de mitigação de risco implementadas pelos portos e um dos meios será pelo Índice de Desempenho Ambiental (IDA), como explicou o gerente de Regulação de Navegação da agência, José Neto, na semana passada, em reunião extraordinária da diretoria do órgão regulador.

“Nossa intenção é colocar o estudo climático para dentro do IDA, bem como as ações necessárias para as medidas de adaptação, isso nos possibilitará ao longo do tempo acompanhar o que os portos efetivamente têm feito indiretamente a partir do IDA. Obviamente que políticas públicas nessa área são importantes, assim como o acompanhamento por parte da Antaq por meio da sua superintendência de fiscalização”.

Na primeira etapa, finalizada em 2021, foram identificadas as principais ameaças climáticas, riscos e impactos da mudança nos portos públicos e elaborado um ranking dos complexos sob maior risco climático atual e para os anos 2030 e 2050.

Na segunda etapa, finalizada em dezembro de 2022, concluiu-se que os portos de Santos, Aratu (BA) e Rio Grande (RS) possuem risco de paralisações em casos de chuvas fortes. Constatou-se que a exposição da infraestrutura às intempéries — em casos de chuva persistente, chuva forte e inundações devido ao aumento de 0,2 metro do nível do mar — pode resultar em “altas demandas de manutenção, crescimento de custos e capacidade geral reduzida”.

O estudo também revelou que os três portos não apresentam dados com série histórica de danos estruturais sistematizada e organizada, “não havendo, portanto, registros de impactos às infraestruturas e superestruturas”. Além disso, os dados de paralisações da operação do porto também eram limitados, correspondendo a um curto período, o que representou uma grande limitação ao estudo.



Na última etapa, foi apresentado um guia metodológico com todas as diretrizes para realização de estudos de caso. O objetivo é possibilitar a todas as autoridades portuárias a realização das suas próprias análises de impacto climático e o desenvolvimento de estratégias para mitigá-los.

A análise de risco climático abrange os seguintes portos públicos: Santos, Aratu (BA), Rio Grande (RS), Angra dos Reis (RJ), Cabedelo (PB), Fortaleza (CE), Ilhéus (BA), Imituba (SC), Itaguaí (RJ), Itajaí (SC), Itaqui (MA), Natal (RN), Niterói (RJ), Paranaguá (PR), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São Francisco do Sul (RS), São Sebastião (SP), Suape (PE) e Vitória (ES).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/06/2023

DISCUSSÕES SOBRE LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ DEVEM ENVOLVER TODOS OS MUNICÍPIOS DA BAIXADA

Informações: Prefeitura de Santos (28 de junho de 2023)

O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (Condesb) criou um grupo de trabalho para acompanhar o projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá. A novidade marcou a retomada das reuniões presenciais do colegiado, na manhã desta terça-feira (27), na Prefeitura de Santos.

O grupo é formado pelos prefeitos de Santos, Rogério Santos; Guarujá, Válter Suman; o presidente do Condesb e prefeito de Mongaguá, Márcio Melo Gomes (Márcio Cabeça), e técnicos do próprio Condesb e da Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem).

“Santos já participa das reuniões com a Autoridade Portuária (APS) e o Governo Federal, mas é importante que toda a Baixada Santista participe desse projeto porque ele tem impacto metropolitano; é uma pauta fundamental”, defendeu o Chefe do Executivo santista.

Durante o encontro, presidido pelo titular Márcio Cabeça, foram também deliberadas a criação do Grupo de Trabalho da Juventude, no âmbito da Câmara Temática de Direitos Humanos do Condesb, com a participação de representantes dos municípios da região e do Governo do Estado, e a reorganização das câmaras temáticas especiais.

Houve apresentação dos trabalhos da Fundação Prof. Dr. Manoel Pedro Pimentel (Funap), que desenvolve, há mais de 40 anos, políticas públicas para a reintegração social de pessoas privadas de liberdade. Também foi apresentado o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Participaram do encontro os prefeitos de Itanhaém, Tiago Cervantes; de Peruíbe, Luiz Maurício; de Praia Grande, Raquel Chini; de São Vicente Kayo Amado, entre outros representantes e técnicos das prefeituras e do Governo do Estado. A próxima reunião está agendada para o dia 22 de agosto, em Itanhaém.

Esta iniciativa contempla o item 17 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU: Parcerias e Meios de Implantação. Conheça os outros artigos dos ODS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PETROBRAS AMPLIARÁ CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE DIESEL RENOVÁVEL

O diesel com conteúdo renovável é o primeiro produto lançado no âmbito do Programa de BioRefino da Petrobras.

Por Patricia Raposo



Petrobras, através da Repar, passará a ter um potencial de processar 12,3 milhões de litros por dia ainda neste ano.

A Petrobras informou nesta terça-feira (27) que prevê aumentar em 146% a capacidade de produção de diesel com conteúdo renovável (Diesel R), após ter recebido autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar mais uma unidade de produção do combustível na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), em Araucária, Paraná. Segundo a empresa, o uso da capacidade depende da disponibilidade de matéria-prima e das condições de mercado.

Dos atuais 5 milhões de litros por dia, a companhia passará a ter um potencial de processar 12,3 milhões de litros por dia ainda neste ano. De acordo com a estatal, esse volume total seria suficiente para abastecer cerca de 41 mil ônibus convencionais, gerando redução de emissão de em torno de 1.300 toneladas de gases de efeito estufa.

Programa da Petrobras

O diesel com conteúdo renovável é o primeiro produto lançado no âmbito do Programa de BioRefino da Petrobras, que investirá, nos próximos cinco anos, aproximadamente US\$ 600 milhões no desenvolvimento de uma nova geração de combustíveis sustentáveis.

O gerente-geral da Repar, Felipe Leonardo Gomes, destacou os ganhos da implementação do projeto. “A ampliação da capacidade de processamento de óleo vegetal na Repar agregará maior confiabilidade e flexibilidade para a produção de Diesel R, atendendo às demandas dos clientes e da sociedade por produtos de menor impacto ambiental”, disse, em nota.

Para o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, o aumento da capacidade de produção do Diesel R representa um importante marco para o programa BioRefino da Petrobras. “Estamos preparando a companhia para o futuro. Na trajetória para a transição energética, o coprocessamento de diesel mineral com matéria-prima de origem renovável tem se mostrado um caminho industrialmente viável e irá contribuir para um mercado ambientalmente mais sustentável”.

O Diesel R é um combustível da Petrobras produzido por coprocessamento de diesel mineral com óleo vegetal, com uma proporção de até 10% de conteúdo renovável. Além do benefício ambiental, o Diesel R pode ser misturado ao diesel convencional em diferentes proporções, sem a necessidade de adaptações nos motores dos veículos e sem exigir alterações ou mudanças na cadeia logística ou no seu armazenamento.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 28/06/2023

FECOMÉRCIO-PE CRITICA A REFORMA TRIBUTÁRIA

Até agora não foram fixadas as alíquotas dos novos impostos a serem criados, mas o setor de serviços teme aumento da carga tributária

Por Ângela Fernanda Belfort

O projeto da reforma tributária está sendo criticado por um setores que mais responde pela economia de Pernambuco e do Brasil: o de serviços, responsável por 70% do Produto Interno Bruto do País. Caso a alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) seja fixada em 25%, isso pode trazer um



aumento de 260% a mais nos valores a serem pagos em impostos das empresas de alguns segmentos que fazem parte deste setor, segundo um cálculo feito pela Fecomércio-Pernambuco, utilizando um estudo realizado pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

O presidente da Fecomércio-PE, Bernardo Peixoto, critica a reforma tributária, caso seja estabelecido uma alíquota de 25% do IVA, novo imposto a ser criado com a reforma tributária. Foto: Divulgação/ Fecomércio-PE.

O IVA seria um dos impostos sobre o consumo a serem criados na proposta de reforma tributária que está tramitando no Congresso Nacional. O IVA dual substituiria alguns impostos, incluindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) – uma das principais fontes de receitas dos Estados – e o Imposto sobre Serviços (ISS), recolhido pelos municípios. Ambos são cobrados sobre os serviços.

“As alíquotas cobradas sobre os serviços são diferenciadas. Defendemos que as alíquotas deveriam continuar sendo diferenciadas. Tem empresa que paga 8% de alíquota de imposto e vai passar a pagar 25%. Outras pagam, por exemplo, 17% de ICMS e 5% de ISS, somando dá 22%. Essas também passariam a pagar 25%”, resume o presidente do Sistema Fecomércio/Sesc/Senac Pernambuco, Bernardo Peixoto.

O ICMS tem 27 legislações diferentes, uma para cada Estado, e tem serviços que só recolhem ou o ICMS ou o ISS. “Com o IVA em 25% serão pelo menos R\$ 200 bilhões a mais de impostos a serem pagos por ano pelo setor de serviços, caso as empresas consigam pagar”, comenta Bernardo. Ainda de acordo com o levantamento da CNC, a média de aumento no custos dos impostos para todas as empresas do setor de serviços corresponderia a um acréscimo de 29,9% com os custos que as em, caso a alíquota do IVA fique em 25%.

A alíquota do IVA ainda não foi definida, mas o secretário extraordinário da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, estimou que seria necessária uma alíquota de 25% para manter a atual carga tributária. O País não pode diminuir a carga tributária porque são os impostos que bancam toda a máquina pública, que inclui vários serviços nas áreas de saúde, educação, entre outros.

Reforma tributária aumenta custos, diz Fecomércio

E o aumento de custos, segundo Bernardo Peixoto, poderia empurrar uma parte das empresas para a informalidade e provocar desemprego no setor, que é um dos que mais empregam tanto em Pernambuco como no Brasil. Em 2022, o setor de serviços representou 51% do saldo de empregos líquidos, gerando mais de 30 mil novos postos de trabalho formais, de acordo com números levantados pela Fecomércio.

Ainda de acordo com o levantamento da CNC, a média de aumento no custos dos impostos para todas as empresas do setor de serviços corresponderia a um acréscimo de 29,9% dos custos que o setor tem com o pagamento dos salários dos seus funcionários, caso a alíquota do IVA fique em 25%. “As empresas não vão conseguir diminuir os custos com aluguel, água, energia e aí vão reduzir os postos de trabalho”, diz Bernardo.

Ainda segundo o presidente da Fecomércio-PE, a informalidade aumentaria – por conta do alto custo dos impostos – que traria maior impacto nas micro e pequenas empresas. O setor produtivo sempre defendeu uma reforma tributária.

Na reforma tributária, a CNC defende que o sucesso da futura lei depende de alíquotas diferenciadas, não cumulatividade plena e crédito para empresas do Simples Nacional. A Confederação também entende que a diferenciação das alíquotas deveria ocorrer em todo o setor de

serviços e não apenas nos segmentos como saúde, educação e transporte público, que continuarão com alíquotas diferenciadas.

A alíquota única dos tributos é defendida por técnicos como forma de simplificar a arrecadação dos impostos, que é muito complexa no Brasil. “Do jeito que está a reforma tributária vai simplificar a cobrança dos impostos e matar as empresas”, argumenta o presidente da Fecomércio. E acrescenta: “É fundamental a realização de estudos que demonstrem o real impacto das propostas apresentadas, visando garantir que a carga tributária permaneça dentro dos parâmetros anteriores e que não sobrecarregue ainda mais os empregadores e contribuintes”, afirma o presidente da Fecomércio-PE.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 28/06/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E AMT ASSINARÃO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO PARA PROMOVER INTERCÂMBIO DE SERVIDORES



Além do encontro com representantes da agência reguladora portuguesa, diretores realizarão visita técnica ao porto

O diretor-geral da ANTAQ se reuniu com a presidente da AMT nesta quarta-feira

Brasília 27/06/2023 - Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizaram, nesta terça-feira (27), em Lisboa, um encontro com representantes da Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT) de Portugal. O objetivo foi debater estratégias de ações regulatórias e trocar experiências das melhores práticas para o setor aquaviário.

A AMT pode ser considerada um homólogo da ANTAQ em Portugal. É uma entidade de regulação e fiscalização do setor dos transportes e infraestrutura com autonomia administrativa, financeira e de gestão, e com âmbito de atuação em todo o território português.

Representando a ANTAQ estiveram presentes na reunião o diretor-geral da autarquia, Eduardo Nery, e os diretores Alber Vasconcelos e Caio Farias. Já a AMT foi representada no encontro por sua presidente, Ana Paula Vitorino.

Durante a reunião, os dirigentes das duas agências acordaram a celebração de um Memorando de Entendimento (MoU) visando ao intercâmbio de seus servidores. Também foi discutida a celebração de outro acordo para a criação de uma associação internacional de agências reguladoras.

Segundo o diretor-geral da ANTAQ, a assinatura do MoU será importante para a autarquia, uma vez que permitirá a troca de experiências entre seus servidores.

"Este encontro superou as nossas expectativas, pois resultou em propostas concretas de acordos entre a ANTAQ e a AMT, com possibilidades de ampliarmos nosso benchmarking para agências reguladoras de outros países europeus, por meio da criação de uma associação internacional de agências reguladoras.

Com isso, poderemos somar conhecimentos, compartilhar boas práticas e uniformizar conceitos, o que certamente resultará em aprimoramento do serviço que prestamos no Brasil', afirmou Nery.



Além da reunião com a AMT, os diretores da ANTAQ realizarão visita técnica ao Porto de Lisboa e participarão do XI Fórum Jurídico de Lisboa.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 28/06/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

UM NOVO PARADIGMA PARA AS CONCESSÕES

Renan Filho destaca, em artigo, que rigidez contratual e regulatória tem sido um grande entrave para a boa execução dos contratos e a prestação dos serviços

As concessões de ativos públicos - em especial, no setor de infraestrutura de transportes -, ganharam relevância, nas últimas décadas, como alternativa ao engessamento do Estado, à falta de recursos para garantir investimentos e à busca por mais eficiência nos serviços. Houve alguma evolução a cada novo ciclo de leilões, mas ainda precisamos avançar na construção de um novo paradigma.

Estamos ainda presos a visões dicotômicas do público-privado, em que prevalece a contradição e a desconfiança mútua entre ambas as esferas. Essa relação, hoje, está repleta de intersecções, tanto no Direito como na dinâmica das atividades econômicas e da sociedade. Precisamos de um modelo em que prevaleça o interesse público, a responsabilidade social e a sustentabilidade ambiental. Parece óbvio, mas, efetivamente, não tem sido sempre este o resultado da atuação conjunta de governo e empresas.

A rigidez contratual e regulatória, que vem dessa visão tradicional público x privado, tem sido o principal entrave para a boa execução das parcerias. Infelizmente, temos hoje em torno de 2/3 dos contratos de concessão sob stress, a grande maioria com atraso nos seus cronogramas de investimentos. Com isso, a eficiência do setor privado na operação dos serviços concedidos fica comprometida. Todos perdem, principalmente a população, que paga pedágio e não vê melhora alguma em muitas dessas rodovias com contratos antigos.

Estamos, neste momento, debatendo com mercado e sociedade a proposta de uma nova política de concessões de rodovias. O objetivo é resguardar ainda mais o interesse público e a previsibilidade dos contratos, considerando, ao mesmo tempo, mecanismos que assegurem a viabilidade da operação e o cronograma de obras no longo prazo.

Nas principais economias do mundo, há o compartilhamento de riscos entre governos e empresas, seja para garantir obras, tecnologia ou, ainda, proporcionar pedágios com preços justos. Podemos também evoluir. Só existe, afinal, uma maneira de garantir a efetividade das concessões: bons projetos e contratos com mecanismos jurídicos e econômicos adequados. Sem isso, repetiremos erros do passado, que geraram leilões esvaziados, pedidos de reequilíbrio que levam anos para serem analisados, devolução de ativos e muita judicialização.

O novo paradigma das concessões deve refletir o modelo de Estado que o Brasil necessita hoje, nem mínimo e nem máximo. Mas, sim, um Estado eficiente, responsável e efetivo, que conta com a sociedade e com parceiros privados para cumprir suas funções de garantir os direitos de cidadania e de zelar pelo interesse público. Nesse modelo, quem ganha sempre é a população.

Renan Filho é economista, ex-governador de Alagoas e senador licenciado para ocupar o cargo atual de ministro dos Transportes

* Artigo publicado em 28/6/2023 no jornal O Estado de São Paulo

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

Data: 28/06/2023

INVESTIMENTO FEDERAL EM RODOVIAS GANHA IMPULSO EM SANTA CATARINA E CHEGA A R\$ 1,3 BILHÃO EM 2023

Orçamento destinado pelo Ministério dos Transportes é maior do que a soma dos últimos três anos no estado. Reforço vai permitir entregas importantes como a duplicação da BR-470/SC e da BR-280/SC



Ministro Renan Filho vistoriou as obras do Contorno de Florianópolis, a maior em execução no país - Foto: Marcio Ferreira/MT

Cinco vezes maior que o aplicado no ano passado e maior que a soma de 2020, 2021 e 2022. Este é o tamanho dos R\$ 1,3 bilhões previstos pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, no orçamento público para aplicar em obras de rodovias federais em Santa Catarina. Com o valor, o estado vai experimentar um grande impulso na infraestrutura rodoviária nos próximos anos.

Nos três anos anteriores, foram aplicados em Santa Catarina aproximadamente R\$ 1,2 bilhão, com os valores caindo de 2020 para 2022. Respectivamente, houve a aplicação de R\$ 558 milhões (2020), R\$ 350 milhões (2021) e R\$ 264 milhões (2022). Os números foram destacados pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, ao vistoriar as obras do Contorno de Florianópolis, na BR-101/SC – realizada pela concessionária Arteris – e das duplicações da BR-470/SC e da BR-280/SC, executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O reforço no orçamento para rodovias só foi possível com a aprovação da Emenda Constitucional 126/2022, que garantiu a manutenção de programas sociais como o Bolsa Família e o Farmácia Popular. Na visão do ministro, a aprovação do Novo Regime Fiscal e da reforma tributária vão manter e até aumentar este patamar de investimento a partir do próximo ano.

Renan Filho estava acompanhado pela secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; pelo diretor-geral substituto do DNIT, Fabrício Galvão; pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Rafael Vitale; e parlamentares catarinenses. “A população catarinense precisa ver obras entregues. Essa é a recomendação do presidente Lula, ou seja, não teremos nenhuma obra parada no Brasil nem as entregues a iniciativa privada, nem as obras públicas”, disse o ministro.

Investimentos privados

Maior obra de infraestrutura rodoviária do país, o contorno viário de Florianópolis é um projeto que vai dar fluidez ao trânsito na região com o desvio do tráfego de longa distância do eixo principal da BR-101. O projeto e execução são da Concessionária Arteris Litoral Sul, que já investiu R\$ 2,5 bilhões no empreendimento, que está 80% concluído e deve ser entregue à população até dezembro deste ano.

A Arteris assumiu a concessão em fevereiro de 2008, durante o segundo mandato do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. O projeto contempla um corredor expresso de 50 quilômetros, com pista dupla, seis acessos por trevos, quatro túneis duplos, sete pontes e 20 passagens em



desnível. “Vamos no fim do ano entregar essa obra que é a maior do país. O contorno Viário de Florianópolis é uma obra relevante internacionalmente e nós vamos acompanhar e cobrar”, disse o ministro Renan Filho.

Mais desenvolvimento

Em Blumenau, o ministro dos Transportes vistoriou as obras do viaduto do bairro Badenfurt, no lote 3, na entrada de Pomerode, e liberou o tráfego de outro viaduto na BR-470/SC, no km 38, em Gaspar. O trecho ganhou ainda, mais um quilômetro de pistas duplicadas em Indaial. As obras do viaduto vão facilitar o deslocamento dos moradores e trabalhadores do entorno.

Conforme o ministro Renan Filho, as obras da BR-470/SC estão aceleradas. “A BR-470/SC já tem cerca de 35 quilômetros duplicados e isso aconteceu ao longo dos últimos 10 anos. Isso dá uma média de 3,5 quilômetros de duplicações entregues por ano. Só este ano nós já entregamos cinco quilômetros. Até o final do ano nós vamos entregar mais 10 quilômetros e nós temos recursos para avançar a obra”, declarou Renan Filho.

Após a BR-470/SC, a delegação do Ministério dos Transportes fez vistoria técnica nas obras de duplicação da BR-280/SC. No km 66 da rodovia estão em execução dois túneis (um para cada sentido). O empreendimento já recebeu cerca de R\$ 706 milhões, de um total de R\$ 1,6 bilhão necessários para a execução total.

Em Guaramirim foi liberado 1,6 quilômetros de trecho duplicado da BR-280/SC. O segmento fica entre o km 49,1 e 50,7 da rodovia. Executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as obras de duplicação da BR-280/SC, são divididas em três lotes. O DNIT executa a implantação de novas pistas em um trecho de 73 quilômetros, entre São Francisco do Sul (km 0) e Jaraguá do Sul (km 73).

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 28/06/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CONFIANÇA E OPORTUNIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Nessa terça-feira, dia 27, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, assinou nove contratos de adesão de terminais portuários privados, marcando um importante marco para o setor no Brasil. Esses acordos representam um investimento de mais de R\$ 9 bilhões em empreendimentos nas regiões Sudeste, Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país, consolidando a confiança do segmento privado no mercado portuário e sinalizando para o Governo o potencial desta área econômica.

A assinatura desses contratos reflete a diretriz do governo do presidente Lula de incentivar o empreendedorismo, a geração de empregos e o desenvolvimento econômico do Brasil. O ministro Márcio França ressaltou a importância desses acordos ao afirmar que eles comprovam que há espaço para o crescimento tanto de portos públicos quanto da iniciativa privada no Brasil.

Os contratos abrangem autorizações de exploração, ampliação de área e aumento de capacidade dos portos, englobando oito Terminais de Uso Privado (TUPs) e uma Estação de Transbordo de Carga (ETC). Dentre esses acordos, destaca-se o investimento de mais de R\$ 7,5 bilhões realizado pela Santos Terminais Sustentáveis (STS) na administração da movimentação de cargas como petróleo, fertilizantes e grãos, no litoral sul de São Paulo. Essa injeção de recursos representa uma oportunidade significativa para a região e demonstra a confiança da STS no potencial do setor portuário brasileiro.



Esses investimentos anunciados pelo ministro Márcio França apontam para uma oportunidade ímpar para o Governo Federal intensificar seus esforços e investimentos no setor portuário. É crucial que a União aproveite esse momento de confiança do setor privado e trabalhe em conjunto com os empreendedores para resolver os desafios enfrentados pelo setor, como a infraestrutura inadequada e a burocracia excessiva. Ao fazê-lo, o Governo não apenas estimulará o crescimento econômico e a geração de empregos, mas também atrairá mais investimentos e impulsionará a competitividade do Brasil no mercado global.

O setor portuário brasileiro possui um imenso potencial de crescimento e desempenha um papel estratégico na economia do País. Os investimentos anunciados pelo ministro Márcio França são um claro sinal de que o setor privado está disposto a apostar nesse potencial e a contribuir para o desenvolvimento do Brasil. Cabe ao Governo aproveitar essa oportunidade e agir com determinação para melhorar a infraestrutura portuária, simplificar os processos burocráticos e fortalecer as parcerias público-privadas. Somente assim será possível colher os benefícios desse setor vital e impulsionar ainda mais o crescimento econômico do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INVESTIMENTO EM SANTOS 1

O Ministério de Portos e Aeroportos anunciou ontem, dia 28, investimentos de mais de R\$ 9 bilhões no setor portuário. São recursos voltados exclusivamente a terminais privados. Entre os projetos apresentados, um chamou mais a atenção. Trata-se do Santos Terminais Sustentáveis (STS), empreendimento de mais de R\$ 7,5 bilhões a ser implantado no Porto de Santos, mais precisamente na Ilha dos Bagres, no estuário do complexo marítimo. Será uma instalação multipropósito, destinada às operações de contêineres, fertilizantes, grãos e petróleo.

INVESTIMENTO EM SANTOS 2

O STS é um projeto da Evolve Empreendimentos Imobiliários. Localizado fora dos limites do Porto Organizado de Santos, ele ocupará uma área de 100 hectares. A princípio, as instalações vão contar com oito berços de atracação, com três deles exclusivos para as operações de contêineres, podendo movimentar 1,5 milhão de TEU por ano. Outros dois berços serão reservados para granéis sólidos de origem vegetal (grãos, açúcar e farelo), para fazer até 16 milhões de toneladas por ano. Ainda haverá um berço para a importação de fertilizantes, com capacidade para 2,5 milhões de toneladas por ano, e dois berços para granéis líquidos, por onde poderão passar 4 milhões de metros cúbicos de cargas anualmente.

PARANÁ 1

A Portos do Paraná, a autoridade portuária do estado, foi premiada durante o VI Simpósio de Gestão Portuária - Sustentabilidade e ESG, na noite de ontem, dia 27, em São Luís (MA). Ela conquistou o Prêmio ESG Portuário nas categorias Relato de Sustentabilidade, referente aos melhores relatórios sobre o tema publicados por um porto público, e Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, sobre suas ações na área de proteção ambiental de Guaraqueçaba. O simpósio é promovido pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

PARANÁ 2

"Essa premiação envolvendo sustentabilidade e ESG demonstra que estamos no caminho certo e na vanguarda dos portos mundiais", declarou o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023

NACIONAL - GOVERNO GARANTE R\$ 9 BILHÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS

Em apenas uma instalação, no Porto de Santos, o aporte será de R\$ 7,5 bilhões
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Ilha dos Bagres Créditos: Carlos Nogueira

O Ministério de Portos e Aeroportos realizou ontem (27), em Brasília, uma cerimônia para a assinatura de nove contratos de Adesão de Terminais Portuários Privados. O investimento é de mais de R\$ 9 bilhões em empreendimentos nas regiões Sudeste, Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

“Nós temos a missão de incentivar o empreendedorismo, a geração de empregos, de avançar no desenvolvimento do país. E a celebração desses contratos prova que há espaço tanto para portos públicos quanto para a iniciativa privada no Brasil”, afirmou o ministro Márcio França durante a cerimônia de celebração dos acordos.

Os contratos se referem, principalmente, à autorização de exploração, ampliação de área e aumento de capacidade dos portos, sendo oito Terminais de Uso Privado (TUPs) e uma Estação de Transbordo de Carga (ETC).

Somente a Santos Terminais Sustentáveis (STS) estará investindo cerca de R\$ 7,5 bilhões para poder administrar a movimentação de cargas como petróleo, fertilizantes e grãos, no litoral de São Paulo.

QUADRO

Confira a lista dos contratos:

- **Santos Terminais Sustentáveis – Santos (SP)** – Autorizar a exploração de Terminal de Uso Privado (TUP) – Investimento: R\$ 7.574.477.000,00
- **TUP Aliseo – São João da Barra (RJ)** – Autorizar a exploração de Terminal de Uso Privado (TUP) – Investimento: R\$ 534.985.804,52
- **Cargill Agrícola – Porto Velho (RO)** – Autorizar a exploração de Terminal de Uso Privado (TUP) – Investimento: R\$ 299.914.132,17
- **Super Terminais Comércio de Indústria – Manaus (AM)** – Autorizar a ampliação de área e o aumento de capacidade do TUP – Investimento: R\$ R\$ 292.615.370,91
- **ART Logística – Chibatão – Manaus (AM)** – Autorizar a ampliação de área e o aumento de capacidade do TUP – Investimento: R\$ 335.871.172,54
- **Docas Fluvial Porto Murtinho – Porto Murtinho (MS)** – Autorizar a ampliação de área e o aumento de capacidade do TUP – Investimento: R\$ 172.809.195,14
- **Açaí Pará – Rurópolis (PA)** – Autorizar a exploração de Estação de Transbordo de Carga (ETC) – Investimento: R\$ 5.786.795,51
- **Porto de Guamaré (RN)** – Regularização de terminal já construído

– **Terminal Fluvial – TUP Vetorial Logística – Corumbá (MS)** – Regularização de terminal já construído

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/06/2023

NACIONAL - EMBRAER ENTREGA AVIÃO PARA CLUBE DO PALMEIRAS

Aeronave foi cedida à empresa que patrocina o clube em solenidade realizada em São José dos Campos

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A aeronave E190-E2 foi entregue pela Embraer à dona da Crefisa, Leila Pereira, que também é a presidente do Palmeiras Crédito: Divulgação/Embraer

A Embraer, empresa fabricante de aeronaves, concluiu nesta terça-feira a entrega da aeronave E190-E2 para a Crefisa, empresa de instituição financeira, cuja dona é a empresária Leila Pereira, atual presidente do Palmeiras. O novo jato será

usado pelo clube para viagens que serão realizadas em território nacional e para fora do Brasil e para outros fins de transporte de outras delegações esportivas.

A aeronave foi entregue em uma cerimônia na sede da Embraer, em São José dos Campos, no interior de São Paulo. O novo jato vai operar sob as cores da Placar Linhas Aéreas S.A.

O E2 é a aeronave mais silenciosa e mais eficiente em consumo de combustível disponível no setor. Segundo a Embraer, a aeronave tem alcance de 2.850 milhas náuticas (5.278 km), permitindo voos sem escalas para todos os destinos na América do Sul a partir de São Paulo.

A empresária e presidente do Palmeiras, Leila Pereira, havia anunciado a compra de uma aeronave exclusiva para o clube de futebol no início do ano. A expectativa é que com uma aeronave própria, o Palmeiras tenha um tempo reduzido e de custo logístico para as suas viagens até o final do ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/06/2023

NACIONAL - BRASIL EXPORT E ANTT PROMOVEM LIVE SOBRE ESG

Debate será transmitido ao vivo, às 16 horas, pelo portal BE News

Por **BRUNO MERLIN** brunomerlin@unaeventos.com.br



ANTT quer reforçar valores ESG nas concessões rodoviárias e ferroviárias brasileiras

O Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) promovem encontro online hoje, quarta-feira, dia 28, às 16 horas, dando início ao programa de cooperação assinado pelas duas entidades. O objetivo é divulgar um programa permanente de intercâmbio de informações sobre a agenda ESG em concessões rodoviárias e ferroviárias federais.

A atividade terá a participação do diretor da ANTT Felipe Queiroz, do superintendente de Concessão de Infraestrutura da agência reguladora, Marcelo Fonseca, do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião,

e do presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral. O público poderá acompanhar a transmissão ao vivo pelo portal BE News.

A ANTT estabeleceu um ciclo ESG com atividades já programadas até o final de 2023 (veja abaixo). A direção busca atuar como um agente de transformação no setor, de forma a induzir a aceleração da implementação de iniciativas de impacto social, ambiental e de governança voltadas para a infraestrutura de transportes. Um dos pilares será a inclusão desses requisitos nos contratos com concessionárias, indicando padrões de performance da Corporação Financeira Internacional (IFC), bem como critérios ambientais do Programa Zero Carbono.

Expressivos números são indicados pela ANTT como forma de ressaltar a importância do setor de transportes terrestres no Brasil. Os valores superam R\$ 48 bilhões em investimentos diretos contratados em rodovias, com contratos que já incorporam boas práticas de ESG, e R\$ 32 bilhões somente em contratos de prorrogações de trechos ferroviários. “Nossa atuação é muito relevante no ponto de vista de escala. Se mobilizarmos as alavancas certas, podemos ser um importante agente de transformação da sociedade”, explica o diretor Felipe Queiroz. “Estamos muito entusiasmados em coordenar ações e colaborar para a ampliação da infraestrutura de transportes no Brasil com um olhar de desenvolvimento sustentável”.

O presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral, enfatiza a importância de tratar as práticas ESG como “oportunidade”, criar um ecossistema colaborativo e metrificar ações para que de fato essa agenda seja implantada com êxito. “O que vamos materializar tem que ser compreendido por qualquer pessoa. Precisamos sair da economia linear para a circular, inclusive gerando oportunidades e rendas para as comunidades nas quais os equipamentos logísticos estão instalados”, ressalta.

Agenda

Hoje, 28 de junho, às 16 horas

– Live “Intercâmbio de informações sobre a agenda ESG em concessões rodoviárias e ferroviárias”

26 de julho

– Live “Ferrovias – IFC e Concessionárias”

31 de agosto

– Live “Rodovias – IFC e Concessionárias”

21 de setembro

– “Ciclo ESG” no Auditório da ANTT, em Brasília/DF (evento híbrido)

21 de novembro

– “ESGG na Regulação na Arena B3, em São Paulo/SP (evento híbrido)

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/06/2023

MERCOSUL - EMBAIXADOR DO URUGUAI E DIRETORES DO BRASIL EXPORT DEBATEM REALIZAÇÃO DO MERCOSUL EXPORT

Fórum internacional será realizado em setembro, em Montevidéu

Por **BRUNO MERLIN** brunomerlin@unaeventos.com.br



Campos, Constanza, Sobreira, Valles, Julião e Scavone se reuniram nessa terça-feira, na Embaixada do Uruguai, em Brasília (crédito: Divulgação/Brasil Export)

Diretores do Brasil Export, maior fórum de debates sobre logística, transportes e infraestrutura do País, se reuniram com o embaixador do Uruguai em solo brasileiro, Guillermo Valles, e sua equipe ontem, dia 27, na embaixada, em Brasília. No encontro,

debateram a realização do Mercosul Export, edição internacional do Brasil Export voltada aos países do bloco econômico e que será realizada pela primeira vez neste ano, na capital do Uruguai, Montevidéu.

Parte do processo de internacionalização do fórum, o Mercosul Export ocorrerá entre os dias 10 e 11 de setembro, levando a Montevidéu uma grande comitiva formada por agentes públicos e privados do Brasil. O evento, que conta com o apoio da Embaixada do Uruguai, seguirá o modelo das demais edições do Brasil Export, com a realização de visitas técnicas, apresentações e painéis de debates.

Participaram da reunião de ontem o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o presidente do conselho nacional do fórum, José Roberto Campos, o presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira. Além de Valles, estavam a encarregada da seção consular da Embaixada, Constanza Sofía Morales Scaglione, e o encarregado pelo setor econômico comercial da unidade diplomática, Nicolas Rodriguez Scavone.

No encontro, Aluísio Sobreira entregou sua biografia a Guillermo Valles. O livro, com o título Aluísio Sobreira – Eterno Aprendiz, escrito pela jornalista do BE News Ivani Cardoso, foi lançado no último dia 19, durante o Nordeste Export, como parte do projeto Brasil Export Biografias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - GUSMÃO 'DESAFIA' AUTORIDADES PORTUÁRIAS EM PROJETOS

Secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos defendeu carteira de projetos para Governo investir

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, também defendeu o incentivo à política para estudos hidroviários Crédito: Reprodução/Brasil Export

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, foi um dos destaques do Nordeste Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em João Pessoa (PB). Nos dois momentos em que participou de forma ativa no evento, defendeu o investimento em carteiras de projetos voltados para o setor. E até “desafiou” as

Autoridades Portuárias da região a desenvolverem projetos que possam receber aportes do Governo Federal.

“Alguns deles (complexos), como Suape (PE), precisam ter concorrência maior em alguns setores. Para ter concorrência maior, aqueles que lá estão precisam ter condição de ter essa competição. Codeba precisa ter projetos de integração; o estado da Bahia precisa de integração ferroviária maior. Rio Grande do Norte precisa de carteira de projetos. Não só dizer que precisa de dragagem. Precisa saber, se a gente fizer a dragagem, qual player virá, por que virá, e se integrará onde”, analisou.

O secretário deu essa declaração durante o painel que tratava da gestão portuária pública na região Nordeste, no segundo dia do fórum. Ele voltou a fazer comentários sobre carteira de projetos.

“Uma boa gestão portuária não é só resultado financeiro; isso é uma consequência. Se há boa gestão é porque tem planejamento, planos de longo, médio e curto prazo, que possam ser estabelecidos e executados. Ter uma carteira robusta de projetos daquilo que se quer fazer na ampliação dos portos. A base e consequência disso são investimentos. Com certeza, tendo

segurança jurídica, bons projetos e uma boa estrutura portuária para que se possa investir, o capital vem”, comentou.

Gusmão já havia falado sobre o assunto em seu discurso na cerimônia de abertura do Nordeste Export.

“Dinheiro tem. O que não tem é projeto. Precisamos investir em bons projetos, fazer uma carteira de bons projetos. O ministro Márcio (França, de Portos e Aeroportos), juntamente com o presidente Lula, tirou a trava que existia de investir dinheiro público nas companhias e portos delegados. Fizemos uma rodada do que os portos precisam para tornar-se ainda mais competitivos, do Sul ao Norte do país”, analisou.

Roberto Gusmão também defendeu o incentivo à política para estudos hidroviários. “Para que a gente possa desenvolver um setor que no Brasil de hoje tem R\$ 1 bilhão em projetos, que é o setor hidroviário — e o setor rodoviário tem R\$ 32 bilhões —, precisamos mudar essa visão do país. Não somente na parte de ferrovias, mas investir de forma firme em projetos hidroviários. Tem rios no Brasil que a gente nunca estudou”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - BRASIL DEVE INVESTIR MAIS EM GÁS NATURAL, DIZ EXECUTIVO

Para João Guilherme Mattos, da OnCorp, discussões sobre o GNL no país estariam à frente até da pauta sobre o hidrogênio verde

Por Cássio Lyra redação@portalbenews.com.br



O potencial do GNL foi um dos assuntos debatidos no painel “Transição energética, energias renováveis e caminhos para um futuro sustentável” do Nordeste Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

No painel do Nordeste Export que tratou de temas voltados para a transição energética e energias renováveis, um dos pontos levantados foi sobre o gás natural liquefeito (GNL). Apesar de as atenções estarem mais voltadas neste momento para o hidrogênio verde, o GNL também é visto pelos especialistas no setor como muito importante e com

grande potencial.

Representando a iniciativa privada no painel, João Guilherme Mattos, diretor-executivo da empresa OnCorp, argumentou que a discussão sobre o gás natural no Brasil deveria ocorrer antes do hidrogênio verde.

“Se a gente começa interiorizar o gás, você tem uma capacidade, primeiro, de sustentabilidade, ou seja, virar uma chave importante. Se você faz com que chegue o gás natural a determinadas regiões, você promove uma transição importante. A liberação de CO2 com gás natural é significativamente menor, além de trazer uma parte ambiental que é de evitar que exista a queima de combustível”, analisou.

Segundo explicou o executivo da OnCorp, a região Nordeste está implementando ou construindo importantes terminais de GNL, entre eles um que está em andamento no Complexo de Suape, em Pernambuco.

“Demos início à construção neste mês de junho para que (o terminal) esteja operacional em 2024 em parceria com a Shell. Serão 11 milhões de metros cúbicos por dia. O potencial dele é imenso. Suape

tem condições de fazer um hub de interiorização de gás, porque você pode atingir um raio de 600 km. Sua posição geográfica extremamente estratégica. Então, a capacidade que o porto tem através de um terminal de GNL de atingir outros negócios é imensa”, destacou.

Mattos encerrou sua fala sobre quais expectativas o mercado tem sobre o gás após a troca de gestão no Governo Federal.

“O governo anterior acertou na criação da nova lei do gás. Hoje temos um ambiente mais competitivo e seguro para que o empreendedor invista em terminais, poços offshore e consiga fazer uma distribuição e comercialização da molécula. Hoje tem um mercado que está muito preocupado com regulação e ela (lei) conseguiu trazer um pouco de conforto. Claro que temos que ver a sinalização do governo atual em relação a como esse mercado de gás vai ficar”, concluiu.

O painel “Transição energética, energias renováveis e caminhos para um futuro sustentável” também teve a participação Carlos Cavalcanti, diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Complexo de Suape; André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém (CE); e Jaime Calado, secretário de Desenvolvimento Econômico do Rio Grande do Norte. A mediação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - PRESIDENTES DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO NORDESTE PROJETAM FUTURO DE SEUS TERMINAIS

Diretores comentaram alguns projetos que vão incrementar a atividade portuária

Por **CÁSSIO LYRA** redação@portalbenews.com.br



Os presidentes de quatro autoridades portuárias do Nordeste participaram de um painel juntamente com o secretário-executivo do Ministério de Portos, Roberto Gusmão Crédito: Divulgação/Brasil Export

Presidentes de quatro Autoridades Portuárias da região Nordeste do Brasil comentaram sobre projetos futuros para seus respectivos terminais durante o Nordeste Export – Fórum Regional de Infraestrutura, Logística e Transportes, realizado em João Pessoa (PB). O assunto veio à tona no painel que analisava as gestões públicas portuárias. Além dos mandatários

das Autoridades Portuárias, participou desse debate o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão.

Anfitrião da edição 2023 do fórum, o presidente do Porto de Cabedelo, Ricardo Barbosa, citou parcerias que estão sendo efetuadas com diversas secretarias do Governo do Estado da Paraíba dentro do lançamento do programa porto-cidade.

Segundo Barbosa, para colocar em prática alguns projetos visando incrementar a atividade portuária, serão necessários investimentos em uma nova dragagem.

“Vamos trabalhar firmemente no projeto do terminal de passageiros. Encontramos uma dificuldade, pois os navios que operam na costa Nordeste são muito maiores do que navios de cinco, seis anos atrás. Então, vamos ter que fazer uma nova dragagem, a ampliação da bacia de evolução. Estamos concluindo o termo de referência para licitar o projeto, algo cujo custo estimado está em torno de R\$ 50 milhões. O aprofundamento da bacia já impacta bastante no custo final do terminal. Estamos autorizados a seguir adiante”, disse Barbosa, citando a permissão já concedida pelo governador da Paraíba, João Azevêdo (PSB).

Investimentos

O presidente do Complexo Portuário de Suape, em Pernambuco, Marcio Guiot, não entrou em detalhes sobre planos, mas disse que, a partir deles, espera captar investimentos de pelo menos R\$ 1 bilhão.

“Estamos bem. É um legado das administrações anteriores, e só cabe a gente elevar a barra”, disse Guiot, que substituiu justamente Roberto Gusmão na presidência de Suape. “Queremos ter um portfólio de projetos para chegar a pelo menos R\$ 1 bilhão”.

Ele também demonstrou impaciência com a demora para se tirar do papel alguns projetos de ramais ferroviários que cheguem aos terminais portuários da região.

“Precisamos pensar grande como Nordeste, isso é uma missão nossa. Quando vejo discussões sobre a viabilidade de se ter um ramal ferroviário para Suape ou Pecém (principal complexo portuário do Ceará) é muito frustrante. Devíamos estar com esses ramais prontos há muito tempo. E se não tem recurso federal para tudo isso, que a gente consiga construir o caminho jurídico para que outras fontes de recurso possam vir e investir”, analisou.

Reduzir burocracias

A presidente da Companhia das Docas da Bahia (Codeba), Ana Paula Calhau, defendeu uma modernização da lei de licitações e afirmou que a companhia vem trabalhando para reduzir eventuais burocracias.

“Primeiro, estamos trabalhando de doações de EVTEA (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) para nossas áreas de investimento industrial. A lei das estatais deu autonomia para que as empresas tenham seus normativos contratuais e legislativos para contratação de serviços. Mas a gente devia modernizá-los, saber que essa mudança da lei de licitações trouxe outras ferramentas. A gente também tem que identificar que nem sempre algumas execuções exigem projetos de imediato, até porque a gente pode delegar a terceiros em parceria, usando mecanismos legais, como um chamamento público. Temos que efetivamente usar os recursos públicos para que a gente use com maior eficiência e competitividade”, comentou.

Parceria

Nino Ubarana, presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), definiu a agenda da Secretaria Nacional de Portos de recursos usados especialmente para projetos como importante e comentou sobre uma importante parceria para o porto a partir de 2026.



Os presidentes de quatro autoridades portuárias do Nordeste participaram de um painel juntamente com o secretário-executivo do Ministério de Portos, Roberto Gusmão

“A Codern recebeu uma carta de intenção da empresa Fomento do Brasil, a fim de que doe o EVTEA para possivelmente começar a operar em 2026, exportando minério de ferro”, disse Ubarana.

Quando ainda falava sobre planos para a Codern, o presidente da Autoridade Portuária aproveitou para reforçar a importância de uma maior cooperação entre os terminais nordestinos.

“Vamos provavelmente fazer um estudo com empresas, uma licitação, para trazer a viabilidade do Porto de Natal. Porque, assim como os outros portos, não temos que vê-los como concorrentes, mas sim como coirmãos. Há necessidade de um diálogo permanente entre os portos, a fim de conseguirmos atrair nossos clientes sem prejudicar nossos vizinhos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - PIERDOMENICO: DECRETO QUE REGULAMENTA BR DO MAR ESTÁ PRONTO E SEGUIRÁ PARA VALIDAÇÃO

Secretário de Portos disse que transição de mercado será feita, mas respeitando a indústria já estabelecida

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Fabrizio Pierdomenico e os demais debatedores participaram do painel “Planejamento integrado e a multimodalidade aplicadas para o aumento da eficiência logística” Crédito: Divulgação/Brasil Export



A BAÍA DE TODOS OS SANTOS É A SEGUNDA MAIOR BAÍA DO MUNDO. ENQUANTO OUTROS PORTOS PRECISAM DE DRAGAGEM CONTÍNUA PARA MANTER O CALADO, A BAÍA TEM ABERTURA DE BOCA DE 53 METROS E PROFUNDIDADE DE 23 METROS. ELA PODE SER UMA SOLUÇÃO LOGÍSTICA PARA O BRASIL E PARA O NORDESTE”

ROBERTO OLIVA
presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

O decreto que regulamenta a BR do Mar está pronto e seguirá para validação interna nos órgãos do governo, segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomênico.

Ele falou sobre o assunto durante o painel “Planejamento integrado e a multimodalidade aplicadas para o aumento da eficiência logística”, exposto no último dia 20, durante a programação do Fórum Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, em João Pessoa, na Paraíba.

Pierdomenico disse que o decreto passou por ajustes e será encaminhado em breve para passar pelo processo de validação. “O processo segue para o Ministério de Portos, depois Casa Civil e, antes de fecharmos, daremos um retorno para as entidades que enviaram sugestões de alterações”, explicou.

O secretário afirmou que após a regulamentação sair, o mercado vai passar por uma “transição”, visando o crescimento da cabotagem, mas que essa mudança será feita “respeitando a indústria já estabelecida”.

Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), também participou do painel e disse que na última reunião realizada sobre o tema, em junho, a Agência identificou alguns pontos que “já podem dar eficácia (à lei) antes do decreto ter sua conclusão”.

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, viabilizado pela Lei 14.301/22, foi sancionado em janeiro de 2022 e ficou conhecido no setor como BR do Mar.

A principal expectativa com a nova lei era aumentar o transporte de cargas entre portos brasileiros, mas como ainda não foi regulamentada, os estímulos criados enfraqueceram e os investidores ficaram sem segurança jurídica para investir, por exemplo, em aumento de frota.

Em seus tópicos principais, a BR do Mar atua em quatro frentes: frota, indústria naval, custos e portos. Em relação à frota, passou a permitir o afretamento de navios de bandeiras estrangeiras para ampliar a capacidade de transporte por cabotagem, já que a frota nacional é reduzida. Ao mesmo tempo, fomenta a indústria naval brasileira que, com maior demanda, deve reaquecer em encomendas de novas embarcações, além de maior necessidade de serviços de manutenção e reparos.

A lei também reduz a burocracia e trabalha a competitividade para melhorar os custos das operações de cabotagem. Quanto aos portos, abre a possibilidade de contratos temporários para movimentar cargas ainda não operadas na modalidade, prevendo a abertura de novos terminais específicos para este mercado.

Com a regulamentação da lei, ficam estabelecidas as regras, critérios e procedimentos para a cabotagem no novo cenário.

Segundo o Anuário Estatístico Aquaviário da Antaq de 2022, a cabotagem respondeu por 283,3 milhões de toneladas transportadas, entre granéis líquidos, sólidos, carga geral e contêineres.

Além dos citados, participaram do painel Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Natália Marcassa, CEO da MoveInfra; Marcelo Lima, gerente geral de Logística do Grupo Moura; e Claudio Murilo Xavier, diretor da Wilson Sons e vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb).

Nordeste e multimodalidade

Durante o debate, os participantes concordaram que o Nordeste precisa investir em multimodalidade, já que a região é produtora de commodities, mas está longe de quem as consome. Além disso, segundo eles, não há ferrovia ligando o Nordeste à região Sul.

Para Oliva, “a infraestrutura precisa ser tratada como política de Estado; não pode mudar a cada mudança de governo”. De acordo com ele, as empresas precisam de estabilidade jurídica devido aos investimentos de longo prazo.

Também foi citado o potencial mal explorado da Baía de Todos os Santos, já que a Bahia faz divisa com oito estados e, segundo os debatedores, poderia escoar a produção desses locais.

“A Baía de Todos os Santos é a segunda maior baía do mundo. Enquanto outros portos precisam de dragagem contínua para manter o calado, a Baía tem abertura de boca de 53 metros e profundidade de 23 metros. Ela pode ser uma solução logística para o Brasil e para o Nordeste”, citou Roberto Oliva.

Ainda de acordo com ele, o assoreamento é “quase zero”. Mas mesmo com condições “muito vantajosas”, a Baía não é aproveitada porque não existe integração com ferrovias no Estado. “Precisamos de uma linha que ligue o Nordeste ao Sul”, pontuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - PARA DESEMBARGADOR, DECISÃO DO STF REFORÇA IMPORTÂNCIA DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

Celso Peel debateu o tema 1046 do STF com outros especialistas em painel do InfraJUR, dentro do Nordeste Export

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



Para Celso Peel, na maioria das vezes cabe aos trabalhadores e empregadores tentar entender ou presumir o que seria melhor para a categoria, e não o magistrado do trabalho” Crédito: Divulgação/Brasil Export

O segundo painel técnico do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, dentro da programação do Nordeste Export 2023, debateu a implicação de dois temas do Supremo Tribunal Federal no setor portuário, o 222 e

o 1046.

O tema 222 versa sobre a possibilidade de extensão do adicional de risco aos trabalhadores avulsos. Enquanto que o tema 1046 fala sobre o termo negociado sobre o legislado.

Para o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT/SP) e coordenador científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export (Cebe), Celso Peel, a decisão do Supremo reforçou a importância da negociação coletiva como uma relevante ferramenta de conciliação de interesses na esfera trabalhista.

“A OIT (Organização Internacional do Trabalho) determinou que todos os países-membros adotassem medidas para prestigiar a negociação coletiva. Ou seja, transferir o protagonismo na formulação das normas das condições de trabalho que vão reger as respectivas categorias aos próprios atores sociais. Por isso a Constituição trouxe também a obrigatoriedade da participação dos sindicatos na negociação coletiva. Quais são os verdadeiros interesses dos trabalhadores e dos empregadores? Cabe a eles mesmos, e não muitas vezes ao magistrado do trabalho, tentar entender ou presumir o que seria melhor para cada respectiva categoria”, comentou.

Peel também usou um exemplo recente que ocorreu em Imbituba, em Santa Catarina, onde não existindo norma coletiva, cabe parte das atribuições ao Ogmo (Orgão Gestor de Mão de Obra) e parte das atribuições do próprio operador portuário.

“Se o operador (portuário) tem a atividade econômica e entre os fatores de produção dessa atividade está a mão de obra, cabe a ele, com base em equipamentos, terminal, tipo de carga, movimentação, definir se o terno precisa de quatro, seis, oito, dez (trabalhadores avulsos). Depois que ele faz a requisição desses trabalhadores avulsos, o restante — escalação, treinamento, todas as demais responsabilidades — cabe ao Ogmo, no meu entendimento, porque a própria lei estabelece toda essa responsabilidade ao órgão gestor”.

A ministra do TST (Tribunal Superior do Trabalho) Morgana de Almeida Richa definiu que o tema, de discussão recente, é digno de balançar profundamente o universo jurídico.

“O tema traz uma percepção parecida em relação a uma verificação, como um upgrade, das relações. No voto condutor do ministro Gilmar (Mendes, do STF), ele traz muito bem essa valoração em que se coloca a Constituição de 1988 como marco de referência. Em que o papel dos sindicatos, dos atores, não tem desequilíbrio, não tem insuficiência, e a prevalência do negociado adquire um patamar civilizatório de condições iguais de negociação. Portanto, é possível chegar a essa conclusão. Voto de uma abstração jurídica teórica de grande dimensão, mas aqui o que interessa é a referência sedimentada, onde prevalece o negociado sobre o legislado”, analisou.



Além do tema 222 do Supremo Tribunal Federal, os debatedores falaram sobre o tema 1046, que trata do negociado sobre legislado

Tema 222

O ministro Alexandre Luiz Ramos, também do TST, explicou durante sua fala que o ministro relator, Edson Fachin, fixou uma tese em 2020 que teve o trânsito em julgado em fevereiro de 2023. A tese definiu que “sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de risco também é devido nos mesmos termos aos trabalhadores portuários avulsos,

considerando o dispositivo da Constituição que garante isonomia de direitos entre trabalhador avulso e os com vínculo permanente”.

“A partir dessa tese surge uma primeira pergunta. A tese permite extensão automática, como se fosse uma aplicação direta do texto da lei ao trabalhador avulso e essa é a linha argumentativa dos

trabalhadores avulsos, ou aplicação da tese pressupõe a demonstração, comprovação, de certas circunstâncias específicas. Minha compreensão foi por essa segunda linha, de que não pode haver a extensão automática, mas sim que é preciso que haja demonstração de um duplo requisito. Primeiro requisito: existência de um trabalhador de vínculo permanente recebendo adicional de risco. Segundo requisito: que ambos, vinculados e avulsos, estejam trabalhando sob as mesmas condições, mesma função, mesmo local, mesma atividade”, explicou o ministro.

“Esse é um tema que pode ter consequência prática. Essa consequência pode ter reflexos muito caros porque o adicional de risco tem um valor muito expressivo. Pode fazer com que uma carga saia de um estado e seja levada para outro local. Isso pode ter reflexos na economia direta de um estado”, concluiu Celso Peel.

O painel “Questões atuais de Direito Portuário: adicional de risco e aplicação do tema 1046 do STF” foi presidido por Ataíde Mendes, sócio da Mendes & Brack Sociedade de Advogados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/06/2023

REGIÃO NORDESTE - MODELO DE GESTÃO DA FIPS É DISCUTIDO PARA O PORTO DO ITAQUI

Diretor da ANTT admitiu durante o Nordeste Export que o assunto vem sendo estudado

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



Para Felipe Queiroz, replicar soluções ferroviárias que estão maduras em alguns portos em outros que ainda estão estudando possibilidades pode acelerar os processos
Crédito: Divulgação/Brasil Export

O modelo associativo de gestão aprovado para a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) pode ser replicado em outros portos, acredita o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz.

Segundo ele, a agência está discutindo como a ideia poderia ser incrementada no Porto do Itaqui, no Maranhão.

“Existe ali (Itaqui) uma confluência de TUPs (Terminais de Uso Privado), não só o porto. Então, é uma discussão que não está tão madura quanto a Fips, mas acho que é algo que bate à porta ainda neste governo”, disse Queiroz.

O diretor da ANTT falou sobre o assunto no painel “Perspectivas do transporte ferroviário para o desenvolvimento da região Nordeste”, exposto no último dia 20, durante o Fórum Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, em João Pessoa (PB).

Para ele, é preciso pensar em soluções que conectem os complexos portuários com o interior. E replicar “soluções ferroviárias que estão maduras em alguns portos” em outros que ainda estão estudando possibilidades pode acelerar os processos.

Na visão de Queiroz, a Fips é “um modelo que é o estado da arte”. “Acredito que vai dar certo. É o que o mundo tem feito e é um modelo que pode ser replicado”.

A proposta aprovada para a Fips permite que operadores portuários e empresas ferroviárias, via chamamento público, formem uma associação e administrem a ferrovia. Desta forma, assumiram a gestão da malha as empresas VLI, MRS e Rumo.

Também estiveram presentes no debate Anderson Abreu, gerente geral de Relações Institucionais da VLI, e Humberto Mota, presidente da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL).

Abreu também vê o modelo com bons olhos e disse que ele traz governança para a gestão do ativo.

“Se os concessionários conseguirem atender as melhorias previstas, e também é um modelo que pode ser melhorado com o tempo, vejo que sim, pode atender às demandas do Porto do Itaquí”, citou.

Felipe Queiroz falou ainda que o Brasil “precisa aprender a fazer ferrovia do litoral para o interior” e não o contrário.

“Para as próximas, talvez faça sentido a gente começar de Suape-Salgueiro e não Salgueiro-Suape, porque assim vai entregando e viabilizando trechos operacionais que já agregam valor e vai gerando um ciclo virtuoso nos investimentos”, explicou, citando o trecho da Transnordestina que passa por Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023

ESPECIAL – BALANÇO - REGIÃO NORDESTE - CARTA DO NORDESTE EXPORT DESTACA DESAFIOS E OPORTUNIDADES DA REGIÃO

Documento destacando principais pontos do fórum é apresentado nesta edição do BE News

BALANÇO

Por Cássio Lyra redação@portalbenews.com.br



Nordeste Export foi realizado na semana passada, nos últimos dias 19 e 20, em João Pessoa, na Paraíba, reunindo autoridades e lideranças empresariais (crédito: Divulgação/Brasil Export)

Região importante para o desenvolvimento da economia brasileira, o Nordeste vive um momento estratégico para seu crescimento. Por um lado, enfrenta desafios logísticos impactantes, caso da falta de melhores acessos terrestres a seus portos. Por outro, dá passos significativos para o crescimento

de suas atividades econômicas, apostando no desenvolvimento ferroviário, na multimodalidade e na transição energética. Esse cenário é destacado na Carta do Nordeste Export 2023, assinada pelo presidente do conselho do fórum, Aluísio Sobreira, e divulgada nesta edição especial do BE News.

A carta destaca os principais pontos debatidos nesta última edição do Nordeste Export, realizada em João Pessoa (PB) na semana passada, nos dias 19 e 20. O documento ainda aponta as medidas mais importantes para a expansão da região e os principais desafios que devem ser superados para seu crescimento econômico.

O Nordeste Export é realizado pelo Brasil Export, maior fórum de debates sobre logística, transportes e infraestrutura, reunindo autoridades federais e regionais e lideranças empresariais.

O manifesto do evento regional começa enfatizando a necessidade dos estados do Nordeste aprimorarem “sua malha terrestre de transportes para aumentar a eficiência da movimentação de cargas e da mobilidade de seus habitantes e turistas”. Nessa linha de ação, o desenvolvimento do transporte ferroviário é considerado “essencial”, tanto na expansão de grandes malhas, como pela implantação das short lines, as pequenas linhas férreas.



Outro ponto destacado foi a importância da multimodalidade e do planejamento integrado, para se buscar uma maior eficiência na movimentação de cargas entre as zonas de produção, os portos e os polos consumidores. Nesse cenário, a elaboração de uma nova versão do Plano Nacional de Logística, anunciada durante o evento, se mostra “instrumento valioso e que precisa estar em sintonia com as necessidades do mercado e com as políticas públicas apontadas como prioritárias pelo Poder Executivo Federal”, aponta a carta.

As ações de transição energética no Nordeste, especialmente em seus portos, também foram citadas no documento, especialmente ao atraírem investimentos internacionais, interessados na produção do hidrogênio verde.

Confira, a seguir, a íntegra da Carta do Nordeste Export 2023.

Carta do Nordeste Export 2023

Por Aluísio Sobreira, presidente do Conselho do Nordeste Export

O fórum regional Nordeste Export foi realizado com êxito pelo quarto ano consecutivo, tendo agora em 2023 a recepção e o apoio incondicional do Governo do Estado da Paraíba, cujo corpo técnico desempenhou papel fundamental para a realização do evento sob o comando do governador João Azevêdo. Tamanha foi a riqueza dos debates promovidos no palco do fórum e nas conversas entre os agentes públicos e privados presentes que foi um grande desafio produzir esta Carta de forma sintética e objetiva.

As atividades apresentaram conexão adequada com o futuro do setor de logística, infraestrutura e transportes e com o desenvolvimento do Nordeste. Segunda região mais populosa do Brasil e a que abriga o maior número de estados (nove), o Nordeste necessita aprimorar sua malha terrestre de transportes para aumentar a eficiência da movimentação de cargas e da mobilidade de seus habitantes e turistas. Neste cenário, o desenvolvimento do transporte ferroviário é essencial, seja por ampliação das grandes linhas, seja pela adoção de short lines, este último assunto que precisa ganhar ainda mais projeção e será tratado de forma continuada pelo Brasil Export.

As ferrovias são elos fundamentais para o desenvolvimento da cabotagem nos portos brasileiros, conectando os vários portos instalados na costa marítima do País, além de ser um modo mais sustentável para o transporte de nossa produção agropecuária, emitindo menos poluentes e interferindo em menor escala no trânsito de veículos menores.

O Governo da Paraíba destacou a necessidade de conexão da Ferrovia Transnordestina com a Norte-Sul, o que seria um avanço logístico de muita qualidade para o Nordeste. Nesse sentido, o presidente da INFRA S.A., Jorge Bastos, informou em primeira mão que a entidade irá desenvolver um projeto para que a Transnordestina chegue até o Porto de Cabedelo, cumprindo solicitação feita pelo senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB).

Embora o Governo Federal tenha passado a permitir autorizações de trechos ferroviários, é de conhecimento geral que são investimentos de grande porte e que necessitam estar inclusos em um planejamento ligado às políticas públicas nacionais. Outro fator relevante a ser destacado são os regramentos das linhas de financiamento – incluindo o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) – e o próprio cenário macroeconômico, hoje com uma Taxa Selic bastante expressiva.

De modo geral, as discussões sobre multimodalidade e planejamento integrado apontaram caminhos viáveis, de curto, médio e longo prazo, para aumentar a eficiência da movimentação das cargas entre polos produtores, polos consumidores e os portos da região Nordeste. O Plano Nacional de Logística (PNL) é um instrumento valioso e que precisa estar em sintonia com as necessidades do mercado e com as políticas públicas apontadas como prioritárias pelo Poder Executivo Federal.



SEGUNDA REGIÃO MAIS POPULOSA DO BRASIL E A QUE ABRIGA O MAIOR NÚMERO DE ESTADOS (NOVE), O NORDESTE NECESSITA APRIMORAR SUA MALHA TERRESTRE DE TRANSPORTES PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E DA MOBILIDADE DE SEUS HABITANTES E TURISTAS

O ambiente colaborativo entre os dirigentes de portos e terminais da região, numa linha de comportamento muito estimulada por nossos conselhos técnicos, indicou caminhos para a adoção de soluções para problemas comuns. Também houve espaço para celebrações de iniciativas de alguns portos, como os R\$ 100 milhões aportados pelo governo paraibano em dragagem para aumentar o calado do Porto de Cabedelo e projetos futuros, como um pedido de permissão de doação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) por parte da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) para uma planta industrial de hidrogênio verde voltada para a movimentação e abastecimento de navios no Porto de Aratu, no litoral baiano.

O Conselho do Nordeste Export também agradece as preciosas contribuições de dirigentes do Ministério de Portos e Aeroportos e das agências reguladoras que não só marcaram presença no Nordeste Export 2023, mas também contribuíram externando propostas e ouvindo as lideranças empresariais que integraram a comitiva oficial na capital paraibana. Este é justamente o espírito que orienta as atividades organizadas pelo fórum e seus conselhos técnicos.

Outro importante assunto discutido foi a transição energética e o papel dos complexos portuários nordestinos nesse cenário desejável para a economia nacional. O hidrogênio verde aparece como grande aposta de complexos como o de Pecém (CE) e Suape (PE), além da supracitada Codeba. No entanto, ainda há um longo caminho a percorrer até que a utilização dessa modalidade energia seja viável economicamente. Somente o complexo cearense já assinou 30 memorandos de entendimento, sendo que três deles estão em pré-contrato para produtores de hidrogênio verde se instalarem no estado, que será a sede do fórum regional Nordeste Export em 2024.

O GOVERNO DA PARAÍBA DESTACOU A NECESSIDADE DE CONEXÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA COM A NORTE-SUL, O QUE SERIA UM AVANÇO LOGÍSTICO DE MUITA QUALIDADE PARA O NORDESTE DE MODO GERAL, AS DISCUSSÕES SOBRE MULTIMODALIDADE E PLANEJAMENTO INTEGRADO APONTARAM CAMINHOS VIÁVEIS, DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO, PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS ENTRE POLOS PRODUTORES, POLOS CONSUMIDORES E OS PORTOS DA REGIÃO NORDESTE

Para isso, os gestores dos portos nordestinos já investem em pesquisa, desenvolvimento e inovação, além de buscar engajamento das lideranças empresariais. A região Nordeste tem ainda forte potencial para ser uma liderança irrefutável na produção de energia eólica e de energia solar, outras alternativas importantes para colocar o Brasil como protagonista da transição energética mundial, além de atrair importantes investimentos internacionais para o País.

Em síntese, o Nordeste Export 2023 cumpriu com o objetivo de dar luz e debater importantes questões para o setor. O Nordeste é um grande celeiro cultural e de negócios. O seu conselho técnico é repleto de profissionais dedicados e cordiais. Ao final desse evento anual, todo o staff do Brasil Export se renova, com o coração aquecido e a sensação de que o nosso País pode ser o que almeja e o que merece.

O Conselho do Nordeste Export está comprometido em continuar desenvolvendo essas pautas de forma permanente, dando sequência a reuniões e encontros – sejam presenciais ou online -, incentivando o fomento e o financiamento dos projetos na região. Vamos continuar instigando agentes públicos e privados, sempre com postura de otimismo e fomentando o diálogo e a troca de conhecimentos.

O Governo da Paraíba destacou a necessidade de conexão da Ferrovia Transnordestina com a Norte-Sul, o que seria um avanço logístico de muita qualidade para o Nordeste..

De modo geral, as discussões sobre multimodalidade e planejamento integrado apontaram caminhos viáveis, de curto, médio e longo prazo, para aumentar a eficiência da movimentação das cargas entre polos produtores, polos consumidores e os portos da região Nordeste.

O ambiente colaborativo entre os dirigentes de portos e terminais da região, numa linha de comportamento muito estimulada por nossos conselhos técnicos, indicou caminhos para a adoção de soluções para problemas comuns.

O hidrogênio verde aparece como grande aposta de complexos como o de Pecém (CE) e Suape (PE), além da supracitada Codeba. No entanto, ainda há um longo caminho a percorrer até que a utilização dessa modalidade energia seja viável economicamente. Somente o complexo cearense já assinou 30 memorandos de entendimento.

A região Nordeste tem ainda forte potencial para ser uma liderança irrefutável na produção de energia eólica e de energia solar, outras alternativas importantes para colocar o Brasil como protagonista da transição energética mundial

Em síntese, o Nordeste Export 2023 cumpriu com o objetivo de dar luz e debater importantes questões para o setor. O Nordeste é um grande celeiro cultural e de negócios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

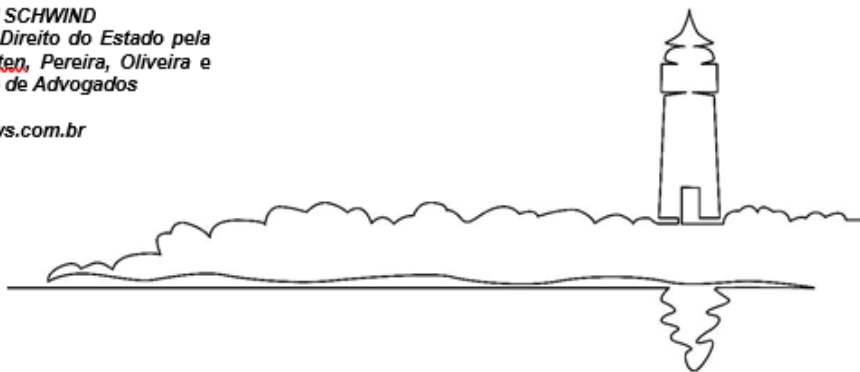
Data: 28/06/2023

ESPECIAL – OPINIÃO - NORDESTE EXPORT - CONCESSÃO DE CANAIS DE ACESSO



RAFAEL WALLBACH SCHWIND
Doutor e Mestre em Direito do Estado pela USP e sócio de **Justen, Pereira, Oliveira e Talamini** – Sociedade de Advogados

opinioao@portalbenews.com.br



Em substituição ao modelo de concessão de portos e às privatizações das companhias docas, o atual governo federal pretende realizar concessões de canais de acesso nos portos brasileiros. Fala-se que a primeira licitação ocorrerá no Porto de Paranaguá ainda em 2023.

Mas no que consiste a concessão de um canal de acesso? E quais as suas vantagens (ou desvantagens)?

Os canais de acesso são as vias pelas quais os navios trafegam até atracar num porto ou pelas quais eles passam depois de desatracar. Essas estruturas demandam constantes investimentos – por exemplo, em dragagens, derrocagens e monitoramentos ambientais.

Os investimentos nos canais de acesso são executados mediante licitações realizadas pelo poder público. Ocorre que realizar licitações no Brasil não é uma tarefa fácil. Picuinhas burocráticas acabam afastando esses procedimentos do que eles deveriam ser. Licitações para contratação de dragagem, por exemplo, são extremamente difíceis, dadas as peculiaridades do serviço e o baixo número de empresas que desempenham essa atividade.



A gestão dos contratos públicos também é complexa. O regime de direito público envolve amarras que dificultam a execução dos investimentos.

O resultado é a execução defeituosa de investimentos nos canais de acesso, o que prejudica as operações portuárias. Afinal, de nada adianta haver um porto ultramoderno e eficientes se os navios simplesmente não conseguem chegar até ele porque o canal de acesso está assoreado.

É justamente aí que se inserem as concessões de canais de acesso.

A ideia é que uma concessionária privada se responsabilize pela gestão dessas estruturas. A grosso modo, faça os investimentos necessários, de forma constante e segundo metas definidas pelo poder público, ao longo de todo o prazo do contrato de concessão. A contrapartida será a possibilidade de cobrar tarifas junto aos usuários do canal.

Os estudos da futura concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá indicam que deverá haver investimentos de quase R\$ 800 milhões nos quatro primeiros anos da concessão. Fala-se ainda que a profundidade máxima para a entrada de navios, que hoje é de 12,8 metros, deverá chegar a 15,5 metros. Isso significa a possibilidade de utilização de navios maiores e mais modernos, que transportam um volume maior de cargas.

O projeto se viabiliza por meio da cobrança de tarifas que serão pagas pelas empresas de navegação. No caso de Paranaguá, estima-se que os valores serão os mesmos que a autoridade portuária cobra atualmente.

Tudo isso leva a crer que as concessões de canais de acesso serão muito promissoras. No entanto, há alguns pontos que merecem atenção.

Primeiro: as concessões de canais de acesso buscam dinamizar os investimentos apenas nos canais de acesso. Não consistem de um projeto mais amplo, de concessão do próprio porto e de privatização das companhias docas. O potencial das concessões de canais de acesso, portanto, é mais restrito.

Segundo: a concessão de um canal de acesso pode inviabilizar a futura concessão do porto como um todo. Isso porque, ao se optar pela concessão de um canal de acesso, pode não haver espaço para que ocorra futuramente a concessão do porto como um todo. Em outras palavras: pode-se tomar um caminho que, apesar de positivo em vários sentidos, acaba inviabilizando outras soluções de potencial eventualmente mais amplo.

Terceiro: deve haver uma preocupação constante com as tarifas que vierem a ser cobradas pelas concessionárias de canais de acesso. No caso de Paranaguá, aponta-se que não haverá aumentos em relação aos valores hoje praticados. Mas cada caso é um caso. É sempre complexo fazer com que as tarifas estejam em um ponto ótimo, ou seja, remunerem adequadamente o concessionário para permitir a execução de investimentos, mas não representem uma barreira que comprometa a competitividade do porto como um todo. Será necessário definir também até que ponto as concessionárias terão liberdade de fixação de tarifas e como serão os reajustes.

Quarto: os contratos de concessão de canais de acesso deverão ter mecanismos que garantam a atualidade na prestação dos serviços. Como se sabe, os navios utilizados no transporte de cargas são cada vez maiores e são necessários investimentos significativos para que os canais de acesso acompanhem essa evolução. Estima-se que deva haver revisões periódicas de metas, a fim de se atender a essa demanda. Entretanto, a definição dessas metas é complexa.

A imposição de metas inatingíveis ou desnecessárias só encareceria os serviços, sem gerar benefícios efetivos ao porto e aos seus usuários.

A concessão de canais de acesso nos portos é uma boa no cia. Trata-se de um modelo que tende a proporcionar resultados muito positivos. Mas deverá haver um acompanhamento constante, de modo a se avaliar os seus resultados e corrigir eventuais problemas.



OS INVESTIMENTOS NOS CANAIS DE ACESSO SÃO EXECUTADOS MEDIANTE LICITAÇÕES REALIZADAS PELO PODER PÚBLICO. OCORRE QUE REALIZAR LICITAÇÕES NO BRASIL NÃO É UMA TAREFA FÁCIL. PICUINHAS BUROCRÁTICAS ACABAM AFASTANDO ESSES PROCEDIMENTOS DO QUE ELAS DEVERIAM SER. LICITAÇÕES PARA CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM, POR EXEMPLO, SÃO EXTREMAMENTE DIFÍCEIS, DADAS AS PECULIARIDADES DO SERVIÇO E O BAIXO NÚMERO DE EMPRESAS QUE DESEMPENHAM ESSA ATIVIDADE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/06/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE LISBOA CRESCE 6,8% NOS PRIMEIROS QUATRO MESES DO ANO

Informações: Portos de Portugal (28 de junho de 2023)

Foi de 3.608.551 toneladas o total da carga movimentada no Porto de Lisboa nos primeiros quatro meses de 2023, o que representa um aumento de 6,8%, face a 2022.

Este crescimento é justificado pela melhoria no desempenho dos vários segmentos, nomeadamente da carga contentorizada, granéis líquidos e granéis sólidos, bem como o aumento do número de navios.

No primeiro quadrimestre de 2023, o destaque vai para o número de navios que escalou o Porto de Lisboa: 703, dos quais, 536 de carga. Este número representa um crescimento de 9% relativamente ao mesmo período do ano anterior.

Os granéis líquidos e sólidos foram também segmentos com destaque positivo, tendo registado um crescimento de 10%, face aos primeiros quatro meses de 2022. Nos líquidos foram alcançadas as 478.166 toneladas nos primeiros quatro meses do ano, enquanto nos sólidos se atingiram as 1.761.051 toneladas.

A carga contentorizada atingiu 1 milhão e 315 toneladas de janeiro a abril de 2023, um valor que representa um crescimento de 20.744 toneladas, ou seja, mais 2% face ao período homólogo.

O balanço do primeiro quadrimestre de 2023 revela-se assim positivo, com um crescimento sustentado, assente nas características únicas do porto para processar todos os tipos de cargas, na eficiência dos terminais, na posição geoestratégica privilegiada e na aposta do Porto de Lisboa em reforçar investimentos e em recuperar rotas, nomeadamente transatlânticas, como por exemplo para os Estados Unidos, Brasil, Argentina, entre outros.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 28/06/2023

GOVERNO CRIA LICENÇA FLEX PARA DESBUROCRATIZAR E REDUZIR CUSTOS DE EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (28 de junho de 2023)

A partir de agora, empresas brasileiras que necessitam de licenças para importar e exportar mercadorias vão ter mais facilidade para realizar suas operações. O Decreto nº 11.577 de 27 de junho de 2023, publicado nesta quarta-feira (28/6) no Diário Oficial da União (DOU), criou o instrumento da Licença Flex, que simplifica a rotina e reduz custos das empresas que precisam de anuência (autorização) para comercializar com outros países.



Mais flexibilidade logística e menos burocracia

Com emissão baseada em prazos, quantidades ou valores das operações, a Licença Flex pode substituir centenas de documentos, diminuindo custos e permitindo flexibilidade logística para a realização de exportações e importações de forma consolidada ou gradual ao longo do tempo.

Estima-se que uma empresa que importe células fotovoltaicas ou rodas automotivas, por exemplo, poderia economizar cerca de R\$ 7,7 mil por ano ou R\$ 30,6 mil em quatro anos, caso esse seja o prazo de validade da Licença Flex concedida. Antes, para ingressar com esses produtos no Brasil três vezes por semana, a mesma empresa necessitaria de 144 documentos por ano e 576 em quatro anos, ao custo de R\$ 53,53 para cada um deles.

Além disso, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), órgão governamental que autoriza as operações nesse caso e lidera experiência piloto de uso das Licenças Flex na importação, leva em média 15 dias para emitir cada documento. Para outros órgãos governamentais, o prazo médio de expedição pode superar 35 dias. Com a nova sistemática, as empresas economizam tempo e recurso ao solicitar a licença apenas uma vez.

Mais de uma venda com a mesma licença

Da mesma forma, as licenças de exportação também podem ser aproveitadas para a realização de mais de uma venda externa. Embora a maioria dos órgãos anuentes no comércio exterior não cobre taxas para autorizar exportações, a facilidade agora estabelecida no decreto agiliza as operações e diminui a carga burocrática das empresas que atuam no comércio exterior.

Um caso em que se aplica a simplificação é a exportação de medicamentos de controle nacional, que requer autorização prévia da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Antes da melhoria proporcionada pelo Portal Único, a cada embarque para o exterior as empresas interessadas precisavam apresentar o registro do medicamento a fim de ter a sua exportação liberada pela Agência.

Com as novas regras, esses exportadores passaram a obter a autorização com validade de três anos, tornando desnecessária uma nova análise pela Anvisa a cada transação.

A secretária de Comércio Exterior do MDIC, Tatiana Prazeres, destacou a importância da inovação: “para o setor privado, os custos e a burocracia associados a taxas exigidas por órgãos anuentes constituem um dos entraves mais críticos ao comércio exterior. Com a Licença Flex, além da redução de despesas com licenças, há a diminuição de outros custos com conformidade documental e armazenamento das cargas”.

Centralização no Portal Único de Comércio Exterior

Outra novidade da norma criada pelo Poder Executivo é que os órgãos e entidades públicas não poderão exigir o preenchimento de formulários ou a apresentação de documentos, dados ou informações por qualquer outro meio que não seja o Portal Único de Comércio Exterior do Siscomex.

De acordo com a nova regra, que regulamenta dispositivo da Lei 14.195/2021, a transferência das exigências para o sistema deverá ocorrer até o dia 1º de setembro de 2023 para a exportação e até 1º de março de 2024 para a importação.

É a primeira vez que um ato normativo do governo federal apresenta prazos para a centralização de requisitos burocráticos relacionados às transações comerciais externas do Brasil, garantindo que o Portal Único de Comércio Exterior seja a interface exclusiva de contato entre governo e operadores privados para a realização de exportações e importações.

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

Data: 28/06/2023

PIB DO AGRONEGÓCIO PODERÁ CRESCER 35,9% EM 2023 E ALCANÇAR R\$ 2,65 TRILHÕES, ESTIMAM CEPEA E CNA

Informações: PortalNTC (28 de junho de 2023)



O Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio brasileiro poderá alcançar R\$ 2,65 trilhões neste ano, 35,9% mais que em 2022, segundo cálculos do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea/Esalq/USP) e da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) divulgados nesta terça-feira (27). As contas incluem as atividades desenvolvidas antes, dentro e fora da porteira.

O incremento previsto é puxado pelo setor primário, cujo PIB poderá crescer 5,6%, para R\$ 760 bilhões. Cepea e CNA também projetam altas de 0,4% para o PIB da agroindústria, que alcançaria R\$ 609 bilhões, e de 0,6% para a área de serviços voltados ao setor, para R\$ 1,12 trilhão. Já o PIB dos insumos deverá cair 15,7%, para R\$ 162,7 bilhões, em boa medida graças à queda dos preços dos fertilizantes.

Na soma de todas as frentes (insumos, produção primária, agroindústrias e serviços), o PIB do ramo agrícola poderá aumentar 2,3%, para R\$ 1,952 bilhão, e o do ramo pecuário tende a recuar 4,3%, para R\$ 699,5 bilhões. Os valores são ajustados pelo deflator implícito do PIB e levam em consideração os resultados apurados no primeiro trimestre.

Para o período de janeiro a março, as contas de Cepea e da CNA indicaram crescimento de 0,19% do PIB total, com alta de 0,66% no ramo agrícola, sustentada principalmente pela colheita recorde de soja na safra 2022/23. Na pecuária houve retração de 1,09%, puxada por quedas nos preços e nos valores de produção de bovinos e aves de corte.

Fonte: Infomoney

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

Data: 28/06/2023

BRASIL: BAGAGENS DE VOOS INTERNACIONAIS SERÃO FOTOGRAFADAS

Informações: ANBA (28 de junho de 2023)

Brasília – Uma das medidas para aumentar a segurança nos aeroportos do Brasil, e que integra plano anunciado pelo governo federal, é fotografar as bagagens dos passageiros com destino ao exterior.

Em entrevista ao programa A Voz do Brasil, da Empresa Brasil de Comunicação (EBC), o ministro de Portos e Aeroportos do País, Márcio França, informou que o passageiro terá acesso a foto posteriormente.

“A gente quer que as câmeras [instaladas nos aeroportos] fotografem cada uma das bagagens das pessoas antes delas embarcarem. Conforme estão no voo, [elas] vão receber uma mensagem de whatsapp [com imagem] da mala dela fotografada, o que depois pode ser usado para comprovar com qual mala ela estava”, explicou.

Outras medidas do plano são instalação de raio-x e scanners corporais, câmeras na área de check-in, uso de detectores de líquidos e explosivos e restrição ao uso de celular pelos funcionários em alguns locais dos terminais. “Parte do pessoal do crime organizado faz chantagem com aquelas pessoas [que trabalham em áreas internas dos aeroportos]. Sem celular, ficam sem esse contato”, disse.

As medidas serão implementadas, inicialmente, no Aeroporto de Guarulhos, o maior do Brasil e local de saída e chegada de voos internacionais. O investimento previsto é de R\$ 40 milhões. Em uma segunda fase, conforme o ministro, as ações serão levadas a outros aeroportos com voos para o exterior e, depois, a todos os terminais do País.

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

Data: 28/06/2023

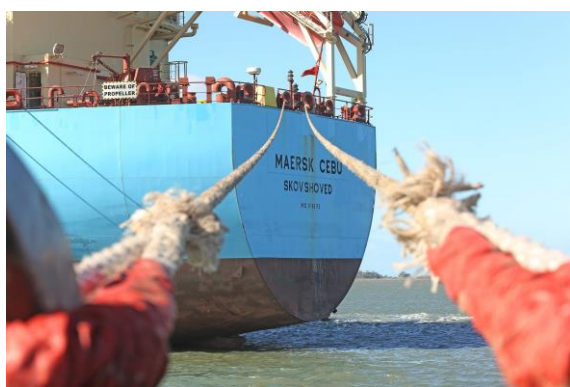


AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS TESTA COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM 24% DE BIODIESEL

“O setor de combustíveis marítimos busca soluções no curto prazo que nós desejamos ser capazes de atender”, diz o diretor Maurício Tolmasquim

Por epbr 28 de junho de 2023 Em Biocombustíveis, Transição energética



28.06.2023 -- Navio a serviço da Transpetro recebe carga de bunker com 24% de biodiesel (Paulo Rossi/Agência Petrobras)

A Petrobras iniciou testes com bunker (combustível marítimo) com 24% de biodiesel na composição para validar a elevação do uso de matéria-prima renovável no abastecimento de navios e embarcações.

O biodiesel adicional é produzido pela Petrobras Biocombustíveis (PBIO), em Minas Gerais. É o segundo teste, após um piloto bem-sucedido com adição de

10%.

Além do aumento do volume, a companhia acrescentou sebo de boi (gordura animal) como matéria-prima renovável, no percentual de 30%. O restante é óleo vegetal de soja. O óleo vegetal e o sebo de boi são insumos habituais da produção do biodiesel veicular no Brasil.

A Petrobras está testando misturas maiores de biodiesel no bunker, em razão das características dos motores das embarcações, menos sensíveis ao combustível, quando comparados às dos veículos pesados, com motores Proconve P8 – o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores.

O aumento da exigência nos motores eleva também os níveis de qualidade e especificação dos combustíveis. As normas para o biodiesel rodoviário foram atualizadas este ano, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)

“O setor de combustíveis marítimos busca soluções no curto prazo que nós desejamos ser capazes de atender”, diz o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, Maurício Tolmasquim.

O bunker com o biocombustível está sendo testado por um navio afretado pela Transpetro no Terminal do Rio Grande (RS)

“Em uma análise preliminar, o percentual estimado de redução de emissões de gases de efeito estufa é de cerca de 17% em volume, em comparação ao bunker 100% mineral, considerando o ciclo de vida completo do produto”, diz a empresa.

A embarcação foi abastecida com cerca de 570 mil litros de combustível. O navio, da Maersk Tankers, é usado em rotas de cabotagem no litoral brasileiro.



“Durante os próximos meses, serão acompanhados dados do navio, como consumo, potência desenvolvida, distância percorrida, além do desempenho do combustível em filtros e sistemas de purificação”.

Entre dezembro e fevereiro, a Petrobras tentou bunker com 10% de biodiesel por 40 dias, no Darcy Ribeiro, embarcação da Transpetro.

“Os resultados indicaram que não houve ocorrência atípica no funcionamento do motor do navio, tampouco nos sistemas de tratamento do combustível (centrífugas e filtros)”, diz.

Indústria já tem mais de 100 encomendas de navios a metanol verde

A transportadora dinamarquesa Maersk anunciou esta semana a encomenda de seis navios porta-contêineres de médio porte – todos com motores bicombustíveis capazes de operar com metanol verde.

Ao todo, a companhia agora tem 25 embarcações habilitadas para metanol encomendadas. Pioneira nessa demanda, a Maersk fez o primeiro pedido em 2021, e se comprometeu a só adquirir novos navios que possam navegar com combustíveis descarbonizados.

Segundo a companhia, o movimento ganhou novos adeptos desde então, e dois anos depois a carteira global de pedidos está em mais de 100 navios habilitados para metanol.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/06/2023

PREÇO DA GASOLINA PUXA INFLAÇÃO PARA BAIXO

Preço da gasolina puxa inflação para baixo. Lá fora, o petróleo cai; e por aqui, o imposto vai subir a partir de julho

Por epbr 28 de junho de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Política energética

O preço da gasolina caiu 3,4% em junho pelo IPCA-15 – considerado a prévia da inflação oficial no país – e foi a principal influência negativa para a taxa geral no mês, com impacto de 0,17 ponto percentual.

– Na média, o IPCA-15 subiu 0,04%, o menor para o mês desde 2020, segundo o IBGE. Em 12 meses, até junho, a queda no preço da gasolina chega a 27,42%. (Valor)

Petróleo cai. Contratos do Brent para agosto recuaram 2,47%, para US\$ 72,51 o barril, à medida que investidores descontaram completamente eventuais riscos geopolíticos que possam afetar a oferta da Rússia e voltaram a focar na possível extensão do aperto monetário em economias desenvolvidas. (Valor)

E imposto sobe. A partir de julho, está prevista a reoneração completa da gasolina e do etanol hidratado, com o fim também da cobrança extra sobre as exportações de óleo.

– O aumento da tributação federal sobre a gasolina foi feito em duas etapas: entre janeiro e fevereiro, impostos zerados. Entre março e junho, gasolina comum (27% de anidro) foi para 35 centavos; a partir de 29 de junho, novo incremento levará o total para 69 centavos por litro.

– O etanol hidratado subiu de zero para 2 centavos e vai a 24 centavos em julho. Isso porque é preciso assegurar uma vantagem, prevista em emenda constitucional, na tributação para o biocombustível.

Gás para fertilizantes. Lula deixou claro nesta terça (27/6), durante o lançamento do Plano Safra, que a produção doméstica de fertilizantes a partir do gás natural é uma prioridade do seu terceiro mandato.



— “Temos que ter capacidade, competência e disposição política de transformar esse país num país autossuficiente. Inclusive de nitrogenados”, disse. “E nós vamos fazer, estejam certos” (epbr).

Unigel enfrenta duras negociações com credores. Empresa busca saída negociada para evitar vencimento antecipado de R\$ 1,05 bilhão, entre bônus e debêntures atrelados a compromissos de alavancagem financeira que devem ser descumpridos pela companhia.

– De acordo com o Valor, negociações têm sido duras e um acordo de recuperação extrajudicial ou um pedido de medida cautelar de proteção contra execução de dívidas, similar à estratégia usada por Oi e Light, não estão descartados.

Subsídios para hidrogênio? A diretora de infraestrutura, transição energética e mudança climática do BNDES, Luciana Costa, afirmou que o país vai precisar de subsídios “inteligentes e focados” para fomentar a transição energética. E citou os produtores de hidrogênio verde como candidatos claros a eventuais estímulos. (Broadcast)

Sol para hidrogênio. A Lightsource bp assinou um memorando de entendimento (MoU) com o Governo do Ceará, nesta terça-feira (27), para desenvolver projetos de energias renováveis por um período de cinco anos. (epbr)

Amônia para navios. Yara Clean Ammonia (YCA) e o Bunker Holding Group assinaram na semana passada um Mou para explorar oportunidades de trabalho conjunto no mercado de amônia de baixo carbono. (epbr)

Petrobras mira exportação de hidrogênio (verde e azul). Diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, Maurício Tolmasquim, disse nesta terça (27/6) que a estatal analisa oportunidades em alguns leilões na Europa e se conseguirá competir com preço.

– “Não sabemos se vamos começar no Brasil ou fora, o que dependerá dos preços, do mercado, da regulação, mas estamos olhando as oportunidades”, afirmou. (Canal Energia)

E vai investir R\$ 19,7 milhões em P&D em hidrogênio. Petrobras anuncia investimento em infraestrutura laboratorial do setor de Tecnologias do Hidrogênio (H-TECH2), do Instituto do Petróleo e dos Recursos Naturais da PUC-RS. (MegaWhat)

CCS na Malásia. A TotalEnergies anunciou na segunda (26/6) a assinatura de um acordo com a Petronas (estatal da Malásia) e a japonesa Mitsui para desenvolver um projeto de armazenamento de carbono. Objetivo é fornecer o serviço em escala comercial para descarbonizar clientes industriais na Ásia. (epbr)

CCS na China. Nanfang Science & Engineering (Zhanjiang Bay Laboratory), grupo chinês de tecnologia marítima, prepara aliança para projetos em Guangdong, no sul do país asiático, com a CNOOC e empresa de geração de energia Datang Leizhou. (Upstream)

Alemanha, França e Itália prometeram cooperar mais na aquisição de matérias-primas críticas em uma reunião de ministros da economia e da indústria na terça-feira (27/6) em Berlim.

– A União Europeia depende da China para cerca de 95% do seu abastecimento de terras raras. Encontro de terça deu início a uma série de reuniões trilaterais sobre possíveis respostas políticas europeias para enfrentar “os desafios da transição verde e digital”, diz um comunicado conjunto. (Reuters)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

INDÚSTRIA DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS VAI TER LINHAS PARA A PRODUÇÃO DE EQUIPAMENTOS MENORES E MAIS BARATOS PARA A AGRICULTURA FAMILIAR

Ministro Fernando Haddad disse que os pequenos produtores serão contemplados

Por *Míriam Leitão*



Governo anuncia Plano Safra Pablo Jacob/AGÊNCIA O GLOBO

O ministro Fernando Haddad disse que o Plano Safra desse ano contempla uma linha de crédito muito baixa para essa adaptação. Ele acha que se houver uma linha específica, a indústria se adapta. Porque não é um grande problema pra ela produzir a máquina menor, o problema é ela ter mercado pra isso.

Eu havia perguntado sobre o pedido dos pequenos agricultores de equipamentos que eles possam pagar e usar, que não sejam os grandes tratores e as grandes colheitadeiras do agronegócio.

– Então, como o pequeno agricultor não tem acesso a crédito como grande tem O pequeno trabalha em outra situação. Então você tem que tentar aproximar as condições do pequeno dessa realidade mais benéfica para uma produção garantida.

Já sobre o grande produtor, o do agronegócio, ele conta que haverá linha de crédito em dólar.

– O BNDES fez uma coisa muito interessante, o BNDES abriu uma linha de crédito em dólar, a 7,5% ao ano. Você vai falar: tem o risco cambial, mas no caso do exportador não tem, porque ele tem um contrato em dólar. Ele tem a receita em dólar. Então, o dólar subindo ou caindo, ele vai receber aquele valor. Então, ele tá hedgeado, ele tá garantido.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/06/2023

REGRA FISCAL: TEBET APELA À CÂMARA PARA EVITAR 'CORTE DE R\$ 33 BILHÕES' NO ORÇAMENTO DOS MINISTÉRIOS

Texto do arcabouço fiscal aprovado no Senado prevê uma alternativa para possibilitar aumento de despesas do governo

Por *Renan Monteiro — Brasília*



Simone Tebet, 30.^a Ministra do Planejamento e Orçamento do Brasil Brenno Carvalho / Agência O Globo

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, afirmou que os ministérios do governo Lula poderão perder até R\$ 33 bilhões se a Câmara desaprovar uma emenda incluída na votação do arcabouço fiscal no Senado, na semana passada.

Essa inclusão foi encabeçada pelo líder do governo no Senado, Randolfe Rodrigues (Rede-AP), e prevê que o governo faça uma estimativa de inflação anual (até novembro de 2023) para ampliar o limite de gastos previsto no projeto da Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2024.

O texto aprovado na Câmara definiu a correção pelo IPCA dos 12 meses terminados em junho do ano de elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), diferente da estimativa de inflação de janeiro a dezembro, como previa o texto original do governo.

O Senado não mudou o parâmetro temporal da Câmara (até junho), mas incluiu uma “alternativa” para evitar o corte no orçamento dos ministérios - que é justamente essa estimativa de inflação até novembro de 2023.

— Se nós não colocarmos no orçamento (no PLDO) essa despesa condicionada (a partir da estimativa de inflação), nós já temos que pedir para os ministérios cortarem R\$ 32 ou R\$ 33 bilhões. Você complica a parte de planejamento e dá uma sinalização ruim para o Brasil — mencionou Tebet.

A emenda do Senador Randolfe apresentou dados de IPCA até junho de 2023 na base de 3,45%. Até o fim do ano, o mercado já projeta uma inflação próxima de 5%. Quanto maior o índice de inflação usado pelo governo para reajuste, maior será o limite de despesas.

— A única coisa que estamos pedindo para os deputados, à Câmara, é nós possamos estar colocando na LDO agora, mediante alteração, e na LOA (Lei Orçamentária Anual), que entregamos 31 de agosto, a seguinte condição: ‘abrir espaço para uma despesa condicionada a um possível aumento da inflação, pequenos aumento da inflação no segundo semestre’. No mérito, nós não estamos fazendo alteração (no texto da Câmara) — disse a ministra Simone Tebet.

O principal argumento utilizado pelo governo é que no segundo semestre de 2022 houve uma deflação artificial, em decorrência da redução de curto prazo de tributos sobre o preço de combustíveis.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/06/2023

EM LISBOA, PRESIDENTE DO SENADO COBRA REDUÇÃO DA TAXA SELIC

Rodrigo Pacheco explicou convite para presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, explicar política monetária: “Demonstrar os motivos pelos quais a taxa de juros ainda está 13,75%”

Por Gian Amato



Juros em debate. Roberto Campos Neto, Fernando Haddad, Rodrigo Pacheco e Simone Tebet em audiência no Senado Edilson Rodrigues/Agência Senado

Depois de a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado aprovar novo convite para que o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, compareça ao Senado para prestar esclarecimentos sobre a política monetária, o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco, cobrou redução da taxa Selic, mantida em 13,75%.

— A cada semestre, o presidente do Banco Central deve expor ao Senado as bases da sua política monetária (...) para que possa demonstrar os motivos pelos quais a taxa de juros ainda está 13,75%, considerando todos os fatores econômicos e financeiros propícios para a redução — disse Pacheco.

O comentário foi feito no encerramento do 11º Fórum Jurídico de Lisboa, que aconteceu na capital de Portugal nos últimos três dias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/06/2023

VOLKS SUSPENDE PRODUÇÃO EM TRÊS FÁBRICAS NO BRASIL POR CAUSA DE VENDAS ESTAGNADAS

Paralisações acontecem mesmo após o lançamento do pacote de estímulo do governo federal para aumentar vendas de carros com preços de até R\$ 120 mil

Por Joao Sorima Neto — São Paulo



Pátio lotado em fábrica de automóveis sinaliza para demanda ainda fraca Edilson Dantas/Agência O Globo

Em meio ao programa do governo para estimular a venda de carros com preço de até R\$ 120 mil com descontos, a Volkswagen anunciou que haverá parada de produção temporária em suas três fábricas de automóveis no país, por conta da "estagnação do mercado". As paralisações servem para ajustar a produção à demanda fraca.

Segundo a montadora, a fábrica de São José dos Pinhais (PR), onde é produzido o T-Cross, está com um turno em layoff (quando os operários têm os contratos de trabalho suspensos temporariamente) desde 5 de junho, com duração prevista entre dois e cinco meses. O outro turno de produção ficará parado apenas esta semana: desde terça-feira, dia 27, até sexta-feira, dia 30, em regime de banco de horas.

A unidade de Taubaté (SP), onde são fabricados o Polo Track e o Novo Polo, também ficará com os dois turnos de produção interrompidos nesta semana: desde terça-feira, dia 27, até sexta, dia 30, também em regime de banco de horas.

A fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP), onde são produzidos o Novo Virtus, Novo Polo, Nivus e Saveiro, protocolou férias coletivas de dez dias previstas para os seus dois turnos de produção, a partir de 10 de julho.

Segundo a montadora, todas as ferramentas de flexibilização estão previstas em acordo coletivo firmado entre o Sindicato dos Metalúrgicos e os colaboradores da Volkswagen.

GM também para

Na terça-feira, dia 27, os metalúrgicos da General Motors, em São José dos Campos (SP), aprovaram o acordo de layoff proposto pela direção da companhia. O layoff pode atingir 1.200 trabalhadores da planta, com duração de até dez meses, a partir de 3 de julho. A medida atingirá operários de todos os setores da empresa, que suspenderá o segundo turno durante o período. De acordo com a GM, o motivo é a queda na venda de veículos.

Mesmo com os estímulos oferecidos pelo governo, através de crédito tributário, as vendas de carros zero quilômetro não têm subido como o esperado. A média diária tem ficado em 6,4 mil unidades, frente as 8 mil unidades vendidas no mesmo período do ano passado.

Especialistas no setor apontam que as locadoras, que respondem por 40% das vendas, paralisaram as compras esperando obter descontos. Mas o governo estendeu o prazo para a compra dos veículos para pessoas físicas por mais 15 dias, adiando a oferta para pessoas jurídicas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/06/2023

UNIFICAÇÃO DO ICMS EM COMPRAS ON-LINE ABRE CAMINHO PARA GOVERNO LANÇAR MEDIDAS COM FOCO EM VAREJISTAS INTERNACIONAIS

Alíquota unificada de 17% foi publicada no Diário Oficial. Objetivo é garantir o pagamento de impostos por gigantes do comércio eletrônico como Shein e Shopee

Por Manoel Ventura — Brasília



Varejo nacional cobrava medidas Bryan Denton / New York Times

A aprovação pelos estados de uma alíquota única de 17% de ICMS para as compras feitas em plataformas on-line de varejistas internacionais abriu caminho para o Ministério da Fazenda lançar nos próximos dias o chamado "plano de conformidade" para essas empresas. O objetivo é fazer com que companhias de e-commerce, especialmente as estrangeiras como Shein e Shopee, paguem os tributos devidos e respeitem a legislação brasileira.

Era preciso que os estados publicassem a sua decisão no Diário Oficial da União para que o tema fosse adiante, o que foi feito nesta semana. A ideia é que os impostos sejam cobrados numa só plataforma. O imposto de importação é de 60% e, na visão da Receita Federal, não está sendo pago por parte das empresas. A esse valor se somará o ICMS de 17%.

O Estado de São Paulo chegou a travar a aprovação da alíquota única, mas depois o assunto acabou sendo aprovado por todos os estados. Era a última etapa que faltava para o plano de conformidade.

Ao criar uma alíquota, é possível unificar a cobrança dos impostos numa só plataforma, ou numa só nota, como defende o governo. Essa cobrança unificada também facilita o desembaraço aduaneiro das mercadorias.

O governo já encaminhou para as empresas esse plano, com uma lista de ações. A adesão será voluntária, mas a Fazenda está confiante de que irá conseguir colher assinaturas das principais empresas do ramo. Para fechar, também foi preciso acertar detalhes de medidas com os Correios.

Entre as medidas, está a determinação para que o site indique o valor total da compra, com os tributos incluídos. O site também deve se comprometer a respeitar as leis brasileiras de proteção ao consumidor.

A plataforma de e-commerce que assinar o plano também terá que preencher antecipadamente a declaração de remessa de um produto de fora vendido no Brasil e recolher o tributo devido. Assim, a empresa pagará o imposto ainda no exterior, não apenas quando a mercadoria chegar ao Brasil.

A intenção do governo é que as empresas paguem o tributo, o imposto de importação, por meio de uma ferramenta online específica, que já está pronta. Assim, o pagamento seria feito ainda no território de origem do produto e pago diretamente pela empresa. Assim, a mercadoria chegaria no Brasil já com os tributos pagos e inclusive com mais facilidade para desembaraço aduaneiro.

Com esse dado em mãos, a Receita fará a gestão de risco enquanto o avião com as encomendas estiver a caminho do país. A ideia é que, antes de a mercadoria chegar, seja informado se o produto vai para o canal verde (onde é liberado e vai direto pra casa do adquirente) ou vermelho (onde é fiscalizado pela Receita).

Atualmente, todas as remessas vão para um local de triagem, a maior parte delas em Curitiba. Com a nova sistemática, boa parte dos pacotes poderá ir direto para a casa do consumidor. Sem a

necessidade de o produto passar por um entreposto de fiscalização, ele chegará muito mais rápido na casa do consumidor.

A ideia surgiu depois da polêmica criada pela intenção do governo de acabar com a isenção de US\$ 50 nas remessas de importados de pessoa física para pessoa física — forma pela qual a Receita Federal acredita que as plataformas de comércio eletrônico estrangeiras “burlam” o pagamento dos impostos. O presidente Lula mandou suspender a ideia depois da má repercussão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘SERÁ MUITO MAIS FÁCIL TRABALHAR NA DEFESA QUANDO ESSE GRAU DE SUSPEIÇÃO SE ESVAIR’, DIZ MUCIO

Ministro afirma que relator do julgamento de Bolsonaro no TSE deveria ter delimitado referência a Forças Armadas em seu voto para não generalizar situação

Por Vera Rosa

BRASÍLIA – O ministro da Defesa, José Mucio Monteiro, afirmou nesta quarta-feira, 28, que seu trabalho no governo Lula será bem mais fácil quando não houver desconfiança sobre a participação das Forças Armadas nos ataques de 8 de janeiro na Praça dos Três Poderes. Ao ser questionado sobre o relatório do ministro do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) Benedito Gonçalves, que votou pela inelegibilidade de Jair Bolsonaro e destacou o “papel central” das Forças Armadas na estratégia do ex-presidente para confrontar a Corte, Mucio disse que faltou ao magistrado “delimitar” essa referência.

“Forças Armadas é coletivo. Oficial é singular. Então, faltou explicar. Você pode ter alguns oficiais que tiveram simpatia (pelo golpe), mas as instituições, em momento nenhum”, declarou Mucio ao Estadão, após participar da abertura da 1.ª Conferência Internacional sobre Soberania e Clima. “A nós todos interessa a apuração. Será muito mais fácil trabalhar na Defesa quando esse grau de suspeição se esvaír”, completou o ministro.



Mucio afirma que militares querem apuração dos ataques de 8 de janeiro Foto: Pedro Nunes/Reuters

O julgamento de Bolsonaro no TSE continuará nesta quinta-feira, 29. Gonçalves é o relator da ação e apresentou voto para condenar o ex-presidente e impedi-lo de ser candidato a qualquer cargo durante oito anos. Ainda faltam votar outros seis ministros. Protocolada pelo PDT, a ação que pede a inelegibilidade de Bolsonaro o acusa de abuso do poder político e uso indevido dos meios de comunicação por ter reunido embaixadores, em julho do ano passado, para

disseminar inverdades sobre as urnas eletrônicas e o sistema eleitoral.

Flerte

Em seu voto, Gonçalves assinalou que Bolsonaro instrumentalizou as Forças Armadas “em flerte nada discreto com o golpismo”. Corregedor-geral do TSE, o relator também citou trechos da reunião do então chefe do Executivo com os embaixadores, na qual ele mencionou as Forças Armadas 18 vezes, demonstrando “ideias antidemocráticas”.

Sem querer entrar no mérito do julgamento – “está em boas mãos” –, Mucio disse que não se pode confundir ações de “um ou outro militar” com as Forças Armadas. “Quando tem um jogador indisciplinado, o juiz só manda ele sair de campo. O resto fica”, argumentou o titular da Defesa.

Na mesma linha, o general Sérgio Etchegoyen afirmou que as Forças Armadas nunca flertaram com o golpismo. “Se flertaram, não me contaram”, ironizou Etchegoyen, que foi ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência no governo de Michel Temer.



Ex-ministro do GSI, general Sérgio Etchegoyen diz que Forças Armadas foram 'chamuscadas' Foto: Dida Sampaio/ Estadão (18/12/2018)

“As Forças Armadas foram chamuscadas pela manipulação de um lado, pela instrumentalização de outro e por alguns que se comportaram mal. Mas há teoria da conspiração para quem quiser ouvir”, avaliou o general, numa alusão a Bolsonaro e também ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva. “Eu acho que, no meio dessa briga, ficou difícil para os militares se posicionarem e serem compreendidos, até porque quem fala por eles é o comandante deles.”

Atual presidente do Conselho de Administração do Centro Soberania e Clima, um think tank com foco em temas ligados às duas áreas, Etchegoyen disse que a depredação do Palácio do Planalto, do Congresso e do Supremo Tribunal Federal (STF), em 8 de janeiro, foi uma “barbaridade”. “Houve quebra-quebra. Mas golpe? Eu não acredito no golpe. As Forças Armadas não questionaram a eleição e continuam no mesmo lugar, onde sempre estiveram”, insistiu o ex-ministro do GSI.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/06/2023

CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÃO QUE DEVE SER MAIOR NAVIO DE CRUZEIRO DO MUNDO É CONCLUÍDA

Segundo a CNN, navio Icon of The Seas tem 365 metros de comprimento e 2.600 funcionários trabalharam diariamente na obra
Por Redação

A construção da embarcação Icon of the Seas, da Royal Caribbean International, que deve ser o maior navio de cruzeiro do mundo, foi concluída no estaleiro Meyer Turku, na Finlândia, diz a CNN. Cerca de 2.600 funcionários têm trabalhado a cada dia na embarcação, que completou seu primeiro conjunto de testes no mar no último dia 22, com centenas de especialistas a bordo realizando avaliações de desempenho durante quatro dias.

Segundo a emissora, o Icon of the Seas tem 365 metros de comprimento e a estimativa é de que ele terá arqueação bruta de 250.800. A arqueação bruta é um valor adimensional relacionado ao volume interno das embarcações. O atual detentor do título de maior navio de cruzeiro do mundo também é da Royal Caribbean: o Wonder of the Seas, que fez sua viagem inaugural no ano passado e tem 362 metros de comprimento e arqueação bruta de cerca de 235.600.



Icon of the Seas, da Royal Caribbean International, que deve fazer sua estreia em 2024. Foto: Royal Caribbean International/Divulgação

Maior navio de cruzeiros do Mundo

Icon of the Seas da Royal Caribbean, o maior navio de cruzeiro do mundo, está em fase de conclusão e navegará em viagens pelo Caribe a partir de janeiro de 2024

MAIOR NAVIO DE CRUZEIROS DO MUNDO

Icon of the Seas da Royal Caribbean, o maior navio de cruzeiro do mundo, está em fase de conclusão e navegará em viagens pelo Caribe a partir de janeiro de 2024

Titanic

1912: Titanic era o maior navio do mundo quando foi construído



COMPRIMENTO	268,9M
DEQUES	9
PASSAGEIROS	2.435
TRIPULAÇÃO	892

Icon of the Seas

Junho de 2023: Icon of the Seas completa primeira fase de testes no mar



COMPRIMENTO	365M
DEQUES	18
PASSAGEIROS	7.600
TRIPULAÇÃO	2.350

Fonte: CNN

ESTRUTURA

partindo de Miami, durante todo o ano.

Conheça a embarcação

A Royal Caribbean apresenta o primeiro navio Icon Class como uma aposta de embarcação que inclui opções de entretenimento para diversos tipos de família, de atrações mais aventureiras a mais calmas. Pensando nisso, a embarcação é dividida em oito bairros, sendo cinco inéditos entre os navios da frota da empresa.

O Icon of the Seas poderá acomodar cerca de 5.610 passageiros e 2.350 tripulantes, contando com 20 decks, sete piscinas e nove banheiras de hidromassagem, além do maior parque aquático do mundo no mar, com seis tobogãs recorde Foto: Divulgação/Royal Caribbean International

Um deles é o Thrill Island, onde estarão os seis tobogãs. Um deles, com inclinação de 66 graus, será o primeiro tobogã aberto de queda livre da indústria, enquanto outro quebrará o recorde de tobogã mais alto no mar, com 46 metros. Haverá ainda jangada, corrida de mat-racing e um curso de cordas a 46 metros do oceano. Outro é destaque é o The Hideaway, que terá a primeira piscina de borda infinita suspensa no mar.



Há ainda um bairro nomeado de Central Park, que a empresa descreve como "um refúgio natural ao ar livre", com mais de 13 mil plantas e árvores. Assim como em Nova York, cidade que abriga o parque que dá nome ao bairro do navio, haverá elegantes restaurantes finos e lojas de luxo.

Parte interna do navio terá uma queda d'água, como uma cachoeira, que muda de forma, segundo a empresa. Foto: Divulgação/Royal Caribbean International

O Icon of the Seas poderá acomodar cerca de 5.610 passageiros e 2.350 tripulantes, contando com 20 decks, sete piscinas e nove banheiras de hidromassagem, além do maior parque aquático do mundo no mar, com seis tobogãs recorde, aponta a CNN. O navio terá 28 tipos diferentes de acomodações e promete mais de 40 opções de entretenimento, além de ser o primeiro navio da Royal Caribbean International movido a gás natural liquefeito (GNL) e tecnologia de célula de combustível, em um movimento da empresa por um futuro com energia limpa.

A embarcação deve passar por um segundo conjunto de testes no mar no final de 2023. Ela deve se juntar à frota da Royal Caribbean em 26 de outubro, antes de sua estreia em 2024, quando deverá navegar em períodos de sete noites pelas águas do Caribe Oriental e Ocidental,



Até o momento, a Royal Caribbean International confirmou que a embarcação terá mais de 40 restaurantes, bares e experiências noturnas. Entre as atrações da embarcação, está uma arena de patinação de gelo, onde serão realizadas apresentações de patinadores junto de um cenário que promete ser imersivo, rodeado por telas que acompanham o espetáculo. Dentro do navio, haverá ainda o Aquadome, com uma cachoeira que muda de forma, segundo a empresa.

A embarcação irá estreiar em 2024, quando deverá navegar em períodos de sete noites pelas águas do Caribe Oriental e Ocidental, partindo de Miami, durante todo o ano. Foto: Divulgação/Royal Caribbean International



Correção: diferente do que foi afirmado, os valores de 250.800, com relação ao Icon of the Seas, e de 235.600, com relação ao Wonder of the Seas, não se referem ao peso em toneladas dos navios, mas sim da arqueação bruta das embarcações, valor adimensional relacionado com o volume interno total. A matéria foi corrigida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ACABAR BANGUELA PARA SER APROVADA

Seja qual for a mudança aprovada neste ano, as incertezas não vão desaparecer

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por Fábio Alves - Jornalista e colunista do Broadcast

Após a apresentação do substitutivo da PEC da reforma tributária pelo relator na Câmara dos Deputados, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), até mesmo os analistas mais animados disseram ter um otimismo cauteloso sobre o seu impacto positivo na economia e nos preços dos ativos.

Diante da ofensiva de governadores e do lobby de diversos setores afetados pela reforma, as concessões ao texto vêm se avolumando a tal ponto que há um risco concreto de o otimismo cauteloso dar lugar a um ceticismo de que a proposta de mudança na legislação tributária deixará realmente para trás a estrutura esquizofrênica da cobrança de impostos no Brasil.

É verdade que, conceitualmente, se o Congresso somente conseguisse como avanço a simplificação do atual sistema tributário, haveria um ganho inegável de produtividade, uma vez que as empresas e outros contribuintes gastam muito tempo tentando ficar em dias com o Fisco. Sem falar na redução das disputas bilionárias com a Receita Federal.

Seja qual for a reforma aprovada neste ano, incertezas sobre o sistema tributário não vão desaparecer, pois só em 2024 ou em 2025 uma lei complementar irá detalhar o texto constitucional,



fixando, por exemplo, os percentuais das alíquotas que serão praticadas em cada setor da economia. Também incomodam os dois períodos de transição para o novo sistema tributário, um para o fim dos cinco tributos (de oito anos) e outro para a distribuição da arrecadação (de 50 anos).

Aguinaldo Ribeiro (PP - PB), relator da reforma tributária na Câmara dos Deputados Foto: Pablo Valadares / Câmara dos Deputados

O que preocupa é que, mais uma vez, a negociação política entre os atores envolvidos parece caminhar para incluir mais regimes especiais, níveis de alíquotas e isenções, o que poderá resultar

em um texto final frustrante por não ser tão enxuto e simples. Sem falar no difícil acordo com os governadores sobre o valor dos dois fundos que serão criados para compensar as perdas com a reforma.

Na Câmara, os deputados poderão até ignorar os pleitos dos governadores e pensar no eleitorado como um todo, inclusive quanto aos interesses corporativos para isenções. Mas o Senado será bem mais sensível às demandas estaduais por autonomia na gestão da receita tributária. Se sair da Câmara um texto mais parecido com a proposta original que começou a tramitar no Congresso, agradando ao mercado financeiro, há dúvidas se ele passaria intacto pelo Senado.

O presidente da Câmara, Arthur Lira, quer votar o texto antes do recesso parlamentar em julho. Parece um prazo bastante audacioso. Todavia, quanto mais demorar a votar, mais forte ficarão os lobbies e mais fraco um consenso para uma reforma bem-sucedida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA VIROU ‘FEIRA’ DE EXCEÇÕES E ESTÁ ‘CAMINHANDO PARA UM MONSTRENGO’, DIZ SALTO

Economista-chefe da Warren critica parecer do relator Aguinaldo Ribeiro, diz que guerra fiscal vai continuar e que Conselho Federativo será mais poderoso do que qualquer governador

Por Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Felipe Salto - economista-chefe da Warren Rena

BRASÍLIA – Ex-secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, o economista Felipe Salto avaliou que a reforma tributária está “caminhando para um monstrengo” com o parecer do relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB).

Ao Estadão, Salto critica as exceções e a criação do Conselho Federativo, que será instituído para a gestão do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que substituirá o ICMS dos Estados e o ISS dos municípios. “Existe agora uma feira onde se está debatendo o varejão dos pedidos que chegam”, diz o ex-secretário, atual economista-chefe da Warren Rena.

Para ele, o conselho será uma “estranha estrutura”, mais poderosa do que qualquer governador ou governadora de Estado na gestão tributária. Na sua avaliação, a guerra fiscal vai continuar, só que agora, bancada com recursos da União. A postura crítica aos termos da reforma tem levado a embates públicos com os defensores do texto do relator. A seguir, os principais trechos da entrevista.



Felipe Salto, economista-chefe da Warren Rena e ex-secretário da Fazenda de São Paulo. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Qual a sua avaliação sobre o parecer da reforma tributária divulgado na semana passada?

Entendo que o substitutivo confirmou as piores expectativas. A promessa de uma reforma para criar o IVA (Imposto sobre Valor Agregado), no padrão internacional, vai caminhando para um monstrengo, algo que só existirá aqui no Brasil.

Veja: vamos ter, no caso do IBS, o imposto subnacional que unirá o ICMS ao ISS, uma série de exceções, possibilidades de redução de alíquota de 50% a 100%, além de uma lista a ser publicada por lei complementar, conforme o próprio artigo oitavo sugere. Além disso, o Conselho Federativo é uma verdadeira aberração. Ele terá poderes até mesmo para iniciativa de lei complementar, conforme mudança proposta no artigo 61 da Constituição Federal. Vai arrecadar, distribuir,

normatizar, cuidar dos créditos e ainda operar todo o regime. Isso é uma sandice, não vejo outro termo.

A alíquota terá de ser maior por causa de tanta exceção?

O resultado final, temo, é uma alíquota bem mais alta que a “estimada”, de 25%. Aliás, ninguém poderá garantir alíquota alguma. A alíquota de referência será fixada anualmente pelo Senado e o Tribunal de Contas da União vai subsidiar o processo, com vistas a garantir certo cenário de referência estimado para a arrecadação. O Conselho vai meter o bedelho nisso também, provendo informações. Imagine o grau de judicialização. Vejo isso com muito receio. Confio em técnicos de alto gabarito, como Bernard Appy, cujo trabalho conheço há muito tempo e que inclusive foi membro do Conselho da Instituição Fiscal Independente do Senado a meu convite. Mas isso não anula as críticas que eu, como especialista, tenho de fazer. Ao contrário, preciso alertá-los de que sua proposta original, a PEC 45, já não existe mais. Existe agora uma feira onde se está debatendo o varejão dos pedidos que chegam e, conseqüentemente, o conjunto de ajustes e mudanças no texto. Veja que, de saída, há uma lista de exceções.

Mas você não respondeu sobre a calibragem da alíquota...

A lógica desse sistema proposto é tão ruim que a calibragem das alíquotas será feita uma vez por ano e, se houver erro, será azar de quem perdeu e sorte de quem ganhou. Como se trata de estimativa, a chance de haver erro é altíssima; é o cenário mais provável. A incerteza para o setor produtivo é muito elevada. Mas o que mais preocupa – e poucos têm discutido – é a garantia dos créditos por meio da tal Conta Centralizadora, a cargo do Conselho Federativo, uma estranha estrutura mais poderosa do que qualquer governador ou governadora de Estado, nos moldes propostos no substitutivo. Se os créditos forem destinados automaticamente a quem de direito, isto é, a quem tiver adquirido o direito a eles ao longo das etapas intermediárias de produção, quem será responsável por verificá-los? E se forem derivados de notas fraudadas? Como será esse processo? Vende-se gato por lebre. Fui secretário da Fazenda e não acredito nem por um minuto em um modelo que surrupie poder dos Estados e entregue de mão beijada a uma estrutura incerta, que vai ainda ser desenhada por lei complementar. Quem vota? Quem decide? Isso não tem cabimento

A proposta não replica os incentivos fiscais ao permitir que os Estados usem recursos do fundo de compensação de benefícios fiscais para bancar subsídios, ou seja, incentivos?

A mudança maior da reforma não era justamente acabar com a guerra fiscal? Não acabará. Vai perpetuá-la, mas agora com dinheiro da União. Os incentivos vão perdurar, mas agora bancados com o chapéu da União. E o fundo dos incentivos, criado especialmente para isso, vai receber aportes já a partir de 2025, enquanto o IBS só será instituído em 2029, com transição até 2032. O Fundo de Desenvolvimento Regional faz sentido, mas este outro, para substituir os incentivos dados atualmente, que alimentam a guerra fiscal, é um disparate. Ele vai, na prática, manter o que há de pior no ICMS. Lá em 2032, mesmo depois de uma década, haverá ainda o risco de se desejar manter os incentivos por mais e mais anos.

A reforma não deveria acabar com esse problema?

Sim, justamente porque a migração ao destino (tributar onde o produto é consumido) produz ganhos econômicos para todos. Não pode a discussão ser tocada dessa maneira, como se fosse uma verdadeira feira livre de pleitos e atendimentos via mudanças no texto legal. Pessoalmente, acho muito preocupante.

A reforma traz risco de aumento da carga tributária?

Sobre a carga tributária, não há qualquer garantia de que ficará estável. Isso é conversa mole, até porque se está criando um imposto cuja alíquota é simplesmente desconhecida. Vamos nos entender: essa reforma é temerária. Ao mesmo tempo em que o arcabouço foi um golaço do ministro (da Fazenda) Fernando Haddad – e eu fui o primeiro a dizer isso, com base em estudo técnico e avaliação, como sempre fiz –, tenho a mesma tranquilidade de dizer que esse texto da reforma tributária precisa urgentemente ser corrigido. Estamos marchando com celeridade para o abismo.

Você era um defensor da reforma e agora adotou uma crítica muito dura. Mudou de lado?

Estou do lado em que sempre estive, sobretudo, desde que me posicionei, como Secretário da Fazenda e Planejamento de São Paulo, a favor de uma proposta que transferisse o ICMS ao destino, com uma transição curta, deixando-se o problema do ISS, isto é, das bases apartadas de serviços e bens, para um segundo momento. Na IFI, estudamos bastante o tema e produzimos boas análises, que estão disponíveis para acesso público, por meio de notas técnicas e estudos. Lá, no entanto, não cabia hastear bandeiras, pois tínhamos o mandato da independência técnica, para mostrar as consequências das propostas de reforma, como fizemos pioneiramente com a reforma da previdência e também a PEC dos Precatórios.

Mas essa postura reflete sua passagem pela secretaria?

Antes de assumir como Secretário da Fazenda e Planejamento de São Paulo, eu havia comandado, pela IFI, a publicação de diversos estudos. Acho boa, sim, a ideia do IVA e a tributação no destino. Estes são princípios muito interessantes, mas a PEC 45 e, pior, o seu substitutivo, não constituem as últimas bolachas do pacote, como os seus defensores querem fazer crer. Eu sou extremamente – repito – extremamente grato aos servidores da Secretaria. Os auditores fiscais da receita estadual são profissionais do mais alto gabarito, com quem aprendi muito e que ajudaram, apenas no período de pouco menos de um ano em que fiquei por lá e que posso testemunhar, a recuperar bilhões e bilhões de reais para o Erário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

LIRA VETA MUDANÇAS NO SIMPLES NA REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É O MESMO QUE DAR UM TIRO NA TESTA’

Governadores queriam assumir administração do regime especial, que já tem quase 22 milhões de empresas

Por Mariana Carneiro e Adriana Fernandes

BRASÍLIA – O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), vetou o pedido dos governadores de assumirem a administração do Simples Nacional e disse a eles que tentativas de mexer no regime especial de tributação podem ameaçar a viabilidade da reforma tributária.

O recado foi dado diretamente aos líderes estaduais em reunião a portas fechadas na última quinta, 22. Naquele mesmo dia, à noite, o relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), admitiria que não havia espaço para avançar nessa frente.

“É o mesmo que dar um tiro na testa da reforma. Esqueçam isso, não tem nem possibilidade de a gente tratar desse assunto porque é um tema muito sensível”, disse Lira aos governadores. “Essa inovação a gente já descarta por aqui”.



‘É o mesmo que dar um tiro na testa da reforma’, disse Lira a governadores sobre mudanças no Simples. Foto: PABLO VALADARES/AGÊNCIA CÂMARA

Na semana passada, secretários estaduais de Fazenda haviam deliberado, por maioria, que a administração do Simples deveria ficar a cargo do conselho federativo, a ser criado na reforma e que gerenciará o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) – novo imposto que unificará o ICMS (estadual) e o ISS (municipal).

Dada a relevância do Simples – são quase 22 milhões de empresas no regime, e em alguns Estados elas representam quase a totalidade dos CNPJs –, os secretários dizem que é preciso dar uma “gestão mais técnica” ao modelo, assumindo, inclusive, a responsabilidade de definir os limites de enquadramento.



Hoje, os tetos são atualizados pelo Congresso e, por isso, calibrados ao sabor da política. O reajuste mais recente ocorreu em 2018, quando o limite subiu de R\$ 3,6 milhões para R\$ 4,8 milhões de receita bruta por ano. Mas há um projeto de lei, patrocinado pela Frente Parlamentar das Pequenas e Microempresas e pela Frente do Empreendedorismo, que propõe dobrar esse valor.

Para os secretários estaduais de Fazenda, essas atualizações têm impacto na arrecadação de todos os entes da federação, pois empresas de maior porte passam a entrar no regime simplificado e a recolher menos tributos. Por isso, eles entendem que essas decisões devem ser tomadas à luz da análise fiscal.

O assunto foi levado à reunião com Lira pelo presidente do Comsefaz (Conselho dos Secretários de Fazenda), Carlos Eduardo Xavier, que elencou pedidos dos Estados na reforma, alguns deles ainda em aberto, e que serão objeto de negociação nesta semana.

Na conversa, Lira e Aguinaldo Ribeiro, que também participava da reunião, ouviram que a maioria dos Estados prefere uma transição mais curta na mudança da arrecadação do local de produção para o destino do consumo, em vez dos 50 anos previstos por Ribeiro – 26 anos, com a fixação de um seguro contra perdas de arrecadação. E também uma fórmula para a divisão do Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR) – que vai compensar Estados e municípios pelo fim dos incentivos fiscais – que leve em consideração o “PIB invertido”, ou seja, que regiões mais pobres recebam mais. Essas medidas estão sob análise do relator; o Simples, não.

Dias antes, governadores do Centro-Oeste e do Espírito Santo disseram a Ribeiro que mexer no Simples era também uma forma de criar salvaguardas ao comércio local. A proposta é estipular que empresas do regime simplificado não podem gerar e usufruir de créditos em operações interestaduais, restringindo o benefício a operações internas.

O intuito, segundo o governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (União), é evitar que grandes varejistas do comércio eletrônico, que servem como pontos de venda online, engulam o varejo local. A iniciativa, por ora, parece bloqueada por Lira, que entende que a medida é “chover no molhado” e que dificilmente teria êxito na Câmara.

Até o momento, Ribeiro limitou-se a prometer que o Simples terá o mesmo tratamento diferenciado concedido à Zona Franca. Tributaristas afirmam que a proposta inicial de Ribeiro não prevê que as empresas do Simples vão usufruir do benefício da “não cumulatividade plena”, que é o espírito da reforma tributária, e delega a decisão para legislação complementar. Por esse mecanismo, o imposto pago em uma etapa da cadeia produtiva é descontado na seguinte, evitando tributação em cascata.

Ainda que a previsão de geração de créditos exista sobre a parcela do Simples que corresponde aos tributos federais (PIS e Cofins), Marcel Alcades, do escritório Mattos Filho, afirma que atualmente as fazendas estaduais não têm aceitado a geração de créditos de ICMS.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/06/2023

ARTIGO DA REFORMA TRIBUTÁRIA É BATIZADO DE ‘NA VOLTA, MAMÃE COMPRA’ POR TRIBUTARISTAS; ENTENDA

Dispositivo incluído no parecer do relator que acena para reforma da renda é criticado por setores que defendem que as mudanças no sistema tributário têm de estar acompanhadas pela desoneração da folha

Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O dispositivo incluído no relatório da reforma tributária determinando que o aumento da arrecadação com a fase seguinte da proposta será usado para a desoneração da folha de salários foi batizado de artigo “na volta, mamãe compra”.

A crítica em tom de ironia circula entre os tributaristas e representantes dos setores que defendem que a reforma tributária tem de estar acompanhada de uma redução da contribuição previdenciária que incide sobre a folha de pagamentos.

“É igual quando a mãe vai ao shopping, a criança pede um negócio e ela fala: na volta, a mamãe compra”, diz o tributarista Luiz Bichara, sócio da Bichara Advogados. Ele questiona eficácia do dispositivo incluído no parecer do relator na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), que diz que o aumento da arrecadação obtida com a reforma do Imposto de Renda e do patrimônio seja utilizado para reduzir a tributação incidente sobre a folha de pagamentos e sobre o consumo de bens e serviços.



O relator da reforma tributária na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). Foto: Gabriela Biló/Estadão

A PEC em tramitação no Congresso corresponde à primeira fase da reforma tributária, que trata dos impostos que incidem sobre o consumo, como o ICMS (dos Estados), ISS (dos municípios), PIS/Cofins e IPI (do governo federal). São aqueles tributos “invisíveis”, que os consumidores não conseguem ver, que estão embutidos nos preços dos produtos e serviços. Já a reforma da renda corresponderia a uma segunda etapa.

Resistências

O dispositivo incluído no texto, que faz um aceno à frente, é uma tentativa do relator de enfrentar resistências à reforma, sobretudo, das empresas do setor de serviços, que alegam que vão ter aumento de carga tributária. “É inútil. Se não entregar, acontece o quê? Qual é a sanção?”, critica Bichara.

O setor de serviços, que contrata mais mão de obra, defende há anos a volta da CPMF para financiar a desoneração da folha de salários das empresas. Em outra frente, 17 setores beneficiados pela desoneração pressionam para que a Câmara dos Deputados conclua a votação de projeto que prorroga o benefício até 2027.

O presidente da Confederação Nacional de Serviços (CNS), Luigi Nese, defende a renovação do benefício e sua ampliação. “Temos feito um trabalho para que haja uma desoneração total do serviço como um todo, e não só para os 17 setores”, diz. Segundo ele, a reforma tributária não será completa se não existir a desoneração da folha de pagamentos. “Do contrário, o setor de serviços vai pagar a conta sozinho com a proposta do IVA (Imposto sobre Valor Agregado)”, critica.

O relator incluiu no seu parecer um comando constitucional obrigando que a proposta de reforma da renda seja enviada pelo governo Lula no prazo de 180 dias após a promulgação da primeira etapa da reforma tributária. O secretário extraordinário de reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, já disse que o início da desoneração será discutida junto com a proposta de reforma da renda, mas não entra em detalhes.

Carga tributária

Na proposta não consta, no entanto, um gatilho específico de salvaguarda em casos de aumento da carga tributária com a implantação da primeira etapa da reforma. Essa medida é cobrada pelas empresas, que acreditam que haverá aumento de carga tributária. O gatilho seria acionado se a proposta elevasse o peso dos tributos ou a arrecadação caísse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

MANSUETO: ‘GOVERNO PODE ANTECIPAR IMPOSTOS SOBRE RENDA E DIVIDENDOS NO SEGUNDO SEMESTRE’



Ex-secretário do Tesouro e atual economista-chefe no BTG Pactual diz que mudanças pontuais no Imposto de Renda podem ser implementadas ainda neste ano por terem aprovação mais fácil no Congresso

Por Eduardo Laguna

Diante da negociação dura com os Estados em torno da substituição de tributos sobre o consumo pelo Imposto sobre Valor Agregado, o IVA, o governo pode antecipar o capítulo dos impostos sobre a renda na reforma tributária.

A aposta é do economista-chefe no BTG Pactual, Mansueto Almeida, que lembrou nesta quarta-feira, 28, que, já durante o primeiro semestre, o governo teve de antecipar mudanças na tributação de investimentos offshore para recompor receitas.

A intenção do governo é, primeiro, concluir a reforma dos impostos sobre o consumo para, depois, tratar dos tributos que recaem sobre a renda. Mansueto, porém, acha ser possível que medidas como a tributação dos dividendos e dos fundos de investimento exclusivos podem ser lançadas até o fim do ano.

Durante participação no BTG Talks, fórum promovido nesta quarta pelo banco, ele observou que, ao contrário da reforma constitucional do IVA, que depende do apoio de maioria qualificada (três quintos) do Legislativo, as mudanças de tributação da renda são de aprovação mais fácil. Isso porque podem ser feitas por projetos de lei ordinária, nos quais o governo precisaria apenas de maioria simples no Congresso, ou mesmo por meio de medida provisória.

Fora isso, acrescentou, para terem validade no próximo ano, reforçando o caixa federal durante um exercício em que a promessa é zerar o déficit primário, essas mudanças precisam ser aprovadas ainda em 2023.

Assim, para Mansueto, o governo pode implementar mudanças no imposto de renda com medidas pontuais, não necessariamente um pacote, ao longo do segundo semestre.

Durante o evento, o economista-chefe do BTG disse que o desempenho da economia nos próximos três ou quatro anos, assim como os investimentos estrangeiros em Bolsa, vão depender dos avanços do Brasil na agenda de reformas. Para ele, o Executivo está num momento de concertação nas relações com o Legislativo, o que abre um cenário melhor para o andamento delas.

Corte da Selic

Mansueto disse ser difícil antecipar o tamanho do primeiro corte, mas o Banco Central (BC) provavelmente abrirá o ciclo de redução dos juros de referência, a Selic, na próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), marcada para os dois primeiros dias de agosto.

O prognóstico tem como base o cenário melhor de câmbio, a surpresa com a desinflação das commodities e a expectativa de manutenção da meta central de inflação em 3% na reunião desta quinta-feira do Conselho Monetário Nacional (CMN).

“O mercado esperava apenas no fim do ano, mas agora está antecipando (o primeiro corte da Selic) para setembro ou talvez agosto. É difícil dizer a magnitude, mas aposto que, talvez, seja agosto, se o cenário de inflação continuar melhorando”, disse.

Ele, no entanto, não mudou a previsão, feita em maio pelo BTG, de a Selic, atualmente em 13,75%, terminar o ano em 12,5%. Segundo Mansueto, embora exista essa possibilidade, é prematuro projetar assertivamente uma taxa inferior a 12% até dezembro, uma vez que a margem de relaxamento monetário dependerá da evolução das expectativas de inflação.

“Existe chance de ficar abaixo de 12%, mas a resposta a essa pergunta (de até onde vai a Selic) nem o Banco Central tem”, comentou Mansueto, lembrando que é preciso aguardar, além da reunião do CMN, como será a negociação da reforma tributária.

O economista salientou que, depois de mensagens ambíguas nos primeiros meses, apenas a apresentação de um plano fiscal, mesmo com as dúvidas de como o governo vai levantar entre R\$ 150 bilhões e R\$ 200 bilhões em receita extra para entregar as metas de superávit primário prometidas, já foi suficiente para animar o mercado e reduzir juros de longo prazo. Isso porque saiu de cena o risco de um desequilíbrio agudo das contas públicas.

No entanto, para o ex-secretário do Tesouro, a ala política do governo pode contribuir com uma melhora adicional das expectativas, abrindo espaço para maior corte da Selic, se deixar claro que o compromisso com o controle de gastos e as metas do arcabouço fiscal não é apenas do Ministério da Fazenda.

Mansueto frisou que a queda dos juros será essencial para a economia brasileira no próximo ano, já que, em 2023, o crescimento da atividade está sendo sustentado pela agropecuária. “Se não tivermos juros mais baixos, teremos crescimento menor”, assinalou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

BRASIL PRECISA DE UM NOVO PARADIGMA PARA AS CONCESSÕES PÚBLICAS; LEIA ARTIGO

A nova política de concessões deve refletir o modelo de Estado que o Brasil necessita, nem mínimo e nem máximo

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por Renan Filho

As concessões de ativos públicos — em especial, no setor de infraestrutura de transportes — ganharam relevância nas últimas décadas como alternativa ao engessamento do Estado, à falta de recursos para garantir investimentos e à busca por mais eficiência nos serviços. Houve alguma evolução a cada novo ciclo de leilões, mas ainda precisamos avançar na construção de um novo paradigma.

Estamos ainda presos a visões dicotômicas do público-privado, em que prevalecem a contradição e a desconfiança mútua entre ambas as esferas. Essa relação, hoje, está repleta de intersecções, tanto no Direito como na dinâmica das atividades econômicas e da sociedade. Precisamos de um modelo em que prevaleça o interesse público, a responsabilidade social e a sustentabilidade ambiental. Parece óbvio, mas, efetivamente, não tem sido sempre esse o resultado da atuação conjunta de governo e empresas.

A rigidez contratual e regulatória, que vem dessa visão tradicional público x privado, tem sido o principal entrave para a boa execução das parcerias. Infelizmente, temos hoje em torno de dois terços dos contratos de concessão sob estresse, a grande maioria com atraso nos seus cronogramas de investimentos. Com isso, a eficiência do setor privado na operação dos serviços concedidos fica comprometida. Todos perdem, principalmente a população, que paga pedágio e não vê melhora alguma em muitas dessas rodovias com contratos antigos.

Estamos, neste momento, debatendo com mercado e sociedade a proposta de uma nova política de concessões de rodovias. O objetivo é resguardar ainda mais o interesse público e a previsibilidade dos contratos, considerando, ao mesmo tempo, mecanismos que assegurem a viabilidade da operação e o cronograma de obras no longo prazo.



Concessão de rodovias deve seguir novo paradigma
Foto: Nilton Fukuda / Estadão

Nas principais economias do mundo, há o compartilhamento de riscos entre governos e

empresas, seja para garantir obras e tecnologia ou, ainda, proporcionar pedágios com preços justos. Podemos também evoluir. Só existe, afinal, uma maneira de garantir a efetividade das concessões: bons projetos e contratos com mecanismos jurídicos e econômicos adequados. Sem isso, repetiremos erros do passado, que geraram leilões esvaziados, pedidos de reequilíbrio que levam anos para serem analisados, devolução de ativos e muita judicialização.

O novo paradigma das concessões deve refletir o modelo de Estado que o Brasil necessita hoje, nem mínimo e nem máximo. Mas, sim, um Estado eficiente, responsável e efetivo, que conta com a sociedade e com parceiros privados para cumprir suas funções de garantir os direitos de cidadania e de zelar pelo interesse público. Nesse modelo, quem ganha sempre é a população.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/06/2023

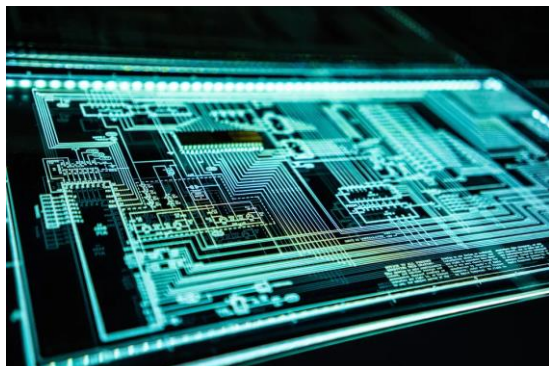


VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: EUA AVALIAM RESTRIÇÕES MAIS DURAS ÀS EXPORTAÇÕES DE CHIPS DE IA PARA A CHINA

Espera-se que a atualização dos controles à exportação ocorra em algum momento do terceiro trimestre

Por Demetri Sevastopulo, Financial Times — Washington



Tencent, Alibaba, Baidu, ByteDance e outros grupos chineses fizeram pedidos adicionais de chips da Nvidia quando a onda de IA generativa explodiu na China este ano — Foto: Unsplash

O governo Biden está considerando novos controles à exportação de chips para inteligência artificial (IA), à medida que Washington intensifica seus esforços para tornar mais difícil para a China obter tecnologia com aplicações militares.

A atualização dos amplos controles do Departamento do Comércio dos Estados Unidos às exportações introduzidos em outubro poderá tornar mais difícil para empresas como Nvidia e Advanced Micro Devices (AMD) vender chips avançados para a China, segundo três fontes a par da situação.

A medida teria um efeito significativo sobre a Nvidia, que respondeu aos controles de 7 de outubro projetando os chips de unidades de processamento gráfico chamados A800 e H800 para substituir chips mais avançados cujas vendas ficaram mais restritas sob as novas regras.

O presidente-executivo da Nvidia, Jensen Huang, disse recentemente ao "Financial Times" que os controles às exportações existentes poderão causar um "dano enorme" à indústria tecnológica dos EUA. E acrescentou que eles deixaram sua companhia com "as mãos amarradas nas costas" ao impedi-la de vender seus chips mais avançados para a China.

Os chips A800 e H800 são mais lentos do que os que a empresa substituiu, mas ainda assim são a tecnologia mais importante a impulsionar a pesquisa e o desenvolvimento de IA para as gigantes de tecnologia da China.



Tencent, Alibaba, Baidu, ByteDance e outros grupos chineses fizeram pedidos adicionais de chips da Nvidia quando a onda de IA generativa explodiu na China este ano, segundo duas fontes a par da situação.

A diretora financeira da Nvidia, Colette Kress, disse nesta quarta-feira que o grupo do Vale do Silício não sofrerá um “impacto material imediato” se Washington endurecer os controles às exportações, atingindo os chips A800 e H800. Mas tal decisão teria um efeito sobre a companhia com o tempo, acrescentou ela.

Kress disse que as restrições à venda de unidades de processamento gráfico (GPUs) de centros de dados para a China resultariam, no longo prazo, em uma “perda permanente de oportunidades para a indústria dos EUA competir e liderar um dos maiores mercados do mundo e afetaria nossos negócios futuros e resultados financeiros nesse mercado”.

Kress disse que historicamente a China responde por algo entre 20% e 25% da receita da Nvidia com produtos relacionados a centros de dados.

Os novos controles às exportações seriam o mais novo esforço do presidente Joe Biden para tornar mais difícil para a China a obtenção de tecnologias avançadas, incluindo chips de IA que podem ser usados em tudo que vai de pesquisa e desenvolvimento de armas hipersônicas ao desenvolvimento de armas nucleares.

O “Financial Times” informou em março que empresas chinesas, que incluíam grupos de vigilância de IA que estão na lista de vetos dos EUA, estavam encontrando meios para contornar os controles às exportações, chegando ao ponto de alugar acesso aos chips A100.

O assessor de Segurança Nacional Jake Sullivan descreveu a postura do governo Biden como a criação de uma “cerca alta” em torno de um “pequeno pátio” de tecnologias críticas como a IA, que são capazes de permitir aos militares chineses usar tecnologia americana para prejudicar os interesses de segurança dos EUA.

Paul Triolo, um especialista em China e tecnologia da consultoria Albright Stonebridge, disse que a atualização das regras de 7 de outubro significa que a descrição “pequeno pátio, cerca alta” é “menos crível” porque o impacto seria “amplo e aumentaria substancialmente com o tempo”.

Pequim acusa os EUA de tentar “conter” a China. Em uma medida tomada em maio que a maioria dos especialistas viu como retaliação, a China proibiu os operadores de infraestrutura do país de comprar chips da Micron, a fabricante de semicondutores de Idaho.

Biden também está preparando a emissão de uma ordem executiva que criaria um mecanismo para rastrear investimentos direcionados à China, num esforço para reduzir a possibilidade de investidores americanos ajudarem a apoiar os militares chineses.

Nos últimos meses, EUA e União Europeia (UE) enfatizaram que estão empenhados em “eliminar os riscos” em setores direcionados e não estão pressionando por medidas mais amplas. O primeiro-ministro chinês Li Qiang criticou esta semana essa política, dizendo que qualquer tentativa de eliminar o risco representado pela China é uma “proposta falsa”.

Espera-se que a atualização dos controles à exportação ocorra em algum momento do terceiro trimestre. Isso acontecerá enquanto os EUA e a China tentam estabilizar suas relações, que chegaram ao ponto mais baixo desde que os países estabeleceram laços diplomáticos em 1979.

O secretário de Estado dos EUA, Antony Blinken, visitou a China na semana passada para se encontrar com o presidente Xi Jinping, o ministro das Relações Exteriores Qin Gang e Wang Yi, o diplomata chinês mais graduado.

Xi e Blinken descreveram a visita como “construtiva”. No entanto, os esforços nascentes para estabilizar as relações sofreram um revés imediato quando Biden descreveu Xi na semana passada com um “ditador”, em comentários feitos em um evento de arrecadação de fundos para a campanha presidencial.

O Departamento do Comércio dos EUA e a Nvidia não quiseram comentar a esperada atualização dos controles às exportações, que foi noticiada em primeira-mão pelo “The Wall Street Journal”. (Tradução de Mario Zamarian)

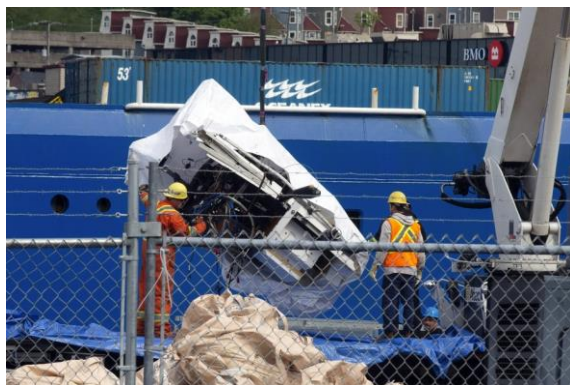
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/06/2023

DESTROÇOS DO SUBMERSÍVEL TITAN CHEGAM A PORTO NO CANADÁ; VEJA IMAGENS

Tripulantes eram turistas que pagaram cerca de R\$ 1,2 milhão para ver o naufrágio do Titanic, que afundou em 1912, mas cápsula implodiu

Por Folhapress — São Paulo



Embarcação Titan, da empresa OceanGate, submergiu na manhã do último dia 18 – Foto : Paul Daly, AP

Foram divulgadas as primeiras fotos dos destroços do submersível Titan, que chegaram nesta quarta-feira (28) ao porto de Terra Nova e Labrador, no Canadá. Submersível implodiu em excursão ao naufrágio do Titanic.

A embarcação Titan, da empresa OceanGate, submergiu na manhã do último dia 18. Os tripulantes eram turistas que pagaram cerca de R\$ 1,2 milhão para

ver o naufrágio do Titanic, que afundou em 1912.

Uma hora e 45 minutos depois de submergir, o submersível perdeu contato com o barco de apoio na superfície — Foto: Paul Daly/AP

Um piloto e quatro passageiros faziam parte da expedição. Eram Stockton Rush, presidente da OceanGate; Hamish Harding, um bilionário de 59 anos, presidente da empresa de aviação Action Aviation; um empresário paquistanês, Shahzada Dawood, e seu filho; e Paul-Henry Nargeolet, que é o capitão do submersível e considerado um dos maiores especialistas do naufrágio do Titanic.



Uma hora e 45 minutos depois de submergir, o submersível perdeu contato com o barco de apoio na superfície. Quatro dias de buscas depois, a Guarda Costeira dos Estados Unidos confirmou que embarcação implodiu, matando todos os ocupantes.

O que é uma implosão

Implosão é quando algo colapsa em direção ao seu centro. É o oposto da explosão, quando a energia vai do centro para fora.

Pressão do fundo do oceano foi maior do que a estrutura do submersível poderia suportar. — Foto:



Paulo Daly/AP

O fundo do mar é um ambiente de extrema pressão. A máxima profundidade que um mergulhador já conseguiu atingir foi de 333 metros os destroços do Titan foram encontrados a 3,2 km de profundidade.

A pressão do fundo do oceano foi maior do que a estrutura do submersível poderia suportar.

A chance de sobrevivência é nula. "Uma pessoa aguentaria nadar até, no máximo, uma profundidade de 50m. Uma falha estrutural em um submarino abaixo desta profundidade já seria catastrófica, mortífera para a tripulação", disse Gustavo Roque da Silva Assi, professor da USP, em entrevista ao UOL.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/06/2023

ÍNDICE DO CUSTO DA CONSTRUÇÃO DA FGV SOBE 0,85% EM JUNHO

Com o resultado, o INCC-M acumula elevação de 2,19% no ano e de 4,29% em 12 meses
Por Valor — São Paulo



— Foto: Tânia Rêgo/Arquivo/Agência Brasil

O Índice Nacional de Custo da Construção—M (INCC-M), medido pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV-Ibre), subiu 0,85% em junho, percentual superior ao apurado no mês anterior, quando houve alta de 0,40%.

Com o resultado, o INCC-M acumula elevação de 2,19% no ano e de 4,29% em 12 meses. Em junho de 2022, o índice havia subido 2,81% no mês e acumulava alta de 11,75% em 12 meses, segundo o FGV-Ibre.

De acordo com o levantamento, a taxa do índice relativo a materiais, equipamentos e serviços passou de aumento de 0,06% em maio para queda de 0,09% em junho. Já o índice referente à mão de obra avançou 1,81% em junho, ante 0,75% em maio.

No grupo materiais, equipamentos e serviços, a taxa correspondente a materiais e equipamentos caiu 0,15% em junho, ante decréscimo de 0,06% no mês anterior. Dois dos quatro subgrupos componentes apresentaram decréscimo em suas taxas de variação, destacando-se materiais para instalação, cuja taxa passou de baixa de 0,23% para recuo de 1,09%.

Já a variação relativa a Serviços passou de 0,64% em maio para 0,18% em junho. Neste grupo, vale destacar o recuo da taxa do item vale transporte, que foi de 4,49% para 0,31%.

Segundo o FGV-Ibre, três capitais apresentaram acréscimo em suas taxas de variação: Brasília, Recife e São Paulo. Em contrapartida, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Porto Alegre apresentaram decréscimo em suas taxas de variação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/06/2023

OCYAN FORMALIZA EXTENSÃO DE DIREITOS DE LICENÇA PARENTAL PARA INTEGRANTES LGBTQIA+

Da Redação OFFSHORE 28/06/2023 - 18:33



A Ocyan formalizou, nesta quarta-feira (28) a licença parental para integrantes LGBTQIA+. A medida agora resguardada por uma diretriz interna garante aos filhos de dois pais do mesmo sexo ou pai solo o direito a licença de 120 dias mais os 15 dias adicionais

A Ocyan anunciou oficialmente, no Dia Internacional do Orgulho LGBTQIA+ celebrado na quarta-feira, a extensão dos direitos da licença parental para os integrantes desta comunidade, ou pais e mães solo. Desse modo, a licença do primeiro cuidador estará em linha com o prazo de 120

dias e os 15 dias adicionais, independentemente do gênero ou orientação sexual dos pais. Além de garantir o direito a equidade de tempo junto aos genitores nos primeiros meses de contato inicial em família, a medida reforça os pilares de diversidade e inclusão da companhia. O benefício abrange também os casos de adoção.

Desde agosto de 2019, as mães da Ocyan podem optar por estender sua licença por 15 dias adicionais ou seguir com uma jornada reduzida de quatro horas diárias, até que o bebê complete seis meses. Com o objetivo de oferecer aos pais a oportunidade de estarem mais tempo com seus filhos recém-nascidos, desde janeiro de 2020, os integrantes da empresa contam com a extensão da licença paternidade, que passou de cinco dias previstos em lei, para 15 dias corridos, a partir do nascimento do bebê. Ambos os benefícios foram estendidos para os integrantes LGBTQIA+ ou pais e mães solo, agora de forma normatizada como diretriz internamente.

"Diante do perfil tradicional e conservador da indústria de óleo e gás, a Ocyan vem desenvolvendo iniciativas para tornar o ambiente cada vez mais inclusivo", destaca a companhia em nota. "Celebramos mais esta conquista em prol da equidade de direitos dos integrantes LGBTQIA+ e seus filhos. A formalização é mais um avanço na Ocyan da promoção do bem-estar desta comunidade. Já havíamos concedido a extensão de direito anteriormente a integrantes mulheres lésbicas que foram mães, mas não foram gestantes, de forma deliberativa. O marco é a consagração do direito e normatização na Diretriz de Benefícios e Remuneração da empresa, o que assegura que a medida será cumprida em toda a companhia independentemente da área ou da liderança", celebra Nir Lander, vice-presidente de Pessoas e Gestão da Ocyan.

"De acordo com os respondentes internos da pesquisa, temos 4% de pessoas autodeclaradas homossexuais, transexuais, bissexuais ou intersexuais na empresa, de 1.171 respondentes. Desse montante, 3% ocupam cargos de liderança. Nosso desafio agora é garantir que todos, líderes ou não, sintam-se confortáveis para serem quem são sem receios. A segurança psicológica em torno desse tema tem impacto direto na produtividade do integrante", destaca André Luiz Barros, gerente de Comunicação, Responsabilidade Social e Diversidade da Ocyan.

Equidade na prática

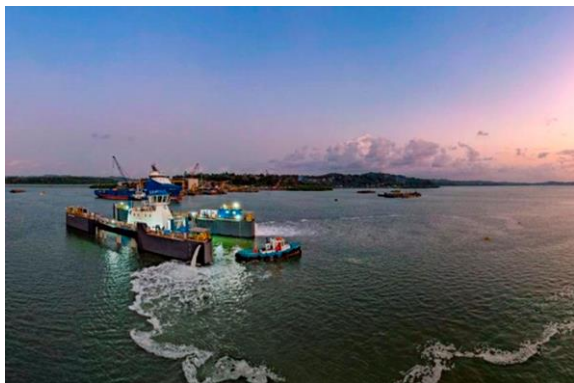
Como parte do Programa de Diversidade e Inclusão da companhia, a Ocyan criou, há dois anos, o Grupo de Afinidade (GA) LGBTQIA+, dedicado a discutir e implementar ações de apoio à inclusão do público LGBTQIA+ no ambiente organizacional.

O grupo tem três norteadores para ampliar o respeito e a convivência, a fim de permitir a abrangência permanente do tema, sobretudo em função da área de atuação da empresa, o setor de O&G, que tem usualmente menor diversidade. Os norteadores são o de bem-estar, para discutir e garantir a segurança psicológica dos colaboradores e prestadores de serviço; o de equidade, que trata de oportunidades, direitos e benefícios deste público; e o de sensibilização das lideranças, processo que já vem sendo realizado de forma transversal e através dos outros grupos para ampliar a diversidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/06/2023

BRASIL TRANSPORTOU MAIS DE 38 MILHÕES DE TONELADAS PELA NAVEGAÇÃO INTERIOR EM 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 28/06/2023 - 18:23



O levantamento destaca as bacias hidrográficas Amazônica e Tocantins como responsáveis por 76% do transporte interior no país

Mais de 38 milhões de toneladas foram transportados pela malha aquaviária do Brasil em 2022, apontam os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O relatório detalha o aumento de 5,36% em comparação com 2021 e destaca as bacias hidrográficas Amazônica e Tocantins como responsáveis por 76% do transporte interior no país, representando um crescimento de 14,5% e 13,1%

respectivamente.

Segundo o levantamento, os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram mais de 100 milhões de toneladas e os portos organizados, mais de 38,3 milhões de toneladas.

A Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), que representa os interesses de 12 importantes players do segmento, celebra os indicadores e reafirma a importância de ações para potencializar ganhos de eficiência, sustentabilidade, redução de custos e dos gargalos operacionais.

À frente da instituição, o presidente Flávio Acatauassú ressaltou os números apresentados no Painel Aquaviário 2022, com os dados das instalações portuárias, que apontam a região norte como responsável por transportar mais de 138 milhões de toneladas no ano passado, uma variação positiva de 12% em comparação com 2021.

Segundo o estudo, juntos os portos do Arco Norte de Itacoatiara, Santarém, Barcarena, Santana, São Luís, Sergipe e Ilhéus, movimentaram mais de 52 milhões de toneladas de soja e milho no ano passado, superando o volume que passou pelo porto de Santos, de 46,8 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/06/2023

CONSELHEIRO RECOMENDA FOCO EM DRAGAGEM E CAPACIDADE PARA ACOMPANHAR COMÉRCIO GLOBAL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/06/2023 - 22:39



Arquivo/Divulgação

Julian Thomas identifica portos brasileiros com limitações para ampliar recepção de porta-contêineres, dos atuais 10.000 TEUs a 12.000 TEUs, para 15.000 TEUs a 16.000 TEUS

O especialista em shipping Julian Thomas acredita que o Brasil deveria priorizar os investimentos em infraestrutura para acompanhar a dinâmica do comércio marítimo global. Ele observa que, nos últimos anos, o país perdeu um pouco do foco nos aportes em acessos, principalmente na questão da dragagem, e em capacidade adicional (novos terminais).



Para Thomas, presidente do conselho de administração da Log-In Logística Intermodal, atualmente existem discussões relacionadas a temas como verticalização e à oferta de serviços integrados pelos transportadores marítimos que estão fora de contexto.

“Infelizmente, estamos num momento em que perdemos um pouco o foco nos investimentos requeridos em infraestrutura, criticando se armadores deveriam fornecer serviços integrados. Se fala erradamente de verticalização, se fala de coisa como 'self-preferencing' (condutas anticoncorrenciais de auto preferência por parte de armadores), que são neblina para afastar o mais importante”, disse Thomas, na última semana, em entrevista ao podcast da Solve Shipping, que teve como tema “A transformação do shipping sob a ótica de um CEO”.

Thomas identifica o Brasil com limitações para ampliar a recepção de porta-contêineres, hoje na faixa de 10.000 TEUs a 12.000 TEUs, para 15.000 TEUs a 16.000 TEUs em seus portos. “Já tivemos essas limitações antes. É uma questão de tempo e de investimento para chegar lá. Não acredito que o Brasil ficará de fora dos principais corredores de comércio porque é importante demais em termos de fornecimento de produtos agrícolas em contêineres. Mas precisa fazer o dever de casa para chegar lá”, analisou. A nível global se diz que o tamanho dos maiores navios chegou no seu limite em 24.000 TEUs e não deve passar deste patamar.

O especialista enfatizou que o foco do setor portuário brasileiro precisa ser em trabalhar para eliminar essas travas causadas pelas limitações dos acessos aquaviários. Ele acrescentou que falta segurança jurídica para viabilizar os investimentos de agentes privados no aprofundamento e na manutenção dos canais de navegação dos portos públicos. “A questão não é se, mas quando. A iniciativa privada está disposta a financiar a dragagem, mas as autoridades precisam viabilizar os passos para chegar lá”, apontou Thomas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 28/06/2023