

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 112/2023
Data: 05/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO – O DESAFIO ENCERRA INSCRIÇÕES NESTA SEXTA-FEIRA; VEJA COMO PARTICIPAR	4
ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL DE GRÃOS DO PORTO DE SANTANA NO AMAPÁ.....	5
A FORMA DE GELO!	6
BE NEWS – BRASIL EXPORT	7
EDITORIAL – ÍMPULSO À SUSTENTABILIDADE E À INOVAÇÃO	7
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	8
<i>Dnit 1</i>	8
<i>Dnit 2</i>	8
<i>Dnit 3</i>	8
<i>Dnit 4</i>	8
<i>Debêntures</i>	8
NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE SER VOTADA NA SEXTA-FEIRA, PREVÊ PRESIDENTE DA CÂMARA.....	8
NACIONAL - “O AGENTE MARÍTIMO NÃO SABE O PODER QUE TEM”	10
NACIONAL - GOIÁS RECEBE R\$ 1 BILHÃO PARA INVESTIR NA REVITALIZAÇÃO DE RODOVIAS	14
REGIÃO NORDESTE - CODEBA E SENAI CIMATEC LANÇAM CAMPUS.....	15
REGIÃO NORDESTE - CAP DOS PORTOS DE SALVADOR E ARATU TEM NOVO PRESIDENTE.....	16
REGIÃO SUL - IMBITUBA FAZ OPERAÇÃO PARA EXPORTAR 3,5 MIL BOIS PARA A TURQUIA	16
REGIÃO SUL - AVIÃO QUE DESAPARECEU NO PARANÁ TRANSPORTAVA SERVIDORES DO GOVERNO DO ESTADO	17
OPINIÃO – ARTIGOS - DESAFIOS E SOLUÇÕES NA ANÁLISE JURÍDICA DE PROCESSOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS: RUMO À ESPECIALIZAÇÃO E UNIFORMIDADE DECISÓRIA	18
NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 11 DE JULHO – CURITIBA - PR.....	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
PPI PEDE RADIOGRAFIA DE LINHAS DE TRANSMISSÃO E DARÁ PRIORIDADE A RORAIMA	21
UNIPAR QUER NEGOCIAÇÕES EXCLUSIVAS PELA BRASKEM.....	22
FUNDO DE INVESTIMENTO DE PEDRO PARENTE, EX-PETROBRAS, ENTRA NO MERCADO DE BIOMETANO	24
GOVERNO E PETROLEIRAS ASSINAM CONTRATOS DA PRIMEIRA OFERTA PERMANENTE	24
JORNAL O GLOBO – RJ	25
TCU: MINISTRO PEDE VISTA E ADIA POR 30 DIAS DECISÃO SOBRE O AEROPORTO DO GALEÃO	25
CÂMARA DEVE VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA NESTA QUINTA-FEIRA, ANTES DE CARF E ARCABOUÇO FISCAL.....	27
SENADO APROVA O MARCO LEGAL DAS GARANTIAS DE EMPRÉSTIMOS.....	28
CONSELHO FEDERATIVO: ENTENDA COMO VAI FUNCIONAR E POR QUE HÁ RESISTÊNCIA DE ALGUNS GOVERNADORES	28
GRUPO DE PARTIDOS DA BASE DO GOVERNO LULA PEDE 'INVESTIGAÇÃO' DE CAMPOS NETO PELA MANUTENÇÃO DA TAXA DE JUROS EM 13,75%.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	31
REFORMA TRIBUTÁRIA: MANIFESTO DA INDÚSTRIA PUXADO PELA FIESP PEDE APROVAÇÃO RÁPIDA DA PROPOSTA	31
VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA ANTES DO CARF PODE GERAR QUESTIONAMENTO NO STF, DIZEM ESPECIALISTAS	33
REFORMA TRIBUTÁRIA: TARCÍSIO PROPÕE A HADDAD E CÂMARA CONSELHO FEDERATIVO EM 3 ETAPAS DE VOTAÇÃO.....	34
PAUTA ECONÔMICA VIRA BALCÃO DE NEGOCIAÇÃO ENTRE CONGRESSO E GOVERNO, QUE LIBERA R\$ 2,1 BI EM EMENDAS....	35
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
PETROBRAS INICIA COMPARTILHAMENTO DE UNIDADE DE GÁS COM A 3R NO ESPÍRITO SANTO.....	37
TCU SINALIZA AVAL PARA GALEÃO SEGUIR COM ATUAL OPERADORA	37
NOVONOR CONVIDA UNIPAR PARA PROCESSO DE ‘DUE DILIGENCE’ EM PROPOSTA POR PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM	38
AGÊNCIA BRASIL - DF	38
RELATOR CONFIRMA MUDANÇAS EM TRÊS PONTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA	38
PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
ESTALEIROS PEDEM RESTABELECIMENTO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM E DEFESA INTRANSIGENTE DO FMM.....	40
MEPC80: NEGOCIAÇÕES EM LONDRES ESTÃO MAIS PRÓXIMAS DE ACORDO	41
PROPOSTA PREVÊ OPÇÃO QUE INDIVIDUALIZA GESTÃO DE RECURSOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL	41
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES TRABALHARÁ POLÍTICA DE DESCARBONIZAÇÃO DE FORMA TRANSVERSAL, DIZ GEORGE SANTORO	42
PORTO DO ÍTAQUI EXPANDE TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS COM OBRAS DA SANTOS BRASIL.....	43
MITIGAÇÃO POR TERMINAL DA PETROBRAS NO PORTO DE SANTOS GERA R\$ 34 MILHÕES PARA OBRAS NA CIDADE	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 112/2023
Página 3 de 45
Data: 05/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VLI REALIZA INVENTÁRIO DE GASES DO EFEITO ESTUFA PARA AVANÇAR NA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO	44
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	45
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	45



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO – O DESAFIO ENCERRA INSCRIÇÕES NESTA SEXTA-FEIRA; VEJA COMO PARTICIPAR



Reality pioneiro no setor portuário é promovido pelo Grupo Tribuna e chama atenção por proposta de competição e prêmios

Por: ATribuna.com.br

Além de mostrar ao público os desafios do Porto de Santos, reality abre as portas do mundo acadêmico Foto: Matheus Tagé/Arquivo AT

As inscrições para a edição 2023 do reality Porto – O Desafio, promovido pelo Grupo Tribuna e pioneiro no Brasil, estão na reta final. É possível garantir participação no programa somente até sexta-feira (7), por este link. Os prêmios chamam atenção antes mesmo da disputa começar. O destaque da equipe vencedora ganhará um curso MBA. Outros dois participantes terão acesso a cursos de pós-graduação e tecnologia. Além disso, um ou mais competidores podem ganhar um emprego.

Para se inscrever, é necessário ter mais de 21 anos e Ensino Superior completo, reconhecido pelo Ministério da Educação (MEC) e concluído até 2022. Também é preciso ser morador de uma das nove cidades da Baixada Santista (Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente). Todo o processo de seleção será feito pela Strong Business School – FGV.

Serão 50 candidatos selecionados para a segunda etapa do processo, em que precisarão enviar um vídeo de apresentação. Depois disso, 25 participarão de uma dinâmica de grupo, onde serão selecionados 12 candidatos finalistas, com anúncio em 26 de julho. Dos 12 candidatos, serão selecionados os nove participantes do reality, por meio de votação popular também no site, de 31 de julho a 7 de agosto.

A disputa final

Os nove participantes serão divididos em três equipes e participarão de reuniões, trabalhos e processos relacionados ao objetivo do programa. Eles terão a orientação de mentores (profissionais especializados e indicados pela FGV Strong). Executivos das empresas patrocinadoras do programa irão expor problemas do mundo portuário e os participantes deverão apresentar ideias e soluções. Os próprios executivos, além de comissão do Grupo Tribuna, irão escolher os vencedores.

Depois de escolhido o grupo vencedor, a disputa será individual. O destaque da equipe ganhará um curso MBA na Strong Business School – FGV. Os outros dois recebem um curso de pós-graduação (2º colocado) e um de tecnologia (3º) na mesma instituição. Um ou mais competidores entre os nove finalistas podem ganhar uma vaga de emprego em uma das empresas parceiras.

Dicas

Uma das responsáveis pela seleção dos participantes, a professora doutora da FGV Strong, Dione Fagundes, explicou como o candidato pode caprichar na candidatura e ter mais chances de ser selecionado para o Porto - O Desafio. “Um diferencial é ser o mais natural possível. Trazendo a sua

argumentação de forma clara, objetiva, mas não abrindo mão de suas características pessoais. Procurar responder todos os testes, ser o mais participativo na dinâmica de grupo”.

Ela destaca a proposta enriquecedora do reality como um diferencial. “O projeto é muito enriquecedor. Ele traz uma proposta muito consistente de desenvolvimento. O participante tem oportunidade de desenvolver competências, ter uma visão muito amplificada da realidade do Porto de Santos. É uma oportunidade muito interessante, que não está disponível de forma tão fácil para outras pessoas”, completou Dione.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/10/2023

ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL DE GRÃOS DO PORTO DE SANTANA NO AMAPÁ

MCP03 será destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, em especial soja e milho

Por: ATribuna.com.br



Terminal possui uma área brownfield de 11.680 m² e a expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões na infraestrutura existente Foto: Divulgação/Companhia Docas de Santana

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abre, nesta quarta-feira (5), consulta pública para o aprimoramento dos estudos para arrendamento do terminal MCP03, no Porto Organizado de Santana, no Amapá. As contribuições, subsídios e sugestões podem ser enviadas até 25 de agosto.

A instalação portuária é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, possui uma área brownfield de 11.680 m² e a expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão somente em melhorias da infraestrutura existente.

Também será marcada uma audiência pública, na forma presencial ou telepresencial. A data, horário e local serão publicados no DOU.

Sobre a consulta pública

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no site da Antaq.

Serão consideradas pela agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à Antaq até as 23h59 do dia 25/08/2023, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia032023@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência,

em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da Antaq.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/10/2023

A FORMA DE GELO!

Podemos dizer que esta aberta a temporada de desculpas e críticas aos modelos antigos ou aos atuais propostos

Por: Maxwell Rodrigues



Porto de Roterdã Foto: Divulgação

Tive a oportunidade de visitar nesta semana o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina. De um lado, em Navegantes, um Terminal de Uso Privado (TUP), que é uma instalação localizada fora da área do porto organizado, construída e explorada por entidade privada para movimentação e/ou armazenamento de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, com autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Do outro lado, um porto público em Itajaí.

Em Navegantes, ficou clara a produtividade de um terminal extremamente organizado, com projeções de crescimento em sua movimentação e nos seus investimentos. Já em Itajaí, um terminal abandonado por um operador que lá não se encontra mais. É claro que os engenheiros de obra pronta devem pensar em iniciar o debate entre o que é mais oportuno ou estratégico, a privatização ou não dos portos. Ocorre que, diante da situação pontual daquela localidade, o que podemos observar é a improdutividade e a sinuca de bico em que a gestão do porto público se encontra hoje, tentando um contrato de transição e pretendendo a concessão da área no menor espaço de tempo possível.

Enquanto isso, a demanda cresce e o porto privado localizado em Navegantes alcança seu recorde de movimentação histórico no primeiro semestre de 2023. Como já diziam muitos, enquanto uns choram, os outros vendem lenços. Qual seria o modelo ideal? Gestão pública? Gestão privada? Aumentar a demanda? O porto é nosso? O porto é deles? Certo mesmo é afirmar que o modelo ideal em qualquer universo de negócios é aquele que gera resultados. Na situação em que se encontra o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, isso é muito claro. Ou melhor, transparente igual água límpida.

Em um mundo tão polarizado, é normal estampar qualquer pessoa como partidária, uma vez que não concorde com suas ideias. Rotineiramente nos defrontamos com muitos rotulando os outros por simplesmente não concordarem com seus pensamentos em vez de debaterem em alto nível. Afinal, ideias deveriam ser respeitadas e discutidas com fundamentos técnicos. O principal fundamento técnico de qualquer negócio que aprendi na minha vida corporativa se chama resultado.

Podemos dizer que está aberta a temporada de desculpas e críticas aos modelos antigos ou os atuais que estão sendo propostos. E ouvi em Itajaí que Santos iria destinar carga para lá. Será? Alguém ouviu falar que Santos está com carga excedente ao ponto de desviar para Itajaí?

Enquanto isso, o certo é que conseguimos o primeiro terminal fantasma do Brasil. Não falo de um local que opera sem nenhum trabalhador portuário, como Roterdã, mas sim aquele que opera sem nenhuma carga, ou quase nenhuma, em área tão nobre. Uma visão triste para qualquer liderança do



setor portuário e que irá afetar toda a cadeia produtiva. Serviços fundamentais como a dragagem e aumento da bacia de evolução ficam como secundários, apesar de tamanha importância.

Seja qual for a direção da política pública portuária para aquela localidade, precisamos deixar claro que o modelo experimentado até agora não funcionou. O resultado é um terminal vazio e com o último BID (preço que um comprador está disposto a pagar por um ativo) que deu deserto. Ou seja, sem empresas participando. Por enquanto, ficamos com duas palavras que assombram o local: fantasma e deserto. Incrível como, nos negócios portuários do Brasil, todos querem tirar proveito do gelo, mas ninguém quer encher a forminha. Ficamos todos sem gelo, rodeados de fantasmas e no meio do deserto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMPULSO À SUSTENTABILIDADE E À INOVAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O lançamento do campus Senai Cimatec Mar, na última segunda-feira, dia 3, em uma iniciativa conjunta do Centro Universitário Senai Cimatec e da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), representa um passo importante para fortalecer a pesquisa e a inovação voltadas à Economia Azul. Com foco no desenvolvimento de atividades marítimas, industriais e comerciais, essa nova unidade tem o potencial de impulsionar a sustentabilidade e atender às crescentes demandas desse setor estratégico.

A implantação do Senai Cimatec Mar trará consigo uma série de benefícios significativos para a economia marítima e o País como um todo. Com a instalação de um centro de controle de operações, serão elaborados protótipos para testes e embarque de equipamentos e robôs, impulsionando a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico. Além disso, a criação de um centro de excelência portuária contribuirá para a otimização das operações portuárias, buscando eficiência e segurança.

Uma das áreas de destaque é a Energia Oceânica, que se concentrará no aproveitamento energético dos oceanos, explorando recursos renováveis e sustentáveis. Essa iniciativa reflete o compromisso com a inovação e a busca por soluções energéticas mais limpas e eficientes. O Senai Cimatec Mar proporcionará um ambiente seguro e relevante para o teste e desenvolvimento dessas tecnologias, preparando-as para aplicação no meio operacional.

A parceria entre o Senai Cimatec e a Codeba, estabelecida por meio de um contrato de Cessão de Uso Não Onerosa, promove a troca de conhecimento tecnológico e científico, treinamentos e realização de serviços em cooperação. Essa colaboração entre instituições públicas e privadas é fundamental para impulsionar a pesquisa e o desenvolvimento na área da Economia Azul.

A implantação do Senai Cimatec Mar também trará benefícios socioeconômicos importantes. Além de fomentar a ciência e a inovação na Bahia, a criação desse campus contribuirá para a formação de profissionais nas Ciências do Mar, valorizará a área do Porto e Comércio de Salvador e incentivará a construção de embarcações. Além disso, estudos sobre a proteção e conservação da vida marinha serão impulsionados, fortalecendo a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente.

Diante desse contexto, é fundamental que o Governo Federal e o setor privado invistam em pesquisas destinadas à Economia Azul. Esses investimentos proporcionam a expansão do conhecimento científico, impulsionam a inovação tecnológica e promovem o desenvolvimento sustentável. A Economia Azul é um setor com grande potencial econômico e ambiental, e é



necessário garantir que o Brasil esteja na vanguarda desse movimento, competitivo com os portos internacionais e aproveitando as oportunidades oferecidas pelos oceanos.

Portanto, é essencial que o Governo e o setor privado unam esforços para promover o investimento em pesquisas e desenvolvimento tecnológico voltados à Economia Azul. O Senai Cimatic Mar é um exemplo concreto de como parcerias entre instituições podem impulsionar a inovação e a sustentabilidade. Ao priorizar essa agenda, o Brasil estará fortalecendo sua posição como líder no desenvolvimento de soluções para os desafios e oportunidades oferecidos pelos oceanos, abrindo caminho para um futuro mais próspero e sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DNIT 1

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou nessa terça-feira, dia 4, os quatro indicados pelo Governo Federal para integrar a diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério dos Transportes. Agora, seguem para o plenário em regime de urgência as indicações de Fabrício de Oliveira Galvão, para a função de diretor-geral; Carlos Antônio Rocha de Barros, para o cargo de diretor-executivo; José Eduardo Guidi, para diretor de Infraestrutura Ferroviária; e Fabio Pessoa da Silva Nunes, para diretor de Infraestrutura Rodoviária.

DNIT 2

A indicação de Fabrício Galvão recebeu 20 votos favoráveis e nenhum contrário. Ele entrou no Dnit em 2015 e, no órgão, já exerceu os cargos de diretor-geral, superintendente regional de Alagoas e de chefe dos serviços de manutenção e de construção. O parecer sobre sua nomeação foi elaborado pelo senador Marcelo Castro (MDB-PI).

DNIT 3

Respondendo a perguntas de senadores da CI, Galvão informou que o Dnit está pesquisando os projetos não concluídos por falta de recursos, mas com condições de continuidade. O foco do órgão tem sido os serviços de manutenção nas rodovias federais em situação crítica.

DNIT 4

A condução do engenheiro Carlos Antônio Rocha de Barros, que já foi chefe do Setor de Infraestrutura Predial do Dnit, teve 19 votos a favor e um contrário. Foi o mesmo resultado obtido por Fábio Nunes, atual diretor de Infraestrutura Rodoviária substituto. Já a nomeação de José Eduardo Guidi conseguiu 20 favoráveis e nenhum contrário.

DEBÊNTURES

Também nessa terça-feira, dia 4, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou o projeto que cria as debêntures de infraestrutura, que poderão ser emitidas por concessionárias de serviços públicos. O PL 2.646/2020 foi aprovado na forma de um substitutivo do relator na Câmara, deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), com emendas do relator na CI, senador Confúcio Moura (MDB-RO). O texto segue para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE SER VOTADA NA SEXTA-FEIRA, PREVÊ PRESIDENTE DA CÂMARA

Arthur Lira e relator da proposta se reuniram ontem com governadores para debater mudanças no texto

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Arthur Lira disse que está “ouvindo todos os setores da sociedade — governadores, prefeitos e empresários —, em busca de um consenso para votar a reforma tributária” Crédito: Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

O texto da Reforma Tributária foi amplamente debatido ontem (7), em Brasília. A expectativa, segundo o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP), é que a matéria seja votada até esta sexta-feira (7). O presidente da Casa ressaltou que está “ouvindo todos os setores da sociedade — governadores, prefeitos e empresários —, em busca de um consenso para votar a reforma tributária”.

O presidente Arthur Lira e o relator da proposta, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-BA), receberam prefeitos e governadores para debater mudanças no texto. O Conselho de Desenvolvimento do Sul e o Consórcio de Integração Sul e Sudeste, junto com os governadores do Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, estiveram juntos ontem (4) em Brasília para articular as modificações.

Encabeçados pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), os dirigentes executivos estaduais receberam cerca de 193 parlamentares para os debates. A principal demanda deles é a definição de regras para o Conselho Federativo, o Fundo de Desenvolvimento Regional e um novo cálculo de transição para o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) entre o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Em conversa com jornalistas na Câmara dos Deputados, Aguinaldo Ribeiro confirmou que o Conselho Federativo e o Fundo de Desenvolvimento Regional “ficarão mais claros” e haverá um novo cálculo de transição para o IBS.

“Sugestões para o Conselho Federativo, o Fundo de Desenvolvimento Regional. Tem uma demanda política de deixar isso mais claro. No Conselho Federativo, vamos ter que ter paridade, estamos desenhando a melhor forma de fazer isso. A ideia é que tenhamos isso claro na PEC. A transição do IBS, estamos finalizando, estamos calculando e pactuando com todos os estados”, declarou o relator.

Aguinaldo Ribeiro disse acreditar que as divergências entre os governadores e os deputados serão sanadas hoje (5). “(Sobre) Esses pontos, já tínhamos um compromisso político de discutir. Vamos tentar fazer a convergência entre os estados no que for possível”, afirmou Aguinaldo.

Segundo o relator, o Conselho Federativo será mantido, mas com mais transparência e detalhes para dar paridade aos estados em relação à União. O deputado apresentou opinião contrária à manutenção do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) que pode permitir a manutenção da guerra fiscal entre os estados.

O deputado destacou que o texto prevê um Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais, que garantirá incentivos concedidos pelos governadores até 2032, e o Fundo de Desenvolvimento Regional, com ajuda financeira da União de R\$ 8 bilhões em 2029 e que passarão para R\$ 40 bilhões anuais a partir de 2033.

Após a reunião entre os governadores, o chefe do Executivo do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, disse que há consenso pela aprovação do texto, mas admitiu que a tramitação pode demorar mais. “Vai conseguir votar nesta semana? Talvez não, talvez tenha que jogar para a semana que vem, mas o importante é estar colocando na ordem do dia, estar colocado na agenda de cada um. Todo mundo

está se forçando. Até quem está aqui dando atenção para algo que é transformador pro Brasil”, disse.

Em um almoço na Frente Parlamentar do Empreendedorismo, o secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita, disse que São Paulo aceita perder “alguma coisa” em arrecadação, pela aprovação da Reforma Tributária.

O governador Tarcísio de Freitas reafirmou a fala do Secretário e disse que o estado paulista aceita “abrir mão” da arrecadação em curto prazo. “Eu não tenho dúvida disso. E o ganho no final é sintético, é o ganho para o país inteiro”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

NACIONAL - “O AGENTE MARÍTIMO NÃO SABE O PODER QUE TEM”

Entrevista de 4ª com MARCELO NERI

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



Entrevistado: Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) e vice-presidente regional eleito das Américas da Federação das Associações Nacionais de Fretadores de Navios e Agentes de Navegação (Fenasba)

“ESSA É MINHA PRINCIPAL META: ESTUDAR OS PROBLEMAS, VER O QUE OS PORTOS ESTÃO FAZENDO E LEVAR PARA A FONASBA, EM TERMOS DE AMÉRICAS, OS PROBLEMAS E AS MELHORES SOLUÇÕES”

O agenciamento marítimo brasileiro volta a se destacar no cenário mundial. O presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri, foi nomeado para ocupar a vice-presidência regional das Américas da Federação das Associações Nacionais de Afretadores de Navios e Agentes de Navegação (Fonasba, na sigla em inglês), a entidade que representa a categoria globalmente. Neri substituiu o brasileiro Waldemar Rocha Júnior, que teve de deixar a função na Fonasba por problemas de saúde.

Marcelo Neri foi anunciado como o novo vice-presidente regional das Américas em março deste ano, mas só tomará posse no cargo no próximo mês de outubro, em reunião da entidade na Jordânia.

Para o executivo, sua indicação é uma prova da importância do Brasil na cadeia de suprimentos e na logística marítima mundial. Na nova função, ele pretende ampliar a presença da Fonasba no continente, quer resolver desafios crônicos da categoria no País – como o polêmico entendimento da Receita Federal de que o agente tem responsabilidade solidária sobre eventuais erros do armador – e fomentar parcerias para programas de treinamento e qualificação profissional. Confira mais detalhes sobre os planos e as prioridades de Neri como integrante do comitê executivo da Fonasba na entrevista a seguir.

“O COMITÊ EXECUTIVO DA FONASBA NÃO QUERIA DEIXAR O BRASIL DE FORA”

Presidente, o sr. foi eleito como vice-presidente regional das Américas da Fonasba, a Federação das Associações Nacionais de Fretadores de Navios e Agentes de Navegação, o órgão mundial que representa essas categorias. Como foram essa indicação e escolha para o cargo?

A minha escolha ocorreu, primeiro, devido ao que eu venho fazendo (como presidente da Federação Nacional dos Agentes de Navegação Marítima, a Fenamar). Mas é principalmente porque, hoje, o Comitê Executivo da Fonasba não queria deixar o Brasil de fora (da direção da entidade), por ser um país importante nessa cadeia global de suprimentos, principalmente na parte do agronegócio. Então temos o País como um representante importante na cadeia do comércio exterior e havia uma

substituição de nomes. O Waldemar (Rocha Júnior, que ocupava a função de vice-presidente regional das Américas), que me antecedeu, estava saindo e teria de ser trocado. Eles poderiam ter trocado por um representante de outro país, mas decidiram continuar com o Brasil. E acharam que eu era propício, até por conta de ser uma pessoa jovem – tenho 51 anos – e que teria gás para representar as Américas no comitê.

O sr. foi indicado ao cargo e essa indicação foi aceita. Mas quando será a posse oficial?

Sim, eu fui indicado, meu nome foi sugerido, mas ainda tenho uma oficialização. Ela será em outubro, na reunião que faremos na Jordânia. O comitê executivo da Fonasba, que é quem toca as coisas da entidade, é formado pelo presidente, o vice-presidente e os vice-presidentes regionais. E são todos juntos que decidem dar o aval para a escolha (de um novo integrante do órgão), que depois é oficializada por todos os membros associados da Fonasba e nossos parceiros institucionais. Eu já estou atuando, já estou no cargo. Será mais uma formalidade.

“AFINAL TEM UMA FEDERAÇÃO MUNDIAL AQUI PEDINDO URGÊNCIA. NÃO É MAIS UMA ENTIDADE NACIONAL FALANDO SOZINHO, MAS É UMA ENTIDADE NACIONAL TENDO AO LADO UM ORGANISMO INTERNACIONAL, LIGADO A OUTROS ÓRGÃOS INTERNACIONAIS”

Atualmente, qual o principal papel da Fonasba? Por que é tão importante ter o Brasil no comitê dirigente dessa federação internacional?

As entidades de classe têm um papel estratégico. Eu costumo dizer que elas auxiliam muito na produção de riquezas. Cada empresa, especialmente as de médio e grande porte, sempre investem em seus quadros. E as entidades de classe fazem isso em um âmbito coletivo, liderando toda a categoria. Elas trazem os empresários, os gestores, os líderes, as empresas para um mesmo espaço, para troca de informações, para o network. E as federações têm sempre uma maior presença perante um governo. Quando a gente leva uma questão a um governo, ele sempre vai te perguntar da sua representatividade, sobre quem é você e quantas empresas você representa. E a gente tem de demonstrar nossa força. Por isso mesmo uma das minhas funções enquanto RVP (sigla de vice-presidente regional em inglês) é angariar novos associados. E a Fonasba, enquanto entidade de classe, não é apenas uma federação. Ela também integra órgãos mundiais e continentais, como a IMO (a Organização Marítima Internacional, agência da Organização das Nações Unidas) e a Cianam (a Câmara Interamericana das Associações Nacionais de Agentes Marítimos). Por exemplo, agora uma ação que tive foi ajudar a associação peruana. Eles me pediram ajuda pois estão com um sério problema de roubo e pirataria no Porto de Callao. Muito roubo e muita pirataria de navios na barra do porto. Então nós fizemos uma carta em conjunto para que eles levassem ao governo, pedindo que algo fosse feito o mais rápido possível, afinal tem uma federação mundial aqui pedindo urgência. Não é mais uma entidade nacional falando sozinho, mas é uma entidade nacional tendo ao lado um organismo internacional, ligado a outros órgãos internacionais. Isso já toma uma outra dimensão. Veja que a minha missão aqui na América, enquanto vice-presidente regional, também é proteger os interesses profissionais dos brokers de navios e dos agentes marítimos, é garantir que a visão deles chegue nos altos escalões da indústria marítima.

“SOU UM POUCO CÉTICO EM RELAÇÃO A MUDANÇAS NAS ATIVIDADES APENAS POR QUESTÕES AMBIENTAIS. NÃO ACREDITO QUE O SETOR DE NAVEGAÇÃO VAI MUDAR ALGO APENAS POR UM CRITÉRIO AMBIENTAL”



E quais seus principais planos como vice-presidente regional das Américas? O sr. já identificou quais as demandas que tentará resolver?

Tem algumas. Primeiramente, eu tenho algumas reuniões marcadas com alguns países membros. Minha primeira ação é escutar os membros, escutar as federações das associações e conhecer seus problemas. E aí vou fazer minha lista de prioridades. Fora isso, a minha plataforma é formar um benchmarking internacional para um benchmarking mundial, de melhores práticas. Na



Fonasba, nós temos uma plataforma, um banco de dados com mais de 200 portos, onde você tem informações de todos os portos para os agentes marítimos. Todos os membros podem acessar essa plataforma. E você tem lá (informações sobre) problemas e também as melhores práticas. E uma das ações que quero desenvolver é melhorar essa plataforma, especialmente com as melhores práticas. Com isso, vamos ver o que cada país tem. Eu já estou nesse ramo há algumas décadas. E eu vejo que os problemas (dos portos) não são muito diferentes, tanto no âmbito de agenciamento marítimo, quanto no âmbito de shipbrokers. E quando a gente fala de agenciamento marítimo, de shipbroker, a gente fala também de logística portuária. A gente observa que o mesmo problema que a gente tem no Brasil, a gente vê em outros países. É lógico que se vê soluções mais modernas. Então essa é minha principal meta: estudar os problemas, ver o que os portos estão fazendo e levar para a Fonasba, em termos de Américas, os problemas e as melhores soluções. E assim fazer um combinado disso tudo para chegar num denominador comum de benchmarking das melhores práticas. A divisão é um dos grandes sofrimentos do ser humano. Eu acho que a unidade, a união é o que se tem de melhor.

“NO BRASIL, EU VEJO O PORT COMMUNITY SYSTEM EM UMA ÁREA COM UM PONTO DE INTERROGAÇÃO”

Para conhecer as demandas dos outros países americanos, o sr. disse que fará reuniões com as entidades dessas nações. Mas os problemas brasileiros o sr. já conhece. Que demandas do agenciamento brasileiro o sr. pretende levar para debater na Fonasba?

Há algo que já temos observado, estudado e que, para o agenciamento marítimo, é o nosso calcanhar de Aquiles. É a questão da Receita Federal, das multas da Receita em cima da categoria (por supostas irregularidades cometidas pelo transportador marítimo ou pelo armador que representa). Ainda se confunde muito a pessoa jurídica do agente de carga com a do agente marítimo. E eu venho trabalhando nisso muito. Com a Fonasba, quero trazer como os países europeus tratam os agentes marítimos. Se não me engano, só a Itália tem a figura do agente marítimo como uma categoria regulamentada. Então eu começo a pensar se, aqui no Brasil, não seria o momento de se regulamentar a categoria. Seria como ocorreu com a entidade estivadora com a Lei 8.630, de 1993 (a então Lei de Modernização dos Portos). Só com a regulamentação conseguida com a lei, a gente traz a entidade estivadora para a luz do governo e então se forma o operador portuário. Mas o agente marítimo ainda é uma figura na “gray area” (área cinza). Mas ele é uma figura muito participativa (na operação portuária). Tanto é que alguns atores aí me procuram para debater o Port Community System, dado o conhecimento que o agente tem da operação, de estar presente em todos os momentos. Eu costumo dizer que o agente não sabe o poder que tem.

Como assim?

Por muitos anos, a gente talvez tenha sido uma categoria subvalorizada. Na verdade, nós não somos tão importantes em termos monetários na cadeia de suprimentos, no comércio exterior. Mas é um ator no comércio exterior muito importante em termos de informação, porque assume um papel catalisador. Então, com o agente, você tem as informações desde a origem da carga até o destino do comprador. E dessas informações, você pode produzir muita riqueza. O agente marítimo passa por uma transformação. Eu tenho dito isso dentro da Fenamar. E esse é um dos pontos da minha plataforma. E tenha a questão midiática – eu tenho levado o agente para a mídia. E com a tecnologia com que a gente está vivendo, você deixa de ser um pouco aquele ator que ficava no costado do navio, liberando serviços com as autoridades, e passa a ser um consultor de inteligência de mercado.

“INFELIZMENTE, NÓS NÃO TEMOS UMA GRANDE TRADIÇÃO EM CURSOS PARA O MERCADO DE SHIPPING”

Considerando alguns desafios atuais do setor de navegação, há várias legislações, especialmente na Europa, determinando uma redução na emissão de poluentes, a partir da queima do combustível da embarcação durante a navegação. Como está essa questão no continente americano? Os projetos envolvendo, no Brasil, o hidrogênio verde e o gás liquefeito de petróleo (GLP), já utilizado como combustível naval no continente europeu, podem ter qual impacto nesse cenário?



Eu tenho a missão de reportar essas questões para o comitê executivo. E veja que o comitê não é formado por europeus, mas ele praticamente tem um olhar europeu. E a gente discute lá que essas questões ainda vão demandar um tempo no Brasil. Aqui, esse será um debate de longo termo. E mesmo nos Estados Unidos, também não será algo rápido. É nós, como federação mundial, estamos totalmente a favor dessas restrições e da redução das emissões de poluente.

A partir do momento em que a Europa determina prazos para que essa legislação seja efetivada, a adoção dessas regras no continente europeu não acaba afetando e levando essas regras para outros países?

Eu acho que sim, principalmente quando a gente trata de convenções internacionais. E nesse momento, você começa a ter de adotar essas novas práticas ou, caso contrário, você pode ser retirado do mercado global. Mas isso ainda vai demandar um tempo para acontecer. E será como as certificações. O Governo não irá te obrigar a ter essa certificação. Mas o mercado vai te obrigar e, no domínio da cadeia corporativa, o seu cliente vai exigir que você tenha. Eu sou um pouco cético em relação a mudanças nas atividades apenas por questões ambientais. Não acredito que o setor de navegação vai mudar algo apenas por um critério ambiental. Mas certamente isso ocorrerá quando a parte econômico-financeira perceber que algumas medidas ambientais reduzem custos ou ampliam a eficiência. Aí sim, essas medidas vão ser implantadas. Não sou ingênuo de achar essa questão de que o lucro vai ser minimizado por uma questão ambiental mundial.

Então as regras ambientais são implantadas a partir do momento que elas são incorporadas ao modelo de negócios?

Exatamente. Quando você tem a justificativa econômico-financeira, aí você assimila com maior facilidade.

Durante a entrevista, o sr. citou o Port Community System, plataforma digital que busca reduzir o tempo das operações portuárias, principalmente o tempo necessário para o despacho das cargas de comércio exterior. A implantação desses sistemas é uma bandeira da Fonasba, que até participa da Associação Internacional dos Port Community System. No Brasil, chegou a ser estudada a instalação dessas plataformas, mas parte dos projetos foi interrompida. A Fonasba pode ajudar a desenvolver esse sistema?

No Brasil, eu vejo o Port Community System em uma área com um ponto de interrogação. O Governo sem capital para investir, algumas entidades privadas tentando fazer alguma coisa. Enfim, eu vejo a coisa ainda bastante solta.

Solta ou quase abandonada?

Vamos dizer solta para não utilizar abandonada. Às vezes, um ou outro vêm querendo pegar o PCS como uma oportunidade particular. Mas está claro que precisamos de capital para a implantação do sistema.

Diante da demanda de recursos para esse projeto, qual a melhor forma de implantá-lo então? É ter à frente o poder público, para custear o desenvolvimento da plataforma? Ou organizar a comunidade portuária e essas empresas assumirem os custos?

Eu nunca me dediquei a isso, a refletir sobre isso. Mas eu não vejo uma solução melhor do que uma parceria público-privada. E temos de ter o agente público envolvido. Ele tem de estar no projeto, seja uma autoridade portuária ou outro órgão. E também deve ter a iniciativa privada, o agente marítimo, o operador portuário. E ainda deve ter o capital financeiro, uma vez que sabemos que o poder público não tem recursos para isso. Mas ele pode tomar a dianteira, ser o líder.

Dos projetos desenvolvidos pela Fonasba, qual você pretende desenvolver nos países americanos?

Lá temos o Maritime Educational and Training Course Search, um banco de dados sobre cursos e treinamentos desenvolvidos para o setor. Eu sou muito adepto a programas de profissionalização e evolução dos quadros das agências. No Brasil, infelizmente, nós não temos uma grande tradição em cursos para o mercado de shipping (navegação). Então vejo que seria uma grande oportunidade trabalhar com a Fonasba e desenvolver parcerias, mesmo internacionais, com esses programas de treinamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

NACIONAL - GOIÁS RECEBE R\$ 1 BILHÃO PARA INVESTIR NA REVITALIZAÇÃO DE RODOVIAS

Verba direcionada pelo Ministério dos Transportes tem como objetivo fortalecer o escoamento da safra no Estado

Por **MARÍLIA SENA** marília@portalbenews.com.br e Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Renan Filho e representantes de Goiás participaram ontem, em Brasília, da solenidade de assinatura das ordens de serviço e de entrega de rodovias revitalizadas Crédito: Vosmar Rosa/MT

O Ministério dos Transportes anunciou o repasse de R\$ 1 bilhão para intervenções em trechos de rodovias federais em Goiás. A verba, segundo a pasta, vai fortalecer o escoamento da safra no Estado, considerado um importante corredor logístico para o agronegócio brasileiro.

Ontem, dia 4, foi realizada em Brasília a solenidade de assinatura de duas ordens de serviço e de entrega de 88 quilômetros de rodovias que puderam ser revitalizadas com parte desse valor.

“Diferentemente do passado, hoje nós temos recursos para executar obras durante todo o ano. Com aprovação do arcabouço fiscal, teremos capacidade de investir ainda mais nas rodovias brasileiras, para ajudar a fortalecer o agronegócio e a economia, pelo desenvolvimento do nosso país”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Também participaram da solenidade o vice-governador de Goiás, Daniel Vilela (MDB), deputados da bancada federal do Estado no Congresso Nacional e prefeitos dos municípios atendidos.

Uma das ordens de serviços aprovadas foi a da recuperação de 88 quilômetros da BR-060/GO. As intervenções serão feitas entre os municípios de Acreúna e Rio Verde.

Já para a BR-080/GO foi aprovada a elaboração dos estudos básicos para obras de pavimentação em 28 quilômetros da rodovia. Os trabalhos fazem parte do lote 2 e vão beneficiar oito municípios goianos. Segundo o Ministério dos Transportes, essas cidades são consideradas importantes para a integração nacional, já que permitem o acesso às regiões Norte e Nordeste do país.

Juntas, as iniciativas somam R\$ 91,6 milhões em investimentos federais.

Obras na BR-070

Também foram realizadas intervenções na BR-070/GO, considerada um dos principais eixos de ligação do Centro-Oeste para as demais regiões do Brasil. A rodovia, entre os municípios de Itaberaí e Itaguari, teve 28 quilômetros de pista recapeada. De acordo com a pasta, equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) concluíram os trabalhos nos trechos entre os quilômetros 162,5 e 190,8. Foram investidos R\$ 3,6 milhões na rodovia.

A BR-070/GO é conhecida por interligar cidades onde há predominância do agronegócio. A rodovia começa em Brasília e passa por Goiás e finaliza em Cáceres, cidade do Mato Grosso que faz fronteira com a Bolívia. Por essa via são transportados grandes volumes de laranja, soja e tomate, que saem do Centro-Oeste com destino às demais regiões do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

REGIÃO NORDESTE - CODEBA E SENAI CIMATEC LANÇAM CAMPUS

Unidade prevê implantação de centro visando soluções para otimizar operações portuárias
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A cerimônia de lançamento do Cimatec Mar foi realizada na última segunda-feira, no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador, e reuniu várias autoridades
Crédito: Jefferson Peixoto/Coperphoto/Sistema Fieb

O Centro Universitário Senai Cimatec, junto com a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), lançou um novo campus projetado para apoiar atividades e pesquisas marítimas, industriais e comerciais. Denominada de Senai Cimatec Mar, a nova unidade tem como objetivo fortalecer a inovação e a sustentabilidade,

atendendo às demandas crescentes da Economia do Mar. O início da implantação do campus está previsto para o segundo semestre deste ano e a unidade deve entrar em operação em 2025.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Senai Cimatec Mar instalará um Centro de Controle de Operações. Nesta base serão elaborados os protótipos para testes e embarcarão os equipamentos e robôs.

Está prevista a implantação de um Centro de Excelência Portuária, que se dedicará ao desenvolvimento de soluções para otimizar as operações portuárias, com foco em eficiência e segurança. Já a área de Energias Oceânicas trará tecnologias voltadas para o aproveitamento energético dos oceanos, explorando recursos renováveis e sustentáveis.

A área foi cedida pela Codeba para o Senai Cimatec em abril deste ano, após assinatura de um contrato de Cessão de Uso Não Onerosa, que prevê uma parceria entre as empresas para troca de conhecimento tecnológico e científico, treinamentos e realização de serviços em cooperação.

A Estação Científica do Senai Cimatec Mar ficará localizada em uma área afastada da costa marítima, fora de rotas de navegação, numa profundidade em torno de 25m, com solo de areia, em águas abrigadas e com baixo índice de turbidez.

De acordo com o Gerente de Desenvolvimento de Negócios do Senai Cimatec, Leonardo Nardy, o Cimatec Mar vai proporcionar um ambiente relevante e seguro para que essas tecnologias possam ser testadas e ter o seu desenvolvimento garantido, permitindo que cheguem em condições adequadas para aplicação no meio operacional.

“Nós não temos nenhuma instalação similar no país. Considerando toda nossa vocação e toda a extensão da Amazônia Azul, é importantíssimo que nós tenhamos uma infraestrutura que permita o desenvolvimento de pesquisas voltadas para a proteção e para o uso responsável dos oceanos”, analisou.

Para a presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia, Ana Paula Calhau, a chegada do novo campus vai contribuir com incremento tecnológico das atividades portuárias em setores, tais como, operações, logística e segurança.

“Acreditamos que nossos portos (Salvador, Ilhéus e Aratu) ganharão maior eficiência e efetividade em suas ações. Nossa parceria vai impulsionar a busca por novas ferramentas, sistemas de inovação e de automação dos portos. Com isso, estaremos em competitividade com os portos internacionais”, analisou.

A implantação do Senai Cimatec Mar trará benefícios para diversos setores que atuam na economia marítima. Entre eles: fomento à ciência e inovação na Bahia; formação de profissionais nas ciências do mar; valorização da área do Porto e Comércio de Salvador; incentivo à construção de embarcações; estudos sobre proteção e conservação da vida marinha; e parcerias para impulsionar a economia azul.

O lançamento do programa ocorreu em solenidade no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador na última segunda-feira (3).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/10/2023

REGIÃO NORDESTE - CAP DOS PORTOS DE SALVADOR E ARATU TEM NOVO PRESIDENTE

Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo foi empossado ontem

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



Da esquerda para a direita: o agora ex-presidente do CAP, Julio Cesar de Sousa Dias; a presidente interina da Codeba, Ana Paula Calhau; e o novo presidente, Luciano Bragagnolo. Crédito: Divulgação/Codeba

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) empossou ontem (4) o novo presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) dos portos de Salvador e Aratu-Candeias, Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo.

A reunião de posse do novo presidente do CAP foi acompanhada pela diretora-presidente interina da Codeba, Ana Paula Calhau, a diretora administrativa e financeira, Gilmara Temóteo, e outros membros da diretoria da Autoridade Portuária.

Em seu currículo, Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo acumula diversas funções no Governo Federal, tais como no Ministério de Segurança Pública, na Secretaria Especial de Relações Institucionais da Secretaria de Governo, no Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos e no Ministério da Justiça.

O Conselho de Autoridade dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias é formado por representantes do Poder Público, da classe empresarial e da classe dos trabalhadores, além de convidados da comunidade portuária.

Em nota, a Codeba também agradeceu ao agora ex-presidente do CAP, Julio Cesar de Sousa Dias, pelo trabalho prestado durante seu mandato.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/10/2023

REGIÃO SUL - IMBITUBA FAZ OPERAÇÃO PARA EXPORTAR 3,5 MIL BOIS PARA A TURQUIA

Esta é a primeira exportação de cargas vivas no terminal portuário desde 2019

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

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, realizou na última sexta-feira, dia 30 de junho, uma operação de embarque de gado vivo no navio Shorthorn Express. De acordo com a Autoridade Portuária, foram exportados 3.595 bois vivos com destino à Turquia. Sendo o único porto que opera

cargas vivas em Santa Catarina, Imbituba realiza o embarque de terneiros desde 2016, e a última exportação desta carga havia ocorrido em novembro de 2019.

A operação, que foi realizada ao longo da sexta-feira, foi acompanhada por servidores da SCPAR Porto de Imbituba e também pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A Agência Marítima Imbituba (AMIL) agenciou o navio e fez o despacho aduaneiro da carga e a empresa Simetria Logística foi a responsável pelo embarque no terminal portuário.



“ESSE TRABALHO É REALIZADO PELO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. NÓS COMPANHAMOS O EMBARQUE E ESTAVA TUDO DENTRO DAS NORMAS LEGAIS. ENTÃO, AVALIAMOS QUE FOI UM SUCESSO ESSA OPERAÇÃO”

FÚLVIO ROSAR NETO

superintendente do Ministério da Agricultura em SC

Imbituba é o único porto que opera cargas vivas em Santa Catarina, e a última exportação desse tipo havia ocorrido em novembro de 2019 Foto: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

Os animais que vão abastecer o mercado euroasiático vêm de propriedades rurais dos três estados da região Sul do Brasil. De acordo com a Autoridade Portuária, antes de serem embarcados, os gados ficaram em quarentena durante 21 dias no Estabelecimento Pré-Embarque (EPE), localizado no município de Capão Alto, em Santa Catarina. Além de questões sanitárias, também é fiscalizado o cumprimento de pré-requisitos de bem-estar animal.

Segundo Fúlvio Rosar Neto, superintendente do Mapa em Santa Catarina, os animais aptos para exportação têm todos o seu Certificado Zoossanitário Internacional (CZI), que atesta a procedência e o atendimento das condições sanitárias exigidas.

“Esse trabalho é realizado pelo Ministério da Agricultura. Nós acompanhamos o embarque e estava tudo dentro das normas legais. Então, avaliamos que foi um sucesso essa operação”, explicou.

Especializado no transporte do animal, o navio Shorthorn Express tem viagem estimada de 18 dias até o desembarque.

“Esta operação foi planejada e teve atenção e cuidados redobrados, mesmo antes de o navio atracar. Nossa equipe atuou para que o atendimento no Porto fosse o mais rápido possível, desde o acesso ao complexo portuário, e o trabalho conjunto e responsável com os agentes envolvidos fizeram com que o trabalho ocorresse tranquilamente, conforme programado”, disse Luis Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

REGIÃO SUL - AVIÃO QUE DESAPARECEU NO PARANÁ TRANSPORTAVA SERVIDORES DO GOVERNO DO ESTADO

Aeronave sumiu do radar na manhã de segunda-feira durante voo entre Umuarama e Paranaguá
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

O avião que desapareceu na região da Mata Atlântica na última segunda-feira (3) transportava dois servidores estaduais do Governo do Paraná. A aeronave partiu do município de Umuarama, no noroeste do Estado, com destino a Paranaguá, no litoral. As buscas estão sendo feitas por equipes do Corpo de Bombeiros com auxílio do Batalhão de Operações Aéreas da Polícia Militar no Paraná (BPMOA) e equipes de resgate da Força Aérea Brasileira.

A aeronave sumiu do radar, segundo o Corpo de Bombeiros, pouco depois das 10h de segunda-feira (3). Inicialmente, a previsão de chegada do avião em Paranaguá era de 10h24. A primeira solicitação para as equipes de emergência sobre o desaparecimento da aeronave ocorreu por volta das 14h.



As equipes de resgate dos ocupantes do avião vêm lutando contra o mau tempo na região da Mata Atlântica, que causa baixa visibilidade pelo ar Foto: Divulgação/BPMOA

INICIALMENTE, A PREVISÃO DE CHEGADA DO AVIÃO EM PARANAGUÁ ERA DE 10H24. A PRIMEIRA SOLICITAÇÃO PARA AS EQUIPES DE EMERGÊNCIA SOBRE O DESAPARECIMENTO DA AERONAVE OCORREU POR VOLTA DAS 14H

Segundo o BPMOA, três pessoas estavam na aeronave. O piloto Jonas Borges Julião, e os passageiros Felipe Furquim e Heitor Guilherme Genowei, ambos servidores do Governo do Paraná.

A assessoria de imprensa do Executivo Estadual confirmou a presença dos dois funcionários na aeronave.

Os trabalhos de busca estão sendo feitos por equipes de resgate da Força Aérea Brasileira, que deslocou uma aeronave do Mato Grosso do Sul para auxiliar nos trabalhos. Estão sendo utilizados os mais diversos equipamentos tecnológicos, tais como câmeras infravermelho, para detectar possíveis sinais de calor na mata.

As equipes de resgate vêm lutando contra o mau tempo na região da Mata Atlântica, que causa baixa visibilidade pelo ar. Equipes se deslocaram também, em grupos, para buscas por terra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - DESAFIOS E SOLUÇÕES NA ANÁLISE JURÍDICA DE PROCESSOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS: RUMO À ESPECIALIZAÇÃO E UNIFORMIDADE DECISÓRIA



FLÁVIA FARDIM

Sócia do Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e assessora jurídica da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Espírito Santo



JÚLIA SOUZA LUIZ

Advogada no Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e pós-graduanda em Governança Pública na Escola Brasileira de Direito

opinio@portalbenews.com.br

A análise de processos com matéria relativa a Direito Marítimo e Portuário exige aplicação de conhecimentos específicos do setor. Justamente em função da necessidade de especialização e aprofundamento no tema, é comum observar entendimentos jurisprudenciais que não aplicam idoneamente os preceitos desses ramos jurídicos. Isso pode gerar certa ineficiência das decisões e do tratamento adequado dos processos relativos aos setores marítimo e portuário, gerando até mesmo insegurança jurídica.

Frente a este problema, foi criada a Vara da Fazenda Pública e Marítima de Ipojuca, cidade em que se localiza o Porto de Suape, em Pernambuco (1). Situação semelhante ocorreu no Rio de Janeiro, que em todo o estado determinou que os processos relativos a Direito Marítimo fossem julgados pela vara especializada em Direito Empresarial (2). A expectativa é que, a partir desses mecanismos de atribuição de competências, a análise processual poderá ser realizada com atenção à complexidade e à especificidade do Direito Marítimo e Portuário.

É importante ressaltar, entretanto, que a criação de uma única vara específica para Marítimo e Portuário, como no caso de Pernambuco, pode condicionar o entendimento jurídico sobre todos os processos da região ao ponto de vista de apenas um magistrado. E essa questão merece especial



atenção, porque se de um lado há aqueles que pensam que isso é positivo pela possibilidade de uniformização de decisões, de outro lado, há os que acreditam que isso é negativo porque dificulta o amplo debate sobre lides semelhantes, porém com peculiaridades que não podem ser consideradas adequadamente.

Já no caso do Rio de Janeiro, por exemplo, diferentes decisões podem advir de diferentes varas especializadas em Direito Empresarial. Isso suprime a limitação ao entendimento de apenas um juiz e, ao mesmo tempo, mantém o grau de compreensão sobre a matéria marítima. Assim, concilia-se o grau de especificidade no julgamento das varas de Direito Empresarial com a diversidade de entendimentos, posto que não há apenas uma única vara especializada.

O debate sobre a competência em matéria marítima e portuária advém do século XIV, quando na Inglaterra foram criadas cortes especializadas sobre o tema (3). Até os dias atuais, esse debate tem se mantido em evidência, como se percebe na recente decisão do Presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo nos autos do Processo nº 2022/00132753, que submeteu, ao parecer da Corregedoria Geral de Justiça do Estado, a proposta de criação do “Núcleo para Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro” (4).

O estabelecimento desse núcleo tem sua origem no artigo 1º da Resolução CNJ nº 385, datada de 06/04/2021, que concede autorização aos tribunais para criar “núcleos de Justiça 4.0” especializados em uma determinada área, com competência abrangendo toda a região territorial sob a jurisdição do tribunal. Os principais objetivos da criação do núcleo para Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro no Estado de São Paulo envolvem a busca por previsibilidade, eficiência, qualidade e uniformidade nas decisões que envolvem os portos do estado, dentre eles o maior porto do Brasil, localizado em Santos.

No estado do Espírito Santo, os processos em matéria marítima e portuária estão distribuídos entre varas cíveis, varas da fazenda pública e varas únicas em cidades interioranas. Apesar da relevância dos portos capixabas – como o Porto de Vitória, que movimentava o mercado local, nacional e internacional com o transporte de cargas como minérios, granéis sólidos, fertilizantes e cargas em contêineres; e o Porto de Barra do Riacho, que tem ganhado relevância no setor de petróleo e gás –, as decisões que envolvem o tratamento de conteúdo relacionado a Direito Marítimo e Portuário ficam dispersas, variando conforme o entendimento do juiz encarregado, que muitas vezes pode não possuir o necessário conhecimento aprofundado sobre as complexidades e especificidades do ramo de portos.

Em suma, a especialização e a criação de varas ou núcleos especializados em Direito Marítimo e Portuário são medidas importantes para lidar com a complexidade e a especificidade desse ramo jurídico. Essas iniciativas visam a promover previsibilidade, eficiência, qualidade e uniformidade nas decisões relacionadas aos portos, garantindo um tratamento adequado aos processos e evitando a insegurança jurídica.

No entanto, é necessário encontrar um equilíbrio entre a especialização e a diversidade de entendimentos especializados. A concentração de todos os processos em uma única vara especializada pode limitar o debate e o amplo entendimento das questões, enquanto a distribuição em diferentes varas especializadas permite a diversidade de perspectivas. Cada abordagem tem suas vantagens e desafios e é fundamental avaliar qual é a mais adequada para cada contexto jurídico.

Em qualquer localidade, faz-se necessário ponderar cuidadosamente a criação de varas especializadas ou núcleos de justiça voltados para o Direito Marítimo e Portuário, com averiguação de medidas benéficas para promover a eficiência e a qualidade das decisões judiciais nessa área.

(1) A Vara da Fazenda Pública e Marítima de Ipojuca/PE foi criada pela Lei Complementar nº 71/2005, que alterou a Organização Judiciária do Estado de Pernambuco. Disponível em: Acesso em: 19 maio 2023.

(2) ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei nº 6956, de 19 de maio de 2023. Dispõe sobre a organização e divisão judiciárias do Estado do rio de Janeiro e dá outras providências. [S. I.], 2015.

(3) Conselho Nacional de Justiça, Justiça Pesquisa – Formas Alternativas de Gestão Processual: A Especialização das Varas e a Unificação de Serventias, 2020, p. 18.

(4) RICARDO MAIR ANAFE. 02 de maio de 2023. Processo nº 2022/00132753, São Paulo, 2 maio 2023.

É IMPORTANTE RESSALTAR, ENTRETANTO, QUE A CRIAÇÃO DE UMA ÚNICAVARA ESPECÍFICA PARA MARÍTIMO E PORTUÁRIO, COMO NO CASO DE PERNAMBUCO, PODE CONDICIONAR O ENTENDIMENTO JURÍDICO SOBRE TODOS OS PROCESSOS DA REGIÃO AO PONTO DE VISTA DE APENAS UM MAGISTRADO. E ESSA QUESTÃO MERECE ESPECIAL ATENÇÃO, PORQUE SE DE UM LADO HÁ AQUELES QUE PENSAM QUE ISSO É POSITIVO PELA POSSIBILIDADE DE UNIFORMIZAÇÃO DE DECISÕES, DE OUTRO LADO, HÁ OS QUE ACREDITAM QUE ISSO É NEGATIVO PORQUE DIFICULTA O AMPLO DEBATE SOBRE LIDES SEMELHANTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023

NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 11 DE JULHO – CURITIBA - PR

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

SUL EXPORT 2023
11 DE JULHO - 12H
CURITIBA - PR

Painel:
Acessos terrestres aos portos da região Sul

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

Mayhara Chaves
Gerente de Regulação da Rumo Logística

Beto Martins
Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina

Marcelo Fonseca
Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT

Sandro Alex Cruz de Oliveira
Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:
forumbrasillexport.com.br/eventos/sul-export/



SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PPI PEDE RADIOGRAFIA DE LINHAS DE TRANSMISSÃO E DARÁ PRIORIDADE A RORAIMA

Secretário Especial do PPI, Marcus Cavalcanti, diz que governo quer priorizar projeto Manaus-Boa Vista e monitora capacidade de resposta do mercado à demanda pelos novos projetos

Por Hanrikson de Andrade 5 de julho de 2023 Em Energia solar, Eólica, Política energética



Secretário especial do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti, diz que conexão de Roraima ao SIN é prioridade (Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil)

BRASÍLIA — O Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), sob comando da Casa Civil, pediu à Aneel e ao Ministério de Minas e Energia (MME) uma radiografia dos projetos de linhas de transmissão de energia já licitados no país.

O secretário Especial do PPI, Marcus Cavalcanti, conta à agência epbr que o governo quer priorizar o andamento do projeto Manaus-Boa Vista (parte do Linhão de Tucuruí) – cujas obras estão atrasadas há oito anos, em meio a burocracias, questionamentos judiciais e negociações com a comunidade indígena Waimiri Atroari.

Além disso, o governo está preocupado com a capacidade de resposta do mercado à demanda pelos novos projetos, diante da perspectiva de realização de megaleilões de transmissão entre 2023 e 2024.

O assunto, segundo Cavalcanti, precisará de “um olhar especial do PPI”.

Roraima será prioridade

Caberá ao PPI monitorar e facilitar o andamento do projeto do Linhão do Tucuruí, incluindo-o na carteira de investimentos estratégicos do governo para a área de energia nos próximos anos.

O trecho Manaus-Boa Vista, do Linhão de Tucuruí, é um projeto crucial para interligar Roraima ao Sistema Interligado Nacional.

Único estado que não faz parte do SIN, Roraima depende da geração de usinas a óleo combustível e a gás natural – cujos custos, mais elevados, são subsidiados por meio das tarifas de energia, via CCC (Conta de Consumo de Combustíveis).

O empreendimento foi licitado em 2011, com previsão de conclusão para 2015, mas as obras de construção da linha só devem começar este mês.

A retomada do projeto só foi possível após acordo com as lideranças locais, fechado em 2022 – a linha corta a terra indígena Waimiri Atroari, onde já existe uma estrada federal (a BR-174).

Além disso, houve um acordo sobre a revisão dos valores de remuneração da linha.

Foi preciso aportar recursos públicos para reduzir custos da concessionária Transnorte – formada por Eletronorte e Alupar. Ao todo, o Tesouro Nacional vai desembolsar R\$ 88,5 milhões do programa Pró-Amazônia Legal para cobrir despesas com compensação ambiental.

Toda quinta-feira, uma cobertura especial do mercado de gás natural, do suprimento ao consumo

Os megaleilões de integração das renováveis do Nordeste

O governo aposta na contratação de energias renováveis e nos megaleilões de linhas de transmissão, necessárias para escoar essas energias limpas, como um dos eixos do “novo PAC”.

O Palácio do Planalto articula, para o segundo semestre, o lançamento do programa de infraestrutura – uma estratégia, tocada pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT), para fortalecer a imagem da gestão do presidente Lula, sobretudo nas regiões mais pobres.

Cavalcanti disse à epbr que o governo está preocupado em relação ao aumento expressivo da demanda por suprimentos para construção das novas linhas de transmissão de energia. Para ele, esse é um assunto que precisará de um olhar especial do PPI, no trabalho de cooperação com a iniciativa privada.

“Há preocupação do governo com o apetite do mercado, não só para concorrer nos leilões, mas também com o aumento da demanda por suprimentos”, comentou.

Na sexta (30/6), a Aneel realizou, com sucesso, o leilão de transmissão nº/2023: negociou todos os lotes oferecidos com um deságio médio de 50,97% e assegurou investimentos de R\$ 15,7 bilhões em mais de 6 mil quilômetros de linhas.

Foi o primeiro de uma série de megaleilões para ampliar a capacidade de escoamento da geração de energia de polos produtores para os centros de carga. Um dos objetivos é levar mais energia renovável, especialmente eólica, do Nordeste para o Centro-Sul.

O governo estima atrair investimentos de R\$ 60 bilhões com os leilões de transmissão previstos até março de 2024.

“Vamos bater o recorde de governo com maior número de leilões em um ano. Já fizemos sete e temos outros oito marcados, entre os quais os gigantes de transmissão que, somados com o próximo ano, podem envolver investimentos em torno de R\$ 60 bilhões em licitações”, declarou o secretário do PPI, durante participação no Brasil Road Invest 2023, em junho.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/10/2023

UNIPAR QUER NEGOCIAÇÕES EXCLUSIVAS PELA BRASKEM

Unipar condicionou o avanço da negociação pela Braskem à exclusividade nas tratativas para aquisição do ativo

Por epbr 5 de julho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás, Política energética



Trabalhadores em operação da Braskem (Foto: Divulgação)

Unipar quer negociações exclusivas pela Braskem. Empresa condicionou o avanço para o processo de “due diligence” (auditoria) na companhia petroquímica à exclusividade nas tratativas para aquisição do ativo.

— De acordo com o Valor, no entanto, a Petrobras e bancos credores da Novonor (ex-Odebrecht) – que têm ações da



Braskem como garantia – preferem manter o processo aberto à competição.

– Além da Unipar, um consórcio formado pela Apollo e Adnoc, de Abu Dhabi, apresentou uma oferta formal por 100% da Braskem. A proposta da Unipar é a que mais agrada a Novonor, que quer manter uma fatia minoritária de 4% na petroquímica.

Adnoc, aliás, quer combinar negócios com a OMV. Empresas negociam combinação da Borouge e Borealis para criar uma gigante global de produtos químicos e plásticos, avaliada em US\$ 30 bilhões. O valor exato e a estrutura de controle do negócio, contudo, ainda são obstáculos para um acordo. (Bloomberg)

Da Rússia para a África. As exportações de produtos refinados russos para o continente africano aumentaram cerca de 14 vezes desde a invasão da Ucrânia: de 33 mil barris/dia (na maior parte gasolina), antes da guerra, para 420 mil barris/dia em março de 2023.

— Nigéria, Tunísia e Líbia aumentaram acentuadamente as compras depois que a União Europeia impôs um embargo aos produtos russos. (S&P Global Commodity Insights)

Petróleo sobe. Contrato do Brent para setembro avançou 2,14% nesta terça (04/7), para US\$ 76,25 por barril, em sessão marcada por baixa liquidez e sem drivers importantes, em meio ao feriado de Dia da Independência dos Estados Unidos. Investidores ainda digerem os cortes na oferta da commodity realizados pela Arábia Saudita e a Rússia. (Valor)

Concentração da produção de petróleo cai no Brasil. Parcela da Petrobras nos barris produzidos no país caiu em 2022, pela primeira vez, na média anual, para menos de 70% desde a flexibilização do monopólio estatal, em 1997.

– A estatal, que respondia por 90% de todo o volume de óleo produzido no Brasil em 2013, fechou 2022 com uma fatia de 68,3%. No acumulado de 2023, essa participação se aproxima dos 64%. E a parcela das empresas que não a Petrobras já ultrapassa a marca de 1 milhão de barris/dia. (epbr)

Créditos de GD para instituições beneficentes. Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou nesta terça (4/7) projeto de lei que permite a doação de créditos de energia de micro e minigeração distribuída a instituições beneficentes. O texto segue para o Plenário. (Agência Senado)

Opinião. Para garantir energia barata, limpa e segura é preciso aumentar a diversificação das fontes renováveis, escrevem Luiz Eduardo Barata e José Marangon: Setor elétrico está à deriva enquanto mudança climática avança

Fábrica de elétricos na Bahia. A chinesa BYD confirmou nesta terça (4/7) o investimento de R\$ 3 bilhões em um complexo fabril em Camaçari, para fabricação de veículos elétricos e processamento de minerais críticos para exportação. Localizado a 50 km da capital do estado, Salvador, será composto por três células fabris. (epbr)

Cocal está construindo sua segunda planta de biogás, na unidade de Paraguaçu Paulista (SP), no oeste do estado. Com investimento de R\$ 216 milhões, a nova unidade será 100% destinada à conversão em biometano e terá capacidade de até 60 mil m³/dia durante a safra. A expectativa é iniciar as operações em abril de 2025. (epbr)

Saint-Gobain fechou contrato de quatro anos com a Gás Verde para fornecimento de 468 mil metros cúbicos de biometano por ano para o abastecimento integral da fábrica de materiais de construção da Quartzolit em Queimados (RJ). A unidade, que produz argamassas e rejuntas, se tornará a primeira fábrica do segmento no país a usar o combustível 100% renovável. (epbr)

EUA anunciam US\$ 25 milhões em subsídios para etanol e biodiesel. O Departamento de Agricultura (USDA) planeja investir em 59 projetos em 14 estados, da Califórnia a New Hampshire. Os recursos são derivados da Lei de Redução da Inflação. (Forbes)

Fukushima despeja água no Pacífico. Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) aprova despejo de água tratada da usina nuclear, num passo fundamental para a liberação da água contaminada, apesar de protestos dos vizinhos asiáticos. (Nikkei Asia, via Valor)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/10/2023

FUNDO DE INVESTIMENTO DE PEDRO PARENTE, EX-PETROBRAS, ENTRA NO MERCADO DE BIOMETANO

eB Capital fecha parceria com Sebigas Cótica para desenvolver bioprodutos a partir do tratamento de resíduos agroindustriais em larga escala

Por epbr 5 de julho de 2023 Em Mercado de gás, Transição energética



Pedro Parente, cofundador da eB Capital, marca entrada no mercado de biometano (Foto: Divulgação)

RIO — A eB Capital, gestora de investimentos alternativos que tem como um de seus fundadores Pedro Parente (ex-Petrobras), e a Sebigas Cótica anunciaram uma sociedade para desenvolver bioprodutos a partir do tratamento de resíduos agroindustriais em larga escala. A parceria pretende produzir biometano, CO₂ para a indústria alimentícia e fertilizante orgânico.

Ao todo, serão investidos R\$ 600 milhões até 2025 no desenvolvimento do negócio – uma plataforma de biosoluções batizada de Bioo.

A sociedade será controlada pela eB Capital, fundada por Pedro Parente junto com os sócios Eduardo Sirotsky Melzer e Luciana Antonini Ribeiro – ambos ex-Grupo RBS.

A operação da Bioo, contudo, ficará à cargo da Sebigas Cótica, empresa especializada em tratamento de resíduos e produção de biogás.

Biometano será fornecido à Sulgás

Cerca de R\$ 300 milhões serão investidos com capital próprio na conclusão da construção da primeira usina, próxima ao Polo Petroquímico do Sul, em Triunfo (RS), e na estruturação das demais unidades.

A primeira planta já possui contrato firmado com a Sulgás, para fornecimento do biometano – que será injetado diretamente na rede de gasodutos da distribuidora de gás canalizado.

A unidade deve entrar em operação até o fim de 2024.

A sociedade entre a eB Capital e Sebigas Cótica vai captar outros R\$ 300 milhões junto a instituições financeiras e fundos institucionais de organizações oficiais de fomento, para avançar com o plano de negócios.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/10/2023

GOVERNO E PETROLEIRAS ASSINAM CONTRATOS DA PRIMEIRA OFERTA PERMANENTE

O leilão das áreas ocorreu em dezembro de 2022 e prevê investimento mínimo previsto de R\$ 1,44 bilhão para a fase de exploração.

Por epbr 5 de julho de 2023 Em Petróleo e gás



Secretário Executivo do MME, Efraim Cruz, durante a assinatura dos contratos da primeira oferta permanente de áreas de exploração e produção de óleo e gás. Crédito: Tauan Alenca/MME

BRASÍLIA — Foram assinados nesta quarta-feira (5/7) os contratos dos quatro blocos arrematados no 1º

Ciclo da Oferta Permanente no Regime de Partilha de Produção de Petróleo. O leilão das áreas ocorreu em dezembro de 2022. O investimento mínimo previsto é de R\$ 1,44 bilhão para a fase de exploração.

Os contratos foram assinados pelo Ministério de Minas e Energia (MME), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Pré-sal Petróleo S.A (PPSA) e as seis empresas vencedoras: bp, Petrobras, Petronas, Qatar Energy, Shell e TotalEnergies.

Veja quais são os blocos:

- Petrobras (30%)/TotalEnergies (30%)/Petronas (20%)/Qatar Energy (20%): Pagou R\$ 65,443 milhões em bônus de assinatura pelo bloco Água Marinha (Bacia de Campos). A proposta foi de 42,4 % em excedente em óleo.
- Petrobras (100%): Desembolsou R\$ 511,692 milhões por Norte de Brava (Bacia de Campos). O percentual de excedente em óleo proposto pela companhia foi de 61,71%.
- bp(100%): Pagou R\$ 8,861 milhões por Bumerangue (Bacia de Santos).O percentual de excedente em óleo ofertado foi de 5,9%.
- Petrobras (60%)/Shell (40%): O consórcio desembolsou, em bônus, R\$ 330,256 milhões por Sudoeste de Sagitário (Bacia de Santos). O percentual de excedente em óleo ofertado foi de 25%.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

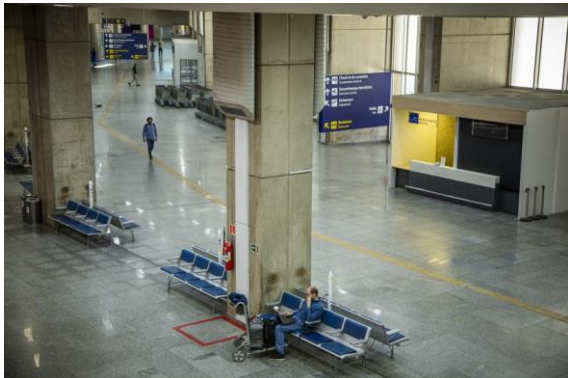
TCU: MINISTRO PEDE VISTA E ADIA POR 30 DIAS DECISÃO SOBRE O AEROPORTO DO GALEÃO

Julgamento é resposta à consulta dos Ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes sobre a possibilidade de a União aceitar a desistência do processo de relicitação

Por Geralda Doca — Brasília

O ministro Walton Alencar, do Tribunal de Contas de União (TCU), pediu vista por 30 dias e adiou o julgamento do caso que pode destravar a concessão do Galeão. O julgamento é uma resposta à consulta dos Ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes sobre a possibilidade legal de a União aceitar a desistência do processo de relicitação, devolução amigável da concessão para nova licitação e ressarcimento de investimentos realizados.

Além do Galeão, uma decisão favorável pode beneficiar outros concessionários de aeroportos, como Viracopos (Campinas-SP), de rodovias, portos e ferrovias, além dos setores de energia e telefonia.



Vazio. O terminal de passageiros do Galeão vazio, refletindo a queda em número de viajantes no aeroporto internacional Guito Moreto/Agência O Globo

O ministro relator do processo, Vital do Rego, votou a favor da consulta encaminhada pelo governo federal sobre a possibilidade de desistência de relicitação e renegociação do contrato de concessão. Neste caso, o ministro listou 14 condicionantes a serem seguidos pela União.

Entre elas, a manutenção da outorga assumida originalmente pela concessionária, trazida a valor presente. Dívidas vencidas terão que ser regularizadas e no caso de postergação de pagamentos, é preciso do aval do Ministério da Fazenda.

No entendimento do ministro relator, há amparo legal para o poder concedente, no caso, a União aceitar a desistência. Ela não poderia ocorrer unilateralmente, pelo concessionário. Pela lei, a adesão ao processo de relicitação é irrevogável e irretroatável.

- O caráter irrevogável e irretroatável se restringe exclusivamente à declaração formal do contratado de adesão ao processo de relicitação - disse o ministro.

No caso de aeroportos, ferrovias e portos, o ministro propôs a realização de estudos que comprovem a vantagem da renegociação do contrato atual para o poder público em vez de dar prosseguimento à relicitação. Esse processo costuma demorar entre dois e três anos.

Outra exigência é demonstração da capacidade econômico-financeira do concessionário durante o período restante do contrato. Esse prazo pode ser alongado na renegociação.

Em contrapartida, o concessionário terá que abrir mão de ações judiciais anteriores à assinatura do termo aditivo da relicitação e ficará proibido de entrar com outro pedido de relicitação.

No caso do Galeão, por exemplo, as autoridades do Rio têm pressionado o governo por uma decisão rápida, diante do esvaziamento do aeroporto.

Além disso, a partir de outubro, voos do Santos Dumont deverão ser ficar mais restritos, e a partir de janeiro, o aeroporto central do Rio só terá destinos para Congonhas (ponte aérea) e Brasília por decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A medida tem por objetivo aumentar o volume de passageiros no Galeão.

Em novembro, a Changi aderiu ao processo de relicitação e em fevereiro, com a mudança no governo, a operadora manifestou intenção de desistir do processo e permanecer operando o Galeão. Isso, no entanto, passa pela revisão do contrato, diante da outorga elevada, em torno de R\$ 1 bilhão por ano.

O Galeão foi leilado em 2013 por R\$ 19 bilhões, com ágio de 294%. A crise na economia nos seguintes e a pandemia agravou os problemas do Galeão e derrubou as receitas com tarifas.

Elogios indicam maioria para aprovação

Antes do início da sessão, circulou a informação sobre o pedido de vista. Alguns ministros da Corte tentaram fazer Alencar mudar de ideia, mas não tiveram êxito. Walton alegou necessidade de estudar melhor a matéria.

O presidente do TCU, ministro Bruno Dantas, fez um apelo para que matéria volte ao plenário o mais rápido possível porque há uma fila de concessões "frustradas" à espera de uma definição do Tribunal. Ele citou Galeão e Viracopos, além de rodovias e uma ferrovia.

- Creio que 30 dias é um prazo razoável, mas, se for possível voltarmos à matéria antes disso, será absolutamente bem-vindo - disse Dantas.

- Espero que o ministro Walton traga sugestões maravilhosas para que a gente possa incorporar - completou o relator.

Contudo, alguns ministros como Benjamin Zymler, Antonio Anastasia, Aroldo Cedraz, além de Dantas, elogiaram o voto do relator, indicando que já há maioria a favor da consulta.

O julgamento da matéria no TCU envolve a articulação direta de quatro ministros do governo, Portos e Aeroportos, Transportes, Advocacia-Geral da União e Planejamento e Gestão. O governo alea que a decisão do TCU vai destravar investimentos da ordem de R\$ 80 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/10/2023

CÂMARA DEVE VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA NESTA QUINTA-FEIRA, ANTES DE CARF E ARCABOUÇO FISCAL

Plano é que o restante dos projetos econômicos sejam avaliados na sequência, até sexta-feira, quando as votações podem ser remotas

Por Manoel Ventura — Brasília



O presidente da Câmara, Arthur Lira, que reunirá líderes na segunda-feira Divulgação/Câmara dos Deputados

Após o avanço das negociações com governadores e setores econômicos, a Câmara dos Deputados deve votar a Reforma Tributária como primeiro item da pauta desta quinta-feira, de acordo com interlocutores do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL).

O plano é que o restante dos projetos econômicos seja avaliados na sequência, até sexta-feira, quando as votações podem ser remotas.

Assim, o projeto que muda o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), o tribunal da Receita, só seria votado depois da análise da Reforma Tributária. Esse projeto trava a pauta do projeto do arcabouço fiscal, que precisa de uma última chancela dos deputados.

As negociações da Reforma Tributária avançaram, com o relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), cedendo em alguns pontos. Isso abriu caminho para ampliar o apoio de parlamentares e de partidos como o Republicanos, legenda do governador paulista Tarcísio de Freitas. Ele decidiu apoiar o texto.

As negociações para o Carf, porém, estão mais truncadas, com deputados cobrando a liberação de emendas e cargos para apoiar o texto - uma das prioridades da agenda do ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Com relação à reforma, há uma crítica na Câmara a uma suposta falta de empenho do governo para aprovar o tema, na visão de aliados de aliados de Lira. Embora Haddad esteja participando de reuniões e ajudando na construção técnica da proposta, parlamentares afirmam que o núcleo político do governo não atuou para conquistar votos ou sequer para ajudar na contagem.

No União Brasil, a irritação é pela demora na nomeação do deputado Celso Sabino (União-PA) para o Ministério do Turismo, o que já vem sendo dado como certo mas ainda não foi oficializado.

Após críticas de que o governo estava ausente das negociações para aprovar a reforma tributária, o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, reuniu-se com os líderes do Republicanos, União Brasil, Cidadania e PP. O pedido do governo foi para que a Câmara vote o projeto do Carf antes do recesso.

- Vamos tentar (votar o Carf) depois da tributária - disse o líder do União na Câmara, Elmar Nascimento (BA).

O líder do governo na Câmara, José Guimarães, afirmou que a expectativa é votar a reforma tributária amanhã e, em seguida, o Carf.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/10/2023

SENADO APROVA O MARCO LEGAL DAS GARANTIAS DE EMPRÉSTIMOS

Texto sofreu alterações e terá que passar por nova votação na Câmara

Por Lauriberto Pompeu



Plenário de Senado 28/02/2023 Agência Senado

O Senado aprovou nesta quarta-feira o projeto do Marco Legal das Garantias. A iniciativa sofreu mudanças no relatório do senador Weverton Rocha (PDT-MA) e irá voltar para a análise da Câmara dos Deputados.

O texto altera as regras relacionadas às garantias de empréstimos, com objetivo de diminuir o risco de inadimplência do devedor e assim reduzir o custo do crédito. O relator decidiu retirar a flexibilização da proteção do bem de família. Na versão aprovada pela Câmara, os deputados tinham permitido a penhora do único imóvel de uma família, pela versão atual, agora, isso ficará impenhorável.

Outra mudança foi retirar o fim do monopólio da Caixa Econômica Federal sobre as operações de penhor com caráter permanente e contínuo. Weverton colocou como opcional a criação das Instituições Gestoras de Garantia (IGG), intermediárias para avaliar os bens dos devedores, fazer o registro deles nos cartórios e promover a execução da dívida.

Mesmo com as alterações, o senador do PDT decidiu manter em seu parecer a possibilidade que um mesmo imóvel seja usado como garantia em mais de uma operação de crédito, como tinha sido aprovado pela Câmara em junho do 2021.

Um trecho do relatório acabou sendo excluído e vai ser tratado por meio de um projeto de lei da senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS). A iniciativa da senadora será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e trata da desjudicialização da execução civil. A iniciativa prevê que execução dos títulos civis passa a ser de responsabilidade de um tabelião de protesto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/10/2023

CONSELHO FEDERATIVO: ENTENDA COMO VAI FUNCIONAR E POR QUE HÁ RESISTÊNCIA DE ALGUNS GOVERNADORES

Órgão vai centralizar arrecadação do IBS, novo imposto que unirá ICMS e ISS

Por Victoria Abel



Governadores de Santa Catarina, Rio, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Espírito Santo e Mato Grosso do Sul: ajustes para chegar a um consenso na Reforma Tributária Breno Carvalho

Um dos pontos essenciais da Reforma Tributária é a unificação de impostos. Entre os tributos que serão unificados há um estadual, o ICMS, e um municipal, o ISS. De acordo com o texto, eles serão reunidos no Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). Para administrar a arrecadação desses impostos durante a transição e após o pleno estabelecimento do IBS, a proposta prevê

a criação do Conselho Federativo.

A unificação dos tributos

A primeira etapa da reforma trata apenas dos impostos sobre consumo

TRIBUTOS FEDERAIS

IPI

Imposto sobre Produtos Industrializados

COFINS

Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

PIS

Programa de Integração Social

CBS

Contribuição sobre Bens e Serviços

TRIBUTO ESTADUAL

ICMS

Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

TRIBUTO MUNICIPAL

ISS

Imposto sobre Serviços

IBS

Imposto sobre Bens e Serviços

OUTROS IMPOSTOS

ITCMD

Imposto de Transmissão Causa Mortis e Doação (estadual)

Poderá ter alíquotas progressivas

IPVA

Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (estadual)

Poderá ser cobrado de iates e jatinhos

IPTU

Imposto Predial e Territorial Urbano

Poderá ter sua base de cálculo atualizada por decreto municipal

Mas a criação do conselho e a forma como ele vai funcionar não é um consenso e se tornou um dos principais entraves para a aprovação da reforma. De um lado, estão grandes cidades e os estados mais ricos da federação, como São Paulo e Rio, que temem perder arrecadação e autonomia. Do outro, estão cidades e estados menores, que não se opõem à criação do conselho.

Está no cerne dessa discussão ainda uma mudança na forma de tributar os produtos, que passará a ser no destino e não na origem. Isso muda por completo o sistema de tributação atual, ao reorganizar a distribuição de recursos entre estados e municípios. Mas, afinal, como vai funcionar o Conselho Federativo? E por que ele provoca tanta resistência? Veja abaixo

Infográfico sobre os impostos que serão unificados com a reforma tributária — Foto: Arte GLOBO

Como é feita a tributação hoje?

Atualmente, quando um produto é fabricado em São Paulo, por exemplo, e vendido para um consumidor que mora no Ceará, o dinheiro arrecadado com a venda do produto fica no local em que está a

sede da empresa, ou seja, onde ele foi produzido (princípio da origem).

Incidem diversos impostos sobre bens e serviços produzidos no país, entre eles o ICMS, estadual, e o ISS municipal. Há ainda tributos federais, como PIS, Cofins e IPI.

O que vai mudar com a Reforma Tributária?



O ICMS e o ISS serão extintos e substituídos por um único imposto sobre bens e serviços, o IBS. E os três outros tributos federais serão unificados na Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

Além da unificação desses impostos, haverá uma mudança na forma de tributação. Os novos tributos sobre o consumo serão destinados à região em que está o consumidor do produto ou serviço, seguindo o princípio do destino.

O que é o Conselho Federativo?

O Conselho Federativo é o órgão que será criado para administrar a arrecadação do IBS. A ideia original era que ele centralizasse a gestão desses recursos, sendo responsável pela distribuição do dinheiro arrecadado entre os entes federativos.

Isso porque a reforma tem como critério a não cumulatividade, ou seja, o imposto é pago uma vez e descontado nas etapas seguintes da produção. Esse conselho permitiria que os créditos tributários acumulados ao longo da cadeia produtiva fossem pagos.

Quem participa do Conselho Federativo?

O conselho será formado por representantes de estados e prefeituras. Mas não há detalhes na proposta de Reforma Tributária de como seria exatamente a formação desse colegiado. A falta de detalhes - que só seriam divulgados posteriormente, por meio de uma lei complementar - provocou a reivindicação de governadores que temiam pouca representatividade no órgão.

Por que alguns governadores se opuseram ao Conselho Federativo?

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) foi um dos primeiros a se opor ao conselho. Num primeiro momento, ele defendeu que a cobrança de impostos se mantivesse descentralizada como é hoje.

Tarcísio propôs que o imposto do que fosse fabricado em São Paulo fosse feita em São Paulo, cabendo ao governo paulista repassar ao estado de destino do produto a parte que lhe coubesse na arrecadação. O governador do Rio, Cláudio Castro, também defendeu uma gestão descentralizada,

Isso provocou reação de vários governadores, que temiam atraso nos repasses. Após conversas com governadores e com o relator da reforma, Aguinaldo Ribeiro, surgiu a proposta de um modelo híbrido: os impostos relativos a um produto fabricado e vendido em um determinado estado seriam geridos por esse estado.

A arrecadação com operações interestaduais - por exemplo, um produto fabricado em São Paulo e vendido no Ceará - seria destinada à origem do produto e a partilha dos recursos com os estados de destino seria feita por uma Câmara de Compensação.

Que mudanças devem ser feitas no Conselho Federativo?

Após discussões entre os estados das regiões Sul e Sudeste, Tarcísio e Castro abriram mão da ideia de criação de uma câmara de compensação e seguiram os demais estados do Consórcio de Integração Sul Sudeste (Cosud).

Em reunião no dia anterior, os governadores haviam proposto como solução para o impasse do Conselho Federativo que as deliberações do órgão tivessem dois níveis de aprovação, equilibrando as decisões de todos os entes federativos.

Além de cada estado ter um voto sobre a redistribuição de impostos, cada região do país teria peso para influenciar as decisões.

Assim, segundo o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB-RS), além do quórum de deliberação pela maioria dos estados, haveria a exigência de um quórum regional. Seria formada uma maioria para aprovar a distribuição de recursos que precisaria também de 50% ou 2/3 dos votos regionais.

Isso porque Norte e Nordeste, com 16 estados, as regiões Norte e Nordeste teriam 16 votos, alcançando sempre a maioria na votação, caso o critério de aprovação considerasse apenas o peso os estados.

A ideia está sendo analisada pelo relator da proposta, Aguinaldo Ribeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/10/2023

GRUPO DE PARTIDOS DA BASE DO GOVERNO LULA PEDE 'INVESTIGAÇÃO' DE CAMPOS NETO PELA MANUTENÇÃO DA TAXA DE JUROS EM 13,75%

Na lista estão representantes do PT, PV, MDB, PSD, PSol, PSB, PDT, PC do B e Rede

Por Renan Monteiro e Victoria Abel — Brasília



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto Edilson Dantas/Agência O Globo

Lideranças de diferentes partidos da base do governo na Câmara vão entregar na tarde desta quarta-feira ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, uma petição contra Roberto Campos Neto - atual mandatário na chefia do Banco Central. Na lista estão representantes do PT, PV, MDB, PSD, PSol, PSB, PDT, PC do B e Rede.

O pedido é de instauração de procedimento apuratório “acerca da política monetária do Banco Central do Brasil”, diz trecho do comunicado. Os parlamentares querem uma investigação de “possível motivação viciada e vício de finalidade, desconectada dos acontecimentos fáticos precedentes que levaram o Banco Central do Brasil a manter a taxa de juros em 13,75%”.

A Selic está neste mesmo patamar desde agosto de 2022 e o começo da trajetória de alta foi em janeiro de 2021, quando a taxa básica de juros da economia estava em 2%.

O Comitê de Política Monetária (Copom) - que decide a taxa básica de juros da economia a cada 45 dias - é formado pelo total de oito diretores e o presidente do Banco Central, atualmente Roberto Campos Neto. Ou seja, é uma decisão colegiada e cada membro tem autonomia dos votos.

Na petição, os parlamentares pedem “apuração” da “responsabilidade” do atual presidente do Banco Central no que chamam de “demora e ao não cumprimento adequado e tempestivo do controle da inflação, do emprego e desenvolvimento econômico e social”.

Na próxima reunião do Copom, no início de agosto, é esperado o primeiro corte na taxa básica de juros desde o início do ciclo de alta. O entendimento da maioria dos integrantes da autarquia é que houve melhor no ambiente macroeconômico do país, que pode permitir a redução da Selic.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: MANIFESTO DA INDÚSTRIA PUXADO PELA FIESP PEDE APROVAÇÃO RÁPIDA DA PROPOSTA



Movimento conta com a adesão de mais de 130 entidades e sindicatos do setor produtivo; documento defende reforma 'abrangente, homogênea e moderna'

Por Eduardo Laguna

Mais de 130 entidades e sindicatos do setor produtivo assinaram um manifesto que será publicado nesta quinta-feira, 6, nos principais jornais do País, em apoio à aprovação rápida da reforma tributária. Intitulado Reforma Tributária Já!, o documento sustenta que o País tem pressa para atrair mais investimentos, competitividade e empregos, objetivos que exigem uma reforma tributária "abrangente, homogênea e moderna".

Puxado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), o movimento tem entre seus signatários associações que representam os mais diversos setores industriais — entre eles, as indústrias de automóveis, bens de capital, aparelhos eletroeletrônicos, aço e plástico. São responsáveis pela maior parte da arrecadação de impostos no País.

Entre os signatários estão a Associação Brasileira da Indústria de Autopeças (Abipeças), a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), a Associação Brasileira da Indústria do Plástico (Abiplast), a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o Instituto Aço Brasil, o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) e o Sindicato Nacional da Indústria do Aço.

A iniciativa da indústria ocorre um dia depois da divulgação de um manifesto assinado por mais de 60 economistas e empresários também em apoio à reforma tributária. Com o título Crescimento econômico e Justiça Social: um manifesto pela reforma tributária, o texto endossa a atual proposta que tramita na Câmara.

O manifesto pede a adoção do imposto sobre o valor adicionado, o IVA, que é proposto pela reforma e tem o potencial de reduzir substancialmente a carga de tributos pagos pela indústria. "Apoiamos com convicção essa causa porque ela é boa e necessária para o País", pregam as entidades, citando também estudos que apontam, em 15 anos, um impulso de 12% a 20% ao Produto Interno Bruto (PIB) a partir da aprovação da reforma. "Isso significa, em dinheiro de hoje, R\$ 1,2 trilhão a mais circulando na economia", acrescentam.

Em resposta a críticas dos setores de serviços e do agronegócio, que terão maior carga se a reforma passar como está, o documento sustenta que todos os setores econômicos e sociais vão ganhar se o Brasil tiver um sistema de recolhimento de impostos mais racional. "O tempo e os recursos desperdiçados com a burocracia dos impostos poderão ser investidos de maneira mais produtiva", assinalam as associações.

Leia o manifesto na íntegra:

Reforma Tributária Já!

Façamos do Brasil o país que todos almejam

O Brasil tem pressa. Precisa de mais investimentos, mais inovação, menos burocracia, ser mais competitivo, mais eficiente, criar melhores empregos para desenvolver-se e garantir o bem-estar de todos. Tais objetivos exigem uma reforma tributária abrangente, homogênea e moderna.

O caminho a seguir, em conformidade com as melhores práticas internacionais, recomenda alinhamento aos 90% dos países do mundo que adotam o imposto sobre o valor adicionado para todos os setores, desonerando as exportações e os investimentos, além de valorizar a produção, o comércio e os serviços.

Apoiamos com convicção essa causa porque ela é boa e necessária para o país.



A aprovação da reforma tributária dos impostos sobre o consumo, numa primeira etapa, tem o potencial de aumentar o produto interno bruto (PIB) em 12% a 20% em até 15 anos, segundo estudos disponíveis. Isso significa, em dinheiro de hoje, R\$ 1,2 trilhão a mais circulando na economia.

Um Brasil mais dinâmico, competitivo e rico vai emergir, incentivando o crescimento alavancado pelo fim da tributação em cascata e outras práticas nocivas ao desenvolvimento.

Todos os setores econômicos e sociais vão ganhar se o país tiver um sistema tributário racional - o que há muitos anos deixou de existir. O tempo e os recursos desperdiçados com a burocracia dos impostos poderão ser investidos de maneira mais produtiva.

As empresas optantes do Simples continuarão nesse sistema. No caso do setor de serviços, essas empresas constituem a grande maioria.

Para superar os principais desafios e ter um país próspero, justo e solidário, os brasileiros precisam abraçar a causa que é de todos.

Chega de perder oportunidades! Façamos do Brasil o país que todos almejam!

As entidades abaixo assinadas representam atividades que geram milhões de empregos e respondem pela maior parte da arrecadação de impostos no país.

Elas manifestam o seu apoio à reforma tributária em tramitação na Câmara Federal, com a expectativa de sua aprovação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/10/2023

VOTAR REFORMA TRIBUTÁRIA ANTES DO CARF PODE GERAR QUESTIONAMENTO NO STF, DIZEM ESPECIALISTAS

Entendimento de Arthur Lira é que trancamento da pauta não atinge projetos de emenda constitucional, como é o caso da tributária, mas juristas divergem

Por Lavínia Kaucz

Brasília - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), já deixou claro que pretende votar ainda nesta semana o projeto de reforma tributária (PEC 45). Mas a pauta da Câmara está travada desde 21 de junho pelo projeto de lei (PL) que trata da retomada do voto de qualidade no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). A matéria tramita em regime de urgência e, por isso, tranca a pauta de votação.

Para Lira, porém, esse não será um problema. “A tributária não tem trancamento (de pauta)”, respondeu Lira ao Estadão/Broadcast na terça-feira, 4, ao ser questionado sobre a possibilidade de adiantar a votação da PEC 45. Há um novo entendimento na Câmara de que a interrupção de pauta por projetos com urgência constitucional, como é o caso do Carf, não atingiria Propostas de Emenda à Constituição (PEC).

De acordo com a Constituição, porém, há uma única exceção ao trancamento da pauta: as Medidas Provisórias (MPs), que têm prazo de vencimento. Não há previsão no texto constitucional para permitir a tramitação de PECs, segundo especialistas.

Mas a interpretação do texto é controversa. O entendimento defendido agora por Lira tem sido aplicado desde antes da sua gestão, embora, de acordo com os especialistas, viole a Constituição.

A manobra tem base em precedente do Supremo Tribunal Federal (STF), que em 2017 entendeu que as MPs não podem trancar a pauta da Câmara sob o argumento de que a trava violaria a

separação dos Poderes. Ou seja, significaria pautar a agenda da Câmara de acordo com os interesses do Executivo.

A decisão do STF, contudo, não abarcou a trava decorrente de projetos de lei que tramitam sob regime de urgência. Para o professor de Direito Público da FGV Jean Menezes Aguiar, a manobra de Lira para pautar a reforma tributária poderia ser questionada no Supremo. Mas o especialista destaca que o Judiciário é “inerte” e só atua quando provocado - o que depende se alguém tiver interesse em acioná-lo. No caso dos projetos em discussão, tanto o PL do Carf como a Reforma Tributária são de interesse do governo.

Aguiar avalia ainda que a decisão anterior do STF pode ser vista como “indicativo” da posição do tribunal hoje, mas ressalta que o Judiciário brasileiro não tem um “modelo engessado” de respeito aos precedentes.

Para Leonardo David Quintiliano, doutor em Direito pela USP e professor na Universidade Ibirapuera, o mesmo fundamento da decisão do STF de 2017 poderia ser usado para permitir que PECs passem na frente de projetos em regime de urgência. Ele observa que, no Direito, projetos em regime de urgência e MPs são tratados como “primos”.

Ainda de acordo com Quintiliano, “nada indica que seja conveniente para o Supremo enfiar a mão nesse vespeiro” e mudar a forma como a Câmara vem atuando há anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/10/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: TARCÍSIO PROPÕE A HADDAD E CÂMARA CONSELHO FEDERATIVO EM 3 ETAPAS DE VOTAÇÃO

Governador de SP quer garantir que Estados com maior população tenham participação proporcional ao seu peso nas decisões do comitê que vai gerir novo imposto

Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), costura um acordo político com o comando da Câmara e o governo para destravar a votação da reforma tributária ainda nesta semana.

A tentativa de acordo envolve mudar a governança do Conselho Federativo para garantir que os Estados com maior população tenham participação proporcional nas decisões ao seu peso dentro da Federação brasileira, como mostrou o Estadão.

Para isso, a ideia é criar três etapas para as votações no Conselho – que, pela proposta da reforma, será responsável pela centralização da arrecadação e distribuição do dinheiro entre Estados e municípios. Em troca, São Paulo, abre mão de brigar pela descentralização da arrecadação – ponto que se transformou num cabo de guerra nas negociações entre os Estados mais ricos e mais pobres.



A primeira etapa considera a maioria simples nas votações das deliberações do Conselho. A segunda etapa prevê maioria entre os Estados mais populosos. E a terceira etapa exige uma maioria entre as cidades mais populosas.

O desenho ideal do governador paulista é que o Conselho Federativo seja apenas um operador de 'algoritmo'. Foto: Werther Santana / Estadão

Esses três requisitos estão sendo cobrados para evitar que os Estados mais populosos, porém em menor número dentro da Federação, sejam “engolidos” nas votações que vão selar as decisões sobre a arrecadação bilionária do Imposto Sobre Bens e



Serviços (IBS), que será criado com a reforma para substituir o ICMS (estadual) e o ISS (municipal). Essa situação já está acontecendo no Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

A ideia é que o Conselho funcione, na prática, como uma assembleia de acionistas com peso representativo de cada Estado e município. Segundo apurou o Estadão, essa era a concepção de Bernard Appy quando pensou no modelo para o Conselho.

A proposta tem apoio dos Estados do Sul e Sudeste, que têm a mesma preocupação, mais apresentaram modelos diferentes para aumentar a influência nas decisões do Conselho.

A proposta foi discutida pelo governador com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o secretário extraordinário de reforma tributária, Bernard Appy, em reunião nesta quarta-feira pela manhã.

Na reunião, Tarcísio colocou para Haddad e Appy que a governança do conselho, como está prevista no relatório preliminar, está fluída e traz risco para São Paulo e outros Estados, que se verão com mesmo peso de uma cidade pequena. Tarcísio argumentou que não poderia deixar todo bolo tributário com centralização da arrecadação sem a segurança de uma governança que dê representatividade ao Estado.

Técnicos de São Paulo ficaram de elaborar uma minuta de texto para ser encaminhada ao ministro Haddad e ao relator da reforma.

Para aceitar a centralização, o desenho ideal do governador paulista é que o Conselho seja apenas um operador de “algoritmo”, para distribuir a arrecadação entre os Estados e computar os débitos e créditos das empresas. O ressarcimento por este modelo almejado seria o de devolução às empresas em 30 dias.

Ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e ao relator e ao ministro da Fazenda, Tarcísio garantiu que, se atendido, vai trabalhar para conseguir os votos necessários para aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) em troca de mudança na governança do Conselho Federativo.

Essa é a principal discordância, até maior do que a disputa em torno do aporte do governo federal para o Fundo Regional de Desenvolvimento (FDR), previsto na reforma para bancar o fim dos incentivos fiscais que Estados concederam para atrair investimentos das empresas.

São Paulo quer ter acesso do FDR, mas não vai brigar pelo valor de R\$ 75 bilhões por ano, que os Estados cobram de repasse da União, enquanto o governo ofereceu R\$ 40 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/10/2023

PAUTA ECONÔMICA VIRA BALCÃO DE NEGOCIAÇÃO ENTRE CONGRESSO E GOVERNO, QUE LIBERA R\$ 2,1 BI EM EMENDAS

Além da distribuição de verbas, governo reuniu bancada ruralista para negociar mais dinheiro ao Plano Safra em troca de apoio ao projeto do Carf, que é uma das principais apostas arrecadatórias de Haddad

Por Bianca Lima

BRASÍLIA – O esforço concentrado de votações econômicas na Câmara dos Deputados nesta semana – que inclui a reforma tributária, o arcabouço fiscal e o projeto que altera as regras do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) – virou um grande balcão de negociações entre parlamentares, segmentos produtivos e o governo.

O tendão de Aquiles do Executivo é o projeto que recria o voto de qualidade (voto de minerva pró-governo) do Carf, visto como uma pauta de interesse exclusivo da Fazenda, pelo seu potencial



arrecadatório, e que não foi abraçada pelo Legislativo. Logo, a avaliação nos bastidores é de que o governo terá de ceder e liberar verbas caso queira aprovar o texto e destravar a pauta da Câmara – já que o projeto tramita em regime de urgência.

Um parlamentar que vem acompanhando as conversas disse ao Estadão que o que se ouve nos corredores é “f***-se o Carf”, uma vez que o foco é total na reforma tributária e que o arcabouço já está encaminhado. A percepção é de que, se o governo quiser votar o Carf, terá de entrar em campo com força.

Em meio a esse cenário, o governo empenhou R\$ 2,1 bilhões em emendas parlamentares apenas nesta primeira semana de julho – valor que se aproxima de todo o montante distribuído aos parlamentares durante o mês de junho (R\$ 2,7 bilhões).

A maior parte dessas liberações de julho, porém, está concentrada nas emendas de bancada, que são impositivas, ou seja, têm execução obrigatória. Há um grande interesse dos parlamentares em outro dinheiro: cerca de R\$ 9 bilhões em antigas emendas de relator, as quais ficaram “penduradas” do governo anterior, do presidente Jair Bolsonaro, e que vêm sendo pagas a conta gotas, gerando insatisfação.

Plano Safra

Além da liberação de verbas aos parlamentares, os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, se reuniram na manhã desta quarta-feira, 4, com membros da bancada ruralista para negociar apoio ao projeto do Carf. A moeda de troca, segundo fontes, foi o Plano Safra. Um dos interlocutores a par das conversas afirma que um dos pedidos na mesa foi uma cifra adicional de R\$ 2 bilhões para a subvenção ao seguro rural.

O encontro foi realizado no ministério da Fazenda e contou com a presença, dentre outros parlamentares, dos deputados Pedro Lupion (PP-PR), presidente da Frente Parlamentar da Agricultura (FPA), Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), vice-presidente da FPA, e Fábio Garcia (União-MT), coordenador de política do grupo.

Reforma tributária

Essas negociações ainda se somam aos acertos finais em torno da reforma tributária, que pode começar a ser discutida no plenário da Câmara ainda nesta quarta-feira. Isso porque há um entendimento interno na Câmara de que a urgência do texto do Carf, que está trancando a pauta, não trava a votação de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), que é o caso da reforma.

Em Brasília desde terça-feira, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, se reuniu com Haddad nesta manhã e pediu alterações na governança do Conselho Federativo, que será o órgão responsável por unificar e distribuir a arrecadação a Estados e municípios no novo sistema. O objetivo é garantir que os Estados com mais população tenham participação proporcional ao seu peso dentro da federação, como antecipou o Estadão.

Já o governador do Amazonas, Wilson Lima, e a bancada do Estado no Congresso apresentaram ao ministro da Fazenda o pedido de criação de um fundo exclusivo, que seria abastecido com verbas federais e compensaria o fim dos subsídios da Zona Franca de Manaus, que seriam mantidos até 2073.

Arcabouço fiscal

Enquanto isso, o texto do arcabouço fiscal fica em banho-maria, aguardando uma solução para o impasse do Carf. O relator do texto, deputado Claudio Cajado (PP-BA), já manifestou o seu desejo de retomar a versão votada pela Câmara, revertendo as mudanças feitas pelo Senado, as quais liberam R\$ 73 bilhões em gastos fora do novo teto, como mostrou o Estadão.

Cajado disse, porém, que vai submeter a decisão aos líderes e ao presidente da Casa, Arthur Lira, e afirmou que não fará um “cavalo de batalha” em relação a isso.

Nos bastidores, o relator afirmou a colegas que se sente magoado e traído pelo Senado, que saiu como bonzinho, afrouxando a regra fiscal. Enquanto que ele e a Câmara ficaram como os malvados. A irritação também se estende ao governo, que não estaria se empenhando para reverter as mudanças feitas pelos senadores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/10/2023

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS INICIA COMPARTILHAMENTO DE UNIDADE DE GÁS COM A 3R NO ESPÍRITO SANTO

Com o acordo, a Petrobras fará a operação do gás produzido pela 3R no campo de Peroá

Por Kariny Leal, Valor — Rio

A Petrobras iniciou ontem a operação do contrato de processamento de gás natural em parceria com a 3R Petroleum na Unidade de Tratamento de Gás Natural de Cacimbas (UTGC), em Linhares (ES), segundo divulgado pela estatal. Com o acordo, a Petrobras fará a operação do gás produzido pela 3R no campo de Peroá, na Bacia do Espírito Santo.

Segundo nota divulgada hoje, a petroleira já tem contratos de compartilhamento de capacidade de processamento de gás em quatro de suas unidades. Com esses acordos, a Petrobras disponibiliza acesso a infraestruturas de processamento com capacidade total de mais de 60 milhões de metros cúbicos por dia.

“Os investimentos da Petrobras em novas infraestruturas agregarão uma capacidade de até 21 milhões m³/dia em processamento de gás nacional com a entrada do Projeto Integrado Rota 3, previsto para o ano que vem, que também conta com contratos de processamento celebrados”, acrescenta a empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/10/2023

TCU SINALIZA AVAL PARA GALEÃO SEGUIR COM ATUAL OPERADORA

Se confirmada a posição do relator, a operadora Changi poderia desistir da devolução do aeroporto no Rio

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília



Aeroporto Internacional do Rio, o Galeão — Foto: Marcelo Carnaval/Agência O Globo

Um pedido de vista adiou hoje uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de que concessionárias de infraestrutura que manifestaram o desejo de devolver os equipamentos desistam de fazê-lo. Esse é o caso, por exemplo, do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio.

Conforme antecipado na semana passada pelo Valor, o ministro Vital do Rêgo, relator do caso, defendeu que a desistência da devolução possa acontecer, desde que cumprida uma lista de 14 condicionantes. O ministro Walton Alencar, no entanto, pediu vista, o que suspendeu a votação.

Apesar disso, Alencar sinalizou que sua posição estará alinhada com a do relator. Ele se comprometeu a devolver o caso ao plenário em até duas semanas, embora o pedido de vista tenha sido solicitado para o prazo de 30 dias.

Se confirmada a posição do relator, a operadora Changi, de Cingapura, poderia desistir da devolução do Galeão. Isso aconteceria apesar de a lei que disciplina a relicitação dizer que a decisão de devolução tem caráter “irrevogável” e “irretratável”.

A interpretação de Vital é de que tal caráter se restringe à concessionária e não ao poder concedente. A partir dessa visão, e mediante um acordo, governo e empresa poderiam encontrar novas bases para a manutenção do contrato, desde que atendidas as condicionantes, entre as quais o interesse público.

Uma decisão favorável do TCU poderá afetar outros casos emperrados, como o do Aeroporto de Viracopos, em Campinas. A concessionária também manifestou a intenção de devolver o terminal, mas o governo tem interesse em achar um meio termo para a continuidade.

“Sem dúvida que o caminho único para todas essas concessões é flexibilizar a relicitação”, disse o ministro Benjamin Zymler, que também sinalizou apoio à posição do relator. Seguiram o mesmo caminho os ministros Aroldo Cedraz e Antonio Anastasia, além do presidente do TCU, Bruno Dantas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/10/2023

NOVONOR CONVIDA UNIPAR PARA PROCESSO DE ‘DUE DILIGENCE’ EM PROPOSTA POR PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM

Processo visa a apresentação de uma oferta final vinculativa

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



— Foto: Edilson Dantas /Agência O Glob

A Braskem informou ao mercado nesta terça-feira (04) que a Novonor convidou a Unipar, que fez proposta não-vinculante de R\$ 10 bilhões para compra da sua participação na petroquímica, para dar início ao processo de “due diligence” visando a apresentação de uma oferta final vinculativa.

A companhia, reforçando que não conduz eventuais negociações da antiga Odebrecht, recebeu comunicação do acionista após questioná-la por conta de ofício enviado pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sobre notícias veiculadas na mídia.

A Novonor afirma que o referido convite não foi estendido em regimento de exclusividade. Além disso, ressalta que não recebeu qualquer proposta de potenciais interessados que implique em evolução material ou vinculante nas discussões que vem mantendo junto aos bancos credores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/10/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

RELATOR CONFIRMA MUDANÇAS EM TRÊS PONTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Aguinaldo Ribeiro acatou parcialmente pedidos dos estados



Por Wellton Máximo - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Previsto para ser votado nesta semana na Câmara dos Deputados, o relatório da reforma tributária terá mudanças pedidas pelos governadores, confirmou na noite desta terça-feira (4) o relator da proposta, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). Segundo ele, o Conselho Federativo e o Fundo de Desenvolvimento Regional ficarão mais claros e haverá um novo cálculo de transição para o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que unificará o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto sobre Serviços (ISS).

“Sugestões para o Conselho Federativo, o Fundo de Desenvolvimento Regional. Tem uma demanda política de deixar isso mais claro. No Conselho Federativo, vamos ter que ter paridade, estamos desenhando a melhor forma de fazer isso. A ideia é que tenhamos isso claro na PEC [proposta de emenda à Constituição]. A transição [do IBS], estamos finalizando, estamos calculando e pactuando com todos os estados”, declarou Ribeiro ao sair da Câmara dos Deputados para ir a um encontro com governadores do Sul, do Sudeste e do Mato Grosso do Sul.

Apesar de diversos governadores terem apresentado resistências nos últimos dias, Ribeiro se disse confiante em resolver as divergências até esta quarta-feira (5). “Tenho convicção de que amanhã esses temas estarão endereçados. Esses pontos, já tínhamos um compromisso político de discutir. Vamos tentar fazer a convergência entre os estados no que for possível”, comentou o relator.

Em relação ao Conselho Federativo, que definirá as políticas fiscais e tributárias, Ribeiro afirmou que o órgão será mantido, mas a composição será mais detalhada para dar paridade aos estados em relação à União. Pela manhã, o coordenador do Grupo de Trabalho que discutiu a reforma na Câmara, deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), havia dito que o relator acataria algumas reivindicações dos governadores.

Cesta básica

Sobre o impacto da reforma tributária sobre a cesta básica, Ribeiro reiterou o compromisso de não onerar os produtos e disse que pretende inserir, no texto, uma definição de cesta básica nacional. “Vamos colocar [a definição]. Eu já disse que não vamos onerar [a cesta básica]. Hoje saíram dados do Banco Mundial dizendo que a cesta básica terá redução [de preços] de 1,7%. Nenhum parlamentar quer onerar a cesta”, declarou. O deputado não forneceu mais detalhes de como seria essa definição.

No último fim de semana, a Associação Brasileira de Supermercados (Abras) apresentou um relatório segundo o qual o fim da isenção de tributos federais sobre a cesta básica encareceria os itens em 59,83% em média. Na segunda-feira, durante a instalação da Câmara Temática de Assuntos Econômicos do Conselho, o secretário extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, prometeu a apresentação de cálculos que comprovem que a cesta básica não será onerada.

Na avaliação do relator, diversos empresários, principalmente de setores de cadeia produtiva curta, que serão afetados pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), têm feito lobby nos últimos dias contra a reforma tributária. “Não fui procurado por nenhum consumidor. Pelos setores, empresas, todo mundo que tem condição de ser fazer lobby na Casa [na Câmara dos Deputados], aí sim, somos procurados de manhã, de tarde e de noite”, declarou.

Guerra fiscal

Ribeiro também se manifestou contrário à manutenção do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que permitiria a manutenção da guerra fiscal entre os estados. Segundo ele, se a guerra fiscal fosse boa, com estados concedendo descontos no ICMS para atrair empregos, diversos estados não estariam em dificuldades financeiras nem teriam aderido a planos de recuperação fiscal.

O relator destacou que a reforma prevê um Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais, que garantirá incentivos concedidos pelos governadores até 2032, e que haverá um Fundo de

Desenvolvimento Regional, com aportes da União em R\$ 8 bilhões em 2029 e que passarão para R\$ 40 bilhões anuais a partir de 2033.

Edição: Marcelo Brandão

Fonte: Agência Brasil - DF

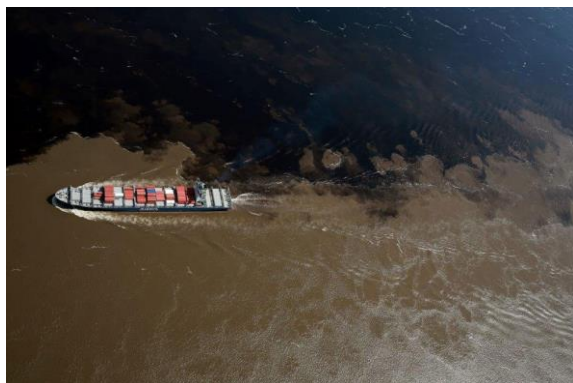
Data: 05/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ESTALEIROS PEDEM RESTABELECIMENTO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM E DEFESA INTRANSIGENTE DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05/07/2023 - 19:34



Sinaval considera que algumas iniciativas legislativas como redução de percentuais de arrecadação do fundo setorial prejudicaram construção naval. Durante lançamento de frente parlamentar, sindicato apontou necessidade de revisão de regras do BR do Mar

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) manifestou a necessidade da defesa intransigente do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A avaliação dos estaleiros é que, nos últimos anos, houve ataques sistemáticos, inclusive no Congresso, ao principal mecanismo de

financiamento à indústria naval brasileira. O sindicato considera que algumas iniciativas legislativas tiveram parcial sucesso, porém prejudicaram a construção naval, como a redução da arrecadação do fundo setorial.

“Temos assistido frequentemente proposições de PLs que ferem de morte o FMM ou abrem indiscriminadamente o mercado da construção naval, beneficiando países que mais protegem suas indústrias, acabando com indústria naval brasileira”, apontou o vice-presidente do Sinaval, Fábio Vasconcellos, durante o lançamento da frente parlamentar mista em defesa da indústria naval.

O Sinaval defendeu a revisão do BR do Mar (Lei 14.301/2022), que reduziu, de 25% para 8%, as alíquotas sobre os fretes de importação que compõem o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Os estaleiros pedem que o percentual anterior seja restabelecido imediatamente para que não falem recursos à construção naval e às obras portuárias.

“Ao mesmo tempo que foi diminuída [arrecadação], o leque de possibilidades de financiamento foi aumentado pela famigerada BR do Mar, que deve ser revista com restabelecimento das alíquotas anteriores do FMM”, afirmou Vasconcellos. Ele enfatizou que a arrecadação do FMM não é proveniente do Tesouro, sendo gerada totalmente pela iniciativa privada.

Bancos privados

O Sinaval voltou a defender a inclusão de bancos privados na relação de agentes financeiros do FMM. “É fundamental uma alteração na legislação que permita que os bancos comerciais privados também possam ser agentes financeiros do FMM, aumentando a concorrência, já que atualmente é exclusividade dos bancos públicos federais”, disse Vasconcellos. A leitura é que hoje, na prática, as operações do fundo de fomento estão concentradas no BNDES, já que os demais bancos não vêm demonstrando interesse em operar com o FMM. Além do BNDES, atualmente Banco do Brasil, Caixa, Banco do Nordeste e Basa são agentes repassadores do FMM.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

MEPC80: NEGOCIAÇÕES EM LONDRES ESTÃO MAIS PRÓXIMAS DE ACORDO

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/07/2023 - 21:18



O MEPC80, comitê ambiental da Organização Marítima Internacional que se reúne esta semana em Londres com o objetivo de adotar a política da organização para a redução das emissões de gases de efeito estufa dos navios, recebeu a minuta do texto do grupo de trabalho reunido previamente.

O secretário-geral da IMO, Kitack Lim, havia afirmado na segunda-feira que a reunião da semana passada antes do MEPC80 foi "muito bem-sucedida".

Os pontos ainda a serem decididos nesta semana incluem a redução de GEE do transporte marítimo até 2030 e até 2040; e quando o GEE líquido do transporte marítimo seria zero. O grupo de trabalho que elaborou o texto da política na reunião prévia instou o MEPC80 a resolver esses pontos.

A pauta menciona a adoção de tecnologias, combustíveis e/ou fontes de energia com emissão zero ou quase zero de GEE que represente pelo menos 5% a 10% da energia usada pelo transporte marítimo internacional até 2030. Para a data em que as emissões líquidas zero do transporte marítimo devem ser alcançadas, opções preveem limite até 2050, ou por volta de meados do século.

Até 2030, as emissões anuais totais de GEE do transporte marítimo internacional devem ser reduzidas em 20% a 25%, em comparação com 2008. Até 2040, a redução das emissões deve ser pelo menos 70%, em comparação com 2008.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

PROPOSTA PREVÊ OPÇÃO QUE INDIVIDUALIZA GESTÃO DE RECURSOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05/07/2023 - 16:55



Arquivo/Divulgação

Minuta entregue à Frente Parlamentar da Indústria Naval sugere regime de afetação de patrimônio, já utilizado na construção civil, a fim de aumentar segurança jurídica em futuras encomendas a estaleiros nacionais

A Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira recebeu uma proposta de legislação que visa minimizar os riscos contratuais da construção naval em estaleiros nacionais. O objetivo da proposição é amadurecer as formas de contratação, criando um mecanismo que aumente a segurança jurídica dos contratos e proteja os investidores que realizarem as encomendas, representando garantia da destinação correta dos recursos para a obra e a possibilidade de acesso ao produto que não for concluído — caso, no pior cenário, o contratante precise terminar aquela obra.

O regime jurídico proposto, de afetação de patrimônio, seria aplicável à execução de contratos de construção naval firmados entre contratantes e estaleiros brasileiros, numa solução jurídica semelhante à criada para o mercado de construção civil nos anos 1990, quando havia crise financeira e de credibilidade envolvendo construtoras e incorporadoras, muitas delas enfrentando

processos de falência. O entendimento é que, dadas as particularidades, o setor naval passa por dificuldades parecidas às da construção civil.

O modelo de afetação de patrimônio permite que haja garantia de destinação e dinheiro carimbado para execução de determinada obra, evitando, por exemplo, que o estaleiro direcione recursos para outras obras. Caso prospere, o regime pode representar um esforço adicional para viabilizar a retomada de contratações da construção naval no Brasil.

O texto, o qual a Portos e Navios teve acesso, estabelece a prerrogativa do estaleiro e dos contratantes selecionarem se vão trabalhar através do regime de SPE (sociedade de propósito específico), ou através de regime de segregação contábil, que consiste em abrir um centro de custos separado dentro da contabilidade do próprio estaleiro. O centro de custos é uma separação menos formal do que a SPE, do ponto de vista legal, e mais contábil. Nas demonstrações contábeis oficiais do estaleiro, a conta bancária estará vinculada a um centro de custos que só poderá ter custos daquele projeto, daquele contrato, daquela construção, daquele navio e do dinheiro vinculado àquela obra.

O estaleiro constituirá SPE vinculada ao contrato de construção naval sobre o qual tenha sido constituído o patrimônio de afetação, para identificação dos ativos líquidos. O patrimônio de afetação corresponderá às dívidas e obrigações vinculadas ao projeto contratado, não tendo comunicação com os demais bens, direitos e obrigações do patrimônio geral do estaleiro ou de patrimônios de afetação constituídos por ele. O estaleiro responderá pelos prejuízos que causar ao patrimônio de afetação, cujos bens e direitos somente poderão ser considerados garantia em operação de crédito destinada integralmente à construção do bem encomendado e à entrega ao contratante.

Procurado pela reportagem, o deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), presidente da Frente Parlamentar, informou, por meio de sua assessoria, que o plano de trabalho está sendo discutido e que a frente vai debater qualquer proposta apresentada que seja de interesse do setor. A Frente foi lançada em sessão da Câmara dos Deputados, na última terça-feira (4). O texto entregue à frente parlamentar ainda está sujeito a revisões durante eventuais debates, processos de audiência pública e demais contribuições que podem modificá-lo caso tramite no Congresso.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES TRABALHARÁ POLÍTICA DE DESCARBONIZAÇÃO DE FORMA TRANSVERSAL, DIZ GEORGE SANTORO

Da Redação ECONOMIA 05/07/2023 - 16:24



George Santoro - foto: Vosmar Rosa/MT

O envolvimento e a troca de experiências entre as diversas áreas de atuação do Governo Federal será fundamental para incorporar a descarbonização no setor de transportes e demais medidas de sustentabilidade, defendeu o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Ele participou, nesta quarta-feira (5), da abertura do seminário Descarbonização no Transporte Brasileiro – Desafios e Oportunidades, realizado no auditório do Ministério dos Transportes, em Brasília (DF). A iniciativa é da Infra S.A., por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística.

De acordo com Santoro, a transversalidade é importante para avaliar os meios e tipos de infraestrutura que devem ser priorizados, considerando as consequências das mudanças climáticas. “Temos que pensar o impacto que os projetos de infraestrutura têm na vida das pessoas, no meio ambiente, nas comunidades originárias. Essa é uma determinação do ministro Renan Filho: trabalhar de uma forma muito diferente do que estavam trabalhando nos últimos anos, onde não tivemos diálogo e nem a possibilidade de apresentar as propostas”, afirmou.

O tema também engloba o planejamento dos projetos considerando a finitude dos recursos naturais e a vocação do país para a produção de energia limpa. “Precisamos avançar na discussão sobre o modelo de transição energética que iremos adotar como governo, para termos um padrão mais efetivo. Também temos buscado soluções tecnológicas junto às universidades, a fim de desenvolvermos mecanismos para evoluir e construir uma agenda em comum ao Brasil para os próximos anos”, reforçou o secretário-executivo. Como exemplo, ele citou a tecnologia free flow, que substitui as tradicionais praças de pedágio nas rodovias, diminuindo a aceleração e desaceleração de veículos, e contribuindo, dessa forma, com a descarbonização.

Agenda interministerial

Em parceria com demais ministérios, as definições que envolvem diretrizes de sustentabilidade serão levadas aos projetos rodoviários e ferroviários previstos para os próximos anos. “Os custos para enfrentamento das mudanças climáticas já estão sendo levados em consideração pelos investidores nos leilões de concessão. E esse é um alerta, de que se não fizermos um trabalho de mitigação de riscos climáticos e de processo de descarbonização, enfrentaremos cada vez mais essas intercorrências”, ponderou Santoro.

Conforme o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, o assunto é fundamental no planejamento do desenvolvimento do país para o futuro. Desta forma, a empresa atua em diversas frentes para elaborar projetos, como a troca de frota de caminhões em circulação no país por modelos mais modernos e com menor emissão de gases poluentes. “Estamos debruçados nessas medidas como uma forma de renovar nosso compromisso com as novas gerações”, completou.

O evento reuniu, ainda, representantes dos ministérios do Meio Ambiente e Mudança do Clima e de Minas e Energia; e das empresas Eco Litoral, Ambipar e Future Carbone Group. As palestras abordaram temas como a política nacional sobre mudança do clima; iniciativas ambientais no Ministério dos Transportes; compensação de emissões no transporte rodoviário; e oportunidades brasileiras no mercado de carbono nos transportes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

PORTO DO ITAQUI EXPANDE TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS COM OBRAS DA SANTOS BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/07/2023 - 16:08



Com atuação no Porto do Itaquí desde o fim de 2022, a empresa especializada em operações portuárias e logísticas Santos Brasil iniciou neste ano o seu plano de expansão dos terminais de combustíveis TGL 1 e TGL 3 no porto público do Maranhão. As obras começaram há dois meses e abrangem a construção de novos tanques destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de diesel, gasolina e biocombustíveis.

“Os investimentos da Santos Brasil estão alinhados em nossa estratégia de atuação focada na ampliação dos negócios do Porto do Itaquí, impulsionando o desenvolvimento do Maranhão e o crescimento socioeconômico de toda a região centro-norte brasileira”, afirma o presidente da Emap, Gilberto Lins.

Além dos terminais que passam por obras de expansão, a Santos Brasil também investirá na construção de um terceiro terminal (TGL 2), com previsão de início de obras ainda em 2023. Os três terminais no Porto do Itaquí foram arrematados pela Santos Brasil em leilão realizado na B3 em abril de 2021. Combinadas as outorgas de R\$ 157,3 milhões e os investimentos iniciais em obras no valor de R\$ 500 milhões, são mais de R\$ 600 milhões para crescimento da movimentação de grãos líquidos no Porto do Itaquí.

"A Santos Brasil, com 25 anos de experiência em contêineres e logística integrada, iniciou sua atuação no setor de graneis líquidos no Porto do Itaquí em função da boa condição de infraestrutura que o porto, que é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, oferece, com enorme potencial ligado ao agronegócio. Chegamos para ajudar a atender à crescente demanda dos clientes, contribuindo com o abastecimento do Arco Norte", diz Carlos Quintero, diretor de Graneis Líquidos da Santos Brasil.

Em números, as obras iniciadas neste ano representam um aumento da capacidade nominal de armazenamento do TGL 1 de 34 mil m³ para 66 mil m³. No TGL 3, a construção de novos tanques garantirá mais 30 mil m³ de capacidade nominal, passando de 20 mil m³ para 50 mil m³. Os terminais contarão com quatro linhas de píer dedicadas para combustíveis com acesso aos três berços que operam graneis líquidos no Porto do Itaquí.

Conectado a importantes ferrovias, o porto público maranhense é um corredor estratégico para o Centro-Oeste do Brasil, além dos mercados do Norte e Nordeste. Com os terminais de graneis líquidos Santos Brasil, é possível receber navios de até 155 mil toneladas e distribuir por rodovias, ferrovias, dutovias e cabotagem

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

MITIGAÇÃO POR TERMINAL DA PETROBRAS NO PORTO DE SANTOS GERA R\$ 34 MILHÕES PARA OBRAS NA CIDADE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/07/2023 - 16:01



Terminal da Transpetro no Porto de Santos

Assinatura do Termo de Responsabilidade será nesta quinta-feira (6), na sede da Autoridade Portuária de Santos

Nesta quinta-feira (6), às 11h30, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, e toda diretoria da APS participarão da solenidade em que o prefeito de Santos, Rogério Santos, assinará o Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras

e/ou Compensatórias (TRIMMC) com a Petrobras.

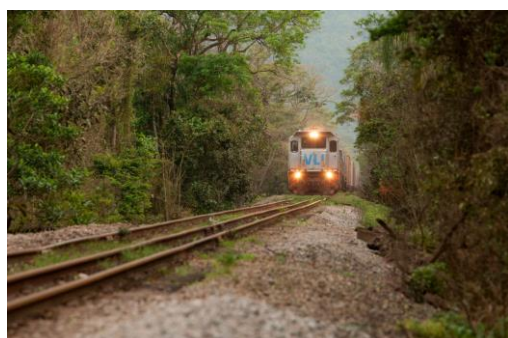
O TRIMMC prevê o depósito de R\$ 34 milhões no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos (Fundurb) como contrapartida compensatória dos impactos da implantação do Terminal Aquaviário de Santos – Transpetro, no bairro Alemoa. O ato será realizado na sede da Autoridade Portuária de Santos (Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº – Macuco).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023

VLI REALIZA INVENTÁRIO DE GASES DO EFEITO ESTUFA PARA AVANÇAR NA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/07/2023 - 15:54



Entre os compromissos registrados no Relatório de Sustentabilidade estão as reduções de 15% das emissões dos gases de efeito estufa por tonelada transportada e de 20% do consumo de água nova até 2030

A VLI, administradora da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), acaba de apresentar o Relatório de Sustentabilidade com os principais avanços em 2022 e projeções para os próximos anos. Os temas, enquadrados nas áreas ambiental, social e



de governança, estão relacionados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), com metas específicas até 2030. Entre os destaques está o inventário das emissões de gases do efeito estufa conforme o GHG (Greenhouse Gas Control) Protocol Brasil e a norma internacional para gestão ambiental ISO 14064, modelo global utilizado por empresas e governos para enfrentamento às mudanças climáticas. Clique aqui para conhecer o conteúdo completo do documento.

O inventário levou em conta os escopos 1 e 2 do GHG Protocol Brasil e a ISO 14064, referentes às emissões diretas das operações da empresa, como combustíveis utilizados nas composições; e indiretas, que são relacionadas às fontes de energia elétrica adquirida. O documento considerou as operações ferroviárias consolidadas a partir dos corredores logísticos Sudeste, Leste, Minas-Bahia, Minas-Rio e Norte, que tiveram redução de 4% nas emissões associadas ao uso de combustível, em relação ao ano anterior, dentro do compromisso de redução de 15% até 2030.

A companhia planeja diversas ações ao longo dos próximos anos no sentido de transformar a eficiência energética das operações. Entre elas estão o mapeamento das emissões do Escopo 3 do GHG Protocol Brasil e ISO14064, análise de riscos atrelados às mudanças climáticas, alteração no sistema de sinalização e de controle de trens para minimizar o consumo de combustível, mudança de matriz energética da frota de locomotivas, além do Programa de Gerenciamento da Qualidade do Ar.

O relatório também demonstra a redução de 17% no consumo de água nova em portos e terminais, por intermédio do Programa de Monitoramento de Recursos Hídricos e Efluentes, que em 2022 acompanhou 358 pontos de águas, distribuídos em 50 municípios. A empresa registrou ainda 17,3 mil toneladas de resíduos destinadas para reciclagem e reuso. A VLI tem ações para redução da geração, segregação e reaproveitamento por meio de uma área de receita alternativa, comercializando o que pode ser reaproveitado. Em 2022, houve 23% de redução de resíduos, com programas de conscientização ambiental.

Inovação

Entre as inovações relacionadas ao controle de emissões, está o Leader, solução com o intuito de auxiliar o maquinista, melhorando a operação e o consumo de diesel; o SmartConsist, que otimiza o ponto de aceleração do trem; e o Automatic Engine Star Stop (AESS), que monitora parâmetros críticos da locomotiva enquanto ela está parada e ligada. Juntos somam potencial de 8% de redução de combustível nos fluxos implementados. Vale mencionar ainda o Fuealytics, sistema de gestão que tem como principal objetivo aumentar a eficiência energética.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/10/2023



MERCOSHIPPING 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: 05/07/2023