

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 113/2023
Data: 06/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PREFEITOS DA BAIXADA SANTISTA FALAM SOBRE A REINDUSTRIALIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS	4
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE QUASE 2,5 MIL CAMINHÕES DE GRÃOS E FARELO EM 24 HORAS	4
SANTOS E PETROBRAS ASSINAM HOJE TRIMMC DE COMPENSAÇÃO PARA INSTALAÇÃO DE TERMINAL NO PORTO.....	5
INSCRIÇÕES ABERTAS PARA MENTORIA SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR VOLTADA PARA MULHERES EMPREENDEDORAS	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
GOVERNO DE PERNAMBUCO VAI COMPRAR ENERGIA NO MERCADO LIVRE.....	7
REDE 5G COMPLETA UM ANO COM MAIS DE 10 MILHÕES DE USUÁRIOS.....	8
COM ALÍQUOTA ZERO PARA CESTA BÁSICA, REFORMA TRIBUTÁRIA VAI À VOTAÇÃO ÀS 18H DE HOJE NA CÂMARA	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....	11
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 113 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO.....	11
ANTAQ E MARINHA DISCUTEM AUDITORIA DA IMO E PARCERIAS ENTRE INSTITUIÇÕES	12
ANTAQ APROVA NOVA ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO PORTO DO RIO GRANDE	13
ISENÇÃO TARIFÁRIA PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESCONTOS PARA CABOTAGEM NO PORTO DO RIO GRANDE.....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	15
RODOVIAS - COM INVESTIMENTO DE R\$ 10 BILHÕES, LEILÃO DA RODOVIA BH-VALADARES É MARCADO PARA NOVEMBRO 15	
INSTITUCIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÃO DE FABRÍCIO GALVÃO COMO DIRETOR-GERAL DO DNIT	17
RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA BR-155/PA FACILITARÁ O ESCOAMENTO DE GRÃOS E MINÉRIOS NO SUDESTE DO PARÁ..	17
SUSTENTABILIDADE - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES TRABALHARÁ POLÍTICA DE DESCARBONIZAÇÃO DE FORMA	
TRANSVERSAL, DIZ GEORGE SANTORO	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – TRANSPORTE HIDROVIÁRIO: UM POTENCIAL AINDA INEXPLORADO	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Passagens aéreas 1</i>	20
<i>Passagens aéreas 2</i>	20
<i>PAC3</i>	20
<i>Operadores</i>	20
<i>Santos Export</i>	20
NACIONAL - ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR É APROVADA	21
NACIONAL - TCU PARALISA ANÁLISE DE VOTAÇÃO QUE AUTORIZA RENEGOCIAÇÃO DE CONTRATO DO GALEÃO	21
NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: PARECER PRELIMINAR PREVÊ REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS SOBRE TRANSPORTES	22
REGIÃO SUL - SUL EXPORT 2023 RETORNA AO ESTADO DO PARANÁ APÓS TRÊS ANOS	23
NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR	26
REGIÃO SUL - DESEMBARQUE DE AÇO EM SÃO FRANCISCO DO SUL CRESCE QUASE 10% EM 2023	26
NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR	27
REGIÃO NORDESTE - FUNDOS DE INVESTIMENTO DO CLIMA APROVAM PLANO DE R\$ 169 MILHÕES PARA PECÉM	28
REGIÃO NORDESTE - CABEDELO REGISTRA CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JUNHO	29
OPINIÃO – ARTIGOS - O TREM NA MINHA VIDA – E A LOGÍSTICA, O QUE TEM?	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	34
GÁS PARA EMPREGAR: JANELA DE OPORTUNIDADE PARA PROMOVER A NEOINDUSTRIALIZAÇÃO	34
NOVO ROTA 2030 PRETENDE INTENSIFICAR PRODUÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS ELÉTRICOS	37
WASTE FUEL RECEBE US\$ 10 MILHÕES DA BP PARA PRODUÇÃO DE BIOMETANOL	38
WEG FECHA ACORDO COM 2W ECOBANK PARA AUTOPRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA.....	39
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
LIRA: 'NÃO HÁ POSSIBILIDADE DE ADIAR A VOTAÇÃO'	40
ELETOBRAS APOSTA EM PESQUISAS E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	41
REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE MELHORAR GOVERNANÇA DO CONSELHO FEDERATIVO PARA SOLUCIONAR IMPASSE.....	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	44
AGRONEGÓCIO, EDUCAÇÃO E SAÚDE TERÃO ALÍQUOTA 60% MENOR NA REFORMA TRIBUTÁRIA	44
DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA CAI QUASE 34%, MAS TEM SALTO NO CERRADO.....	44
CÂMARA DOS DEPUTADOS DISCUTE AO VIVO A PEC 45 DA REFORMA TRIBUTÁRIA; ACOMPANHE	46
REFORMA TRIBUTÁRIA: NOVO RELATÓRIO AMPLIA DESCONTO PARA MAIS SETORES E CONFIRMA ACORDO DE TARCÍSIO	47
REFORMA ACABA COM FEDERAÇÃO, É PROJETO DE PODER E CHEQUE EM BRANCO PARA A UNIÃO, DIZ JURISTA	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 113/2023
Página 3 de 65
Data: 06/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

BANCO CENTRAL: SERVIDORES APROVAM CONTINUIDADE DA OPERAÇÃO-PADRÃO NA SEMANA QUE VEM.....	51
PORTO NO JAPÃO RETOMA OPERAÇÕES APÓS ATAQUE DE RANSOMWARE.....	52
QUESTÃO TRIBUTÁRIA É MAIOR PROBLEMA PARA AUMENTO DO CUSTO BRASIL, APONTA MINISTÉRIO DE ALCKMIN.....	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
POR QUE A REFORMA TRIBUTÁRIA AGORA VAI	55
SALLES QUESTIONA 'LEALDADE' DE TARCÍSIO A BOLSONARO E DIZ QUE GOVERNADOR DE SP NÃO É DE DIREITA.....	57
PETROBRAS INICIA COMPARTILHAMENTO DE UNIDADE DE GÁS COM A 3R NO ESPÍRITO SANTO	58
AGÊNCIA BRASIL - DF	58
IPEA MOSTRA QUE PIB PODE CRESCER ATÉ 2,39% COM A REFORMA TRIBUTÁRIA	58
ELETOBRAS MANTERÁ LUZ PARA TODOS POR MAIS 12 MESES	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS	60
ONGS ALERTAM PARA FALHAS NA CONVENÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS DA IMO	60
WILSON SONS PROJETA ENERGIA 100% RENOVÁVEL NO TECON RIO GRANDE ATÉ 2024.....	61
RHENUS LOGISTICS, PROVEDOR GLOBAL DE LOGÍSTICA, ANUNCIA A NOMEAÇÃO DE BRUNA VENTURA COMO DIRETORA GERAL DA RHENUS BRASIL	62
CODEBA ESTABELECE CONDIÇÕES PARA FAVORECER A EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS MINERAIS POR ILHÉUS	63
RECEITA FEDERAL AUTORIZA ABERTURA DE NOVO GATE NO PORTO DE SÃO FRANCISCO	63
NAVIO MOVIDO A METANOL INICIA SUA ROTA PELO BRASIL	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PREFEITOS DA BAIXADA SANTISTA FALAM SOBRE A REINDUSTRIALIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Discurso ocorreu na abertura da segunda edição do Summit Porto-Indústria

Por: *Ted Sartori*



Prefeitos de Cubatão, Guarujá e Santos falaram sobre a união da reindustrialização Foto: *Alexsander Ferraz / AT*

União por reindustrialização da Baixada Santista ligada ao Porto de Santos. Foi o discurso dos prefeitos de Cubatão, Guarujá e Santos na abertura da segunda edição do Summit Porto-Indústria, promovido pelo Grupo Tribuna na tarde desta quinta-feira (6).

"Cubatão está preparada, com seu porto privado, para contribuir com o desafogo do Porto de Santos, além do processamento e transformação. A cidade também é cortada pela Rodovia dos Imigrantes e por ferrovias. Mas, as situações criadas pelo transporte de cargas ter ser equacionado e resolvido para Cubatão e região", afirma o prefeito de Cubatão, Ademario Oliveira (PSDB).

O prefeito de Santos, Rogério Santos, concordou e elegeu Cubatão como líder desse processo. "Que Cubatão. "Nunca vimos tao próximas as decisões ligadas ao Porto a Santos e à região. Aos terminais não cabe mais armazenamento. É necessário que se dê a lugar a uma indústria de transformação".

O prefeito de Guarujá, Valter Suman (PSDB), acrescenta a cidade no debate e na evolução nesse sucesso econômico. "Guarujá conta com nove terminais portuários e 14 retroportuarios. Que a margem esquerda do Porto gere ainda mais empregos e oportunidades", sentencia.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/07/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE QUASE 2,5 MIL CAMINHÕES DE GRÃOS E FARELO EM 24 HORAS

Segundo a Portos do Paraná, 57,6% entraram no pátio de triagem carregados com soja

Por: *ATribuna.com.br*



De acordo com a Portos do Paraná, apesar do fluxo intenso no pátio de triagem, não houve fila Foto: *Claudio Neves/Portos do Paraná*

O Porto de Paranaguá, no Paraná, recebeu um volume recorde de caminhões em 24 horas. Das 7h de terça-feira (4) às 7h de quarta-feira (5), 2.456 veículos passaram pelo pátio público de triagem, carregados com grãos e farelo para exportação.

Segundo a Portos do Paraná, 57,6% dos veículos que entraram no pátio transportavam soja. Um total de 1.414 veículos descarregaram o grão nos terminais portuários de Paranaguá no período. Carregados com milho foram recebidos 548 caminhões e com farelo de soja outros 494 veículos.

“Esse é o maior número de caminhões já recebido no pátio de triagem em um único dia”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. Além da quantidade, segundo ele, o tempo de permanência no local também se destaca.

“A performance dos terminais na recepção e descarga desses caminhões também está muito boa. Neste mês de julho, o tempo médio de permanência dos caminhoneiros no pátio é de seis horas e quarenta e três minutos”, acrescenta Garcia.

Fluxo

O pátio de triagem tem capacidade estática para receber cerca de mil caminhões. No local, todo grão e farelo que chega para a descarga nos terminais de exportação do Porto de Paranaguá é classificado e tem a qualidade atestada pela empresa contratada pela Associação dos Terminais do Corredor Leste do Porto de Paranaguá (Atexp).

Segundo o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, a logística de recebimento das cargas, na chegada à cidade, é pensada na organização e controle.

“Não temos filas. Atuamos com janelas de agendamento para os caminhões, controle do fluxo de veículos através de cotas diárias aos terminais, dentro de um sistema de gestão chamado Carga On Line”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2023

SANTOS E PETROBRAS ASSINAM HOJE TRIMMC DE COMPENSAÇÃO PARA INSTALAÇÃO DE TERMINAL NO PORTO

Termo prevê depósito de R\$ 34 milhões no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos

Por: ATribuna.com.br



Terminal Aquaviário de Santos da Transpetro será instalado no bairro Alemoa Foto: Luigi Bongiovanni/Arquivo/AT

O prefeito de Santos, Rogério Santos, e a Petrobras assinam Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (TRIMMC), nesta quinta-feira (6), às 11h30, na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). O presidente da APS, Anderson Pomini, e os demais diretores participarão do ato.

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.

A Autoridade Portuária de Santos fica na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, no Macuco.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2023

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA MENTORIA SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR VOLTADA PARA MULHERES EMPREENDEDORAS

"Elas Exportam" é um programa gratuito; interessadas podem se inscrever até dia 21

Por: ATribuna.com.br



O objetivo do Elas Exportam é ampliar a presença feminina no mercado internacional por meio da troca de experiências com empresárias que já atuam no comércio exterior Foto: Pixabay

Estão abertas as inscrições para empreendedoras que queiram participar do Elas Exportam, programa de mentoria em comércio exterior voltado para mulheres empresárias. O programa é desenvolvido em parceria pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

Lançado em junho deste ano, o objetivo do Elas Exportam é ampliar a presença feminina no mercado internacional por meio da troca de experiências com empresárias que já atuam no comércio exterior.

Na primeira fase, 169 empresárias se inscreveram como mentoras. Agora, na segunda fase, é a vez das candidatas a receber mentorias. As inscrições podem ser feitas até o 21 de julho. Confira aqui o edital.

O comércio exterior é motor fundamental do crescimento econômico ao redor do mundo. Apesar dos avanços na participação de mulheres no universo do empreendedorismo observados nas últimas décadas, a disparidade de gênero ainda é evidente neste cenário. Segundo dados de inteligência da ApexBrasil, atualmente, menos de 10% das empresas apoiadas pela instituição têm mulheres no topo de suas lideranças. E, de acordo com dados do MDIC, apenas 14% das companhias brasileiras exportadoras possuem preponderância feminina nos quadros societários. Com o “Elas Exportam”, as duas instituições querem, portanto, transformar essa realidade e impulsionar a inserção de empresas lideradas por mulheres no concorrido comércio exterior.

“Há muitas oportunidades e espaço para que as mulheres se beneficiem do comércio exterior. É nossa responsabilidade agir para incluí-las ainda mais neste mercado e o programa é reflexo do nosso engajamento nesse sentido”, afirma a secretária de Comércio Exterior do MDIC, Tatiana Prazeres.

A secretária também destaca o resultado da primeira fase de seleção do programa, para empresárias interessadas em participarem como mentoras. “O alto número de inscrições confirma que há muitas mulheres interessadas em promover a igualdade de gênero e o empoderamento feminino no Brasil”.

A diretora de Negócios da ApexBrasil, Ana Paula Repezza, ressalta que a equidade de gênero é capaz de gerar impacto real no desenvolvimento econômico dos países. “A participação das mulheres no comércio exterior pode trazer benefícios significativos para a economia, pois sabemos que empresas que exportam empregam mais e pagam melhores salários. Esperamos que muitas empresas lideradas por mulheres se inscrevam no programa para aprender, com aquelas que já exportam, os benefícios de acessar o mercado internacional”, reforça Repezza.

Sobre o Programa

O Programa “Elas Exportam” terá duração de seis meses e deverá ser repetido em ciclos futuros. Serão oferecidas mentorias individuais e coletivas, oficinas, seminários e treinamento de pitch (oratória) para suporte ao desenvolvimento de competências e habilidades técnicas e socioemocionais necessárias ao impulso da atividade exportadora.

Espera-se que o programa proporcione diversos benefícios para as mentoradas, como entendimento sobre o caminho trilhado por outras mulheres no comércio exterior, esclarecimento de dúvidas práticas relacionadas ao processo de exportação e aprendizado sobre barreiras específicas

enfrentadas por mulheres, em especial no contexto socioemocional. O programa deverá contribuir também para o estabelecimento de rede de apoio e ampliação da rede de contatos.

Das 169 empresárias que se inscreveram para serem mentoras, cerca de 45 já foram pré-selecionadas e 20 delas farão parte do primeiro ciclo do projeto. A seleção final será feita após a segunda fase, quando o projeto receber as inscrições das empresas interessadas em receber a mentoria. A ideia é fazer um “match” entre elas, para que haja confluência de setor, região, porte ou mercado de atuação. Portanto, no primeiro ciclo do programa serão 20 empresárias experientes na área de exportação mentorando 20 empresas lideradas por mulheres que desejam começar a exportar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

GOVERNO DE PERNAMBUCO VAI COMPRAR ENERGIA NO MERCADO LIVRE

Ao migrar para o mercado livre, o governo de Pernambuco vai economizar cerca de 26% na conta de energia

Por Ângela Fernanda Belfort



O governo de Pernambuco já instalou usinas solares em alguns dos seus prédios para também produzir energia. Foto: Pixabay

O Governo de Pernambuco deu início à mudança na forma de aquisição de energia para prédios públicos, migrando do Ambiente de Contratação Regulada (ACR) para o Ambiente de Contratação Livre (ACL). Isso quer dizer que o governo deixa de comprar energia de uma única distribuidora, que no caso é a Neoenergia Pernambuco, para escolher o fornecedor com a possibilidade de comprar por um preço menor do que o atual. A expectativa é de que ocorra uma economia em torno de 26% para a administração estadual.

No Ambiente de Contratação Regulada, o consumidor banca todos os subsídios e outras despesas que bancam o mesmo, inclusive os erros de planejamento. Nele, o fornecimento é feito exclusivamente pela distribuidora local e as tarifas cobradas são regulamentadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o que impossibilita a negociação dos custos.

Já no Ambiente de Contratação Livre, as empresas, como o nome diz, vendem a energia por um preço mais próximo do que produzem e muitas vezes de fontes mais baratas, como a eólica e a solar do que as térmicas, que fornecem para o ambiente de contratação regulado, principalmente quando a energia está mais cara por algum motivo específico, como por exemplo a escassez de água nos reservatórios das principais hidrelétricas do País.

O governo de Pernambuco também vai passar a ser produtor de energia, numa escala maior, construindo uma usina de geração de energia solar no município de Salgueiro a partir de agosto. O empreendimento faz parte da Parceria Público-Privada (PPP) firmada entre o Governo de Pernambuco e a empresa Enerfín do Brasil (vencedora da concorrência internacional), coordenada pela Secretaria de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento Regional (Seplag), com a participação das Secretarias de Administração; de Desenvolvimento Econômico e a de Desenvolvimento Urbano

e Habitação. O processo de migração é coordenado pela Secretaria de Administração (SAD), com apoio da Secretaria de Projetos Estratégicos.

A migração para o ACL abrange o consumo de 14 unidades consumidoras das Secretarias de Saúde e de Ressocialização, incluindo os Hospitais Regional do Agreste, da Restauração, o Hospital Dom Malan, o Presídio de Itaquitanga e a Penitenciária Agro-Industrial São João. Além desses, outras 38 unidades serão contempladas com a modificação. Entre os critérios utilizados para a escolha desses prédios públicos estão demanda contratada a partir de 500 kW, abrangência de todo o território do Estado, entre outras exigências. Quando finalizada, a usina de energia solar em Salgueiro abastecerá a Administração Estadual por 28 anos. Ao final desse prazo, ela será incorporada ao patrimônio público.

Pernambuco e a sustentabilidade

De acordo com a secretária de Administração, Ana Maraíza de Sousa Silva, a migração para o ACL, antes de a usina estar concluída, trará mais economia e sustentabilidade, “buscando melhorias para a gestão estadual e toda a sociedade”. A energia a ser consumida também deve vir de geração limpa, como a eólica e solar.

O gerente de Eficiência Energética da SAD, Otávio Malheiros explica que “um dos desafios mais arrojados da sociedade contemporânea, em nível mundial, diz respeito à gestão dos recursos energéticos. Migrar para o ACL significa inovar na gestão energética”.

O funcionamento da usina fotovoltaica em Salgueiro e o abastecimento de 52 unidades consumidoras do Estado, situadas em todo o território, são viáveis em razão do alto índice de irradiação solar e por toda a energia produzida ser destinada à rede elétrica.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 06/07/2023

REDE 5G COMPLETA UM ANO COM MAIS DE 10 MILHÕES DE USUÁRIOS

Confira quais operadores de 5G são mais eficientes em velocidade de conexão, cobertura e experiência com voz e jogos.

Da Redação ME



Telefonia móvel 5G

Em rápida expansão, a rede 5G completa um ano de operação no Brasil nesta quinta-feira (6) com disponibilidade superior às metas fixadas pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). A tecnologia supera os 10 milhões de usuários e atende a mais de 150 cidades.

Segundo levantamento da Conexis Brasil Digital, entidade que reúne as empresas de telecomunicações e conectividade, o 5G atingiu a marca de 10 milhões de usuários 11 meses após o lançamento, enquanto a rede 4G alcançou o mesmo número em 26 meses.

Em relação aos locais atendidos, as operadoras já instalaram o sinal 5G em todas as capitais, todas as cidades com mais de 500 mil habitantes e em metade das cidades com mais de 200 mil habitantes, segundo a Conexis Brasil Digital. Os números estão bastante superiores às metas estabelecidas pela Anatel.

O edital da agência reguladora para o leilão 5G obrigava a instalação da tecnologia em todas as capitais até setembro do ano passado com cerca de uma antena para cada 100 mil habitantes. As etapas seguintes são a oferta em todas as cidades acima de 500 mil habitantes até julho de 2025 e em todas as localidades com mais de 200 mil habitantes até julho de 2026.



Desafios do 5G

Segundo a Conexis Brasil Digital, um dos motivos para a rápida expansão da rede 5G foi o fato de o leilão privilegiar os investimentos na instalação e expansão da tecnologia, em vez de concentrar-se apenas em quem pagaria o maior valor. Apesar da rápida expansão, a entidade cita desafios, como legislações municipais desatualizadas que atrasam ou impedem a instalação de mais antenas.

Conforme levantamento do projeto Conecte 5G, criados pelas prestadoras associadas à Conexis, das 155 cidades com mais de 200 mil habitantes – incluindo as capitais – metade delas, 77, tem leis desfavoráveis ou não tem legislação específica para a instalação de antenas; 54 dessas cidades têm leis de antenas favoráveis para a expansão do 5G; e 24 têm legislação específica, mas que ainda demandam ajustes para ter mais aderência à Lei Geral de Antenas.

A tecnologia 5G tem uma vantagem em relação às redes anteriores, ao exigir a utilização de antenas pequenas, que dispensam torres e podem ser instaladas na fachada de prédios e até em postes e semáforos, sem interferir na paisagem urbana. No entanto, por ter frequência mais alta e comprimento de onda menor, a rede exige a instalação de mais antenas que os outros tipos de sinais.

De acordo com o projeto Conecte 5G, o avanço do 5G que vai exigir de cinco a dez vezes mais antenas que o 4G. As operadoras pedem regras mais claras e licenciamentos mais ágeis para manter a velocidade de expansão da tecnologia.

Operadoras do 5G

De acordo com o último levantamento da consultoria em telecomunicações OpenSignal, as velocidades de download e a cobertura tiveram um aumento significativo. Vivo, TIM e Claro lideram em diferentes quesitos. O relatório de janeiro de 2023 da OpenSignal leva em consideração dados coletados entre 1º de setembro e 29 de novembro de 2022.

De acordo com os dados, a Vivo tem o 5G mais veloz, sendo líder neste quesito, com uma média de 390,9 Mbps. Para se ter uma ideia do isso representa é preciso observar o relatório anterior, de julho de 2022. Na ocasião, Claro e TIM dividiam a liderança, mas com velocidades bem menores, de 51,6 e 54,3 Mbps, respectivamente. Vivo alcançava apenas 39,8 Mbps. Em seis meses, a operadora deu um salto de 10 vezes na sua conexão. A cobertura da Vivo já alcança 109 municípios em todo o País e 40% da população urbana. No Nordeste, 22 municípios já contam com a cobertura 5G da Vivo.

Segundo o relatório, a TIM conta com a melhor cobertura, embora, na ocasião da pesquisa, as três operadoras ofereciam pouca disponibilidade de sinal. Para fazer a medição, a OpenSignal quis saber quantos tempo os celulares ficavam conectados ao 5G. A TIM teve o melhor número, com 11,4%, seguida pela Vivo (7,1%) e pela Claro (6,5%).

Segundo o relatório, a Claro lidera no quesito melhor experiência: jogos e voz. Em jogos, a consultoria avalia latência e estabilidade da conexão, dando uma pontuação de 0 a 100. A Claro teve 82,5 pontos, seguida da Vivo (80,3) e da TIM (78,8). Em voz, a qualidade de chamadas em apps como o WhatsApp é avaliada. Mais uma vez, deu Claro, com 82,5 pontos. Vivo (81,2) e TIM (80,7) vieram na sequência.

*Com informações da Agência Brasil

Fonte: *Merco Shipping Marítima Ltda*

Data: 06/07/2023

COM ALÍQUOTA ZERO PARA CESTA BÁSICA, REFORMA TRIBUTÁRIA VAI À VOTAÇÃO ÀS 18H DE HOJE NA CÂMARA

Aguinaldo Ribeiro afirmou que deverá conversar nesta quinta-feira (6) com os prefeitos do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e do Recife, João Campos, em busca de um acordo federativo.

Da Redação ME



Plenário da Câmara dos Deputados, ontem, agitado com discussões em torno da reforma tributária/foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Após a leitura do parecer da reforma tributária pelo deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), na noite desta quarta-feira (05), o Plenário seguiu acordo fechado pelas lideranças partidárias a fim de começar a discussão da proposta (PEC 45/19) nesta quinta-feira (6), a partir das 11 horas. A partir das 18 horas, deverá começar a fase de votação.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), explicou que o texto apresentado nesta quarta-feira (5) é preliminar e que o relator apresentará outra versão na quinta-feira para honrar acordos firmados com os representantes dos governos e de entidades que participaram das discussões.

“Todas as conversas com todos os interlocutores e outras que serão feitas amanhã serão honradas no texto”, disse Lira.

Cesta básica

O relator Aguinaldo Ribeiro afirmou que a isenção da cesta básica foi incluída na proposta e estará prevista na Constituição. “Para acabar com a desinformação, estamos trazendo à Constituição a cesta básica nacional de alimentos e ela tem alíquota zero. Isso é para que ninguém diga que vamos pesar a mão sobre os mais pobres”, disse. Ele afirmou ainda que incluiu no texto benefícios às cooperativas.

Aguinaldo Ribeiro afirmou que a proposta ainda não traz todos os pontos negociados com governadores e prefeitos e que a negociação deverá ser aprimorada. Ele informou que deverá conversar nesta quinta-feira (6) com os prefeitos do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e do Recife, João Campos, em busca de um acordo federativo.

“Estamos nesta reta final de ajustes, e alguns pontos ainda não constam desta versão apresentada porque ainda estamos finalizando os ajustes”, disse.

O Conselho Federativo, segundo ele, será aprimorado a partir de sugestões dos governadores. O objetivo é garantir transparência e governança ao novo órgão.

Também serão alterados nesta quinta-feira os critérios de distribuição do Fundo de Desenvolvimento Regional; a distribuição automática aos municípios da parte do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS); e as questões referentes à Zona Franca de Manaus.

O texto apresentado por Aguinaldo Ribeiro propõe a substituição de dois tributos federais (PIS e Cofins) por uma Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), gerida pela União; e de outros dois tributos (ICMS e ISS) pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), gerido por estados e municípios. Já o IPI vai virar um imposto seletivo.

A arrecadação do IBS será centralizada e organizada pelo Conselho Federativo. Também serão criados fundos para compensar as perdas de entes federativos e para incentivar o desenvolvimento regional e o combate à pobreza.

Reforma necessária

Ribeiro destacou que a proposta tenta resolver o “caótico” sistema tributário brasileiro, que pune os mais pobres. “Todos concordam que temos um sistema caótico, ineficaz, que aumenta o Custo Brasil, que impede ganhos de produtividade, que retira a competitividade e que, sobretudo, penaliza os mais pobres”, disse.

O deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), coordenador do grupo de trabalho sobre a reforma tributária, afirmou que o modelo atual acaba cobrando “impostos do imposto”. Ele disse que o novo sistema tem o foco na tributação do consumo, o que já é praticado por 95% dos países.

“Esta é uma reforma do setor produtivo. É uma reforma que vai dar ao Brasil mais eficiência e vai construir as possibilidades da retomada econômica. Vamos eliminar, no mínimo, mais de R\$ 1,5 trilhão do custo País. Portanto, a reforma vai trazer dinâmica”, disse Lopes.

Ele destacou ainda a criação do Fundo de Desenvolvimento Regional e a mudança da tributação do local de origem do produto para o destino.

*Fonte: Agência Câmara de Notícias

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 06/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 113 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO

Consolidado de janeiro a maio mantém crescimento de movimentação, trazendo um acréscimo de 4,4% em comparação aos cinco primeiros meses de 2022



O Porto de Santos foi responsável por quase um terço de toda a movimentação portuária pública do país

Brasília 06/07/2023 - O setor aquaviário movimentou mais de 113,2 milhões de toneladas em maio deste ano. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O crescimento de 10,43% em comparação a maio de 2022 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de Minério de Ferro e de Soja, com 34,14 milhões e 19,18 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 15,34% e 43,02%.

Petróleo (óleo bruto) ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação de toneladas no mês, com 17,54 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um aumento de 11,69% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 72,74 milhões de toneladas movimentadas em maio de 2023. O número representa um aumento de 10,11% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo dos portos privados foi o Terminal de Ponta da Madeira, na Ilha de São Luis (MA), com mais de 13 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 13,7% quando comparado a maio de 2022.

Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açu no Rio de Janeiro também foi destaque entre os cinco TUPs que mais movimentaram no mês. Ao todo, foram 4,95 milhões de toneladas registrando um crescimento de 103,96%.

Portos Públicos

Já os portos organizados movimentaram aproximadamente 40,5 milhões de toneladas durante o mês de maio, o que representa um aumento de 11% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O porto de maior movimentação no mês foi o de Santos, com 11,88 milhões de toneladas, representando um aumento de 5,54% em comparação a maio de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 29,4% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PR) fecham o pódio dos portos organizados com 5,7 milhões de toneladas e 5,5 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 18,7% e 19%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Consolidado

Entre janeiro e maio o setor portuário movimentou mais de 495,8 milhões de toneladas. Isso representa um acréscimo de 4,4% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento é o Minério de Ferro com 137,6 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a maio, o que representa um crescimento acumulado de 5,11% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Entre as cargas que merecem destaque em janeiro e maio de 2023 estão: Milho com 10,2 milhões de toneladas (crescimento de 65,52%); Soja com 69,3 milhões de toneladas (aumento 14,62%) e Petróleo (Óleo bruto) com 82,7 milhões de toneladas (variação positiva de 10,19%).

Outros destaques deste ano foram as movimentações do Terminal de Tubarão (+14,12%) e do Terminal de Petróleo Tpet/Toil - Açú (+72,95%), dos perfis de carga granel sólido (+7,31%) e granel líquido (+4,10%) e das mercadorias milho (+65,52%) e soja (+14,62%).

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 06/07/2023

ANTAQ E MARINHA DISCUTEM AUDITORIA DA IMO E PARCERIAS ENTRE INSTITUIÇÕES



Segurança da navegação e economia também foram pautas no encontro entre autoridade marítima e diretoria aquaviária

O diretor-geral, Eduardo Nery, e o diretor Lima Filho conversaram com o comandante da Marinha, almirante Olsen

Brasília 06/07/2023 - O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, e o diretor Lima Filho realizaram, nesta terça-feira (4), uma visita institucional ao Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, comandante da Marinha do Brasil.

No encontro, foi debatida a participação e a contribuição da ANTAQ e da Marinha durante a Auditoria dos Estados-Membros da Organização Marítima Internacional (IMSAS-IMO), que neste ano será realizada no

Brasil.

Os debates foram voltados a aspectos relativos à implementação de alguns códigos da IMO no que tange às responsabilidades do País enquanto “Estado de Porto”, como os códigos IMSBC, IMDG e o Grain Code.

Vale lembrar que a IMO é uma agência da estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU) que fornece mecanismos de cooperação entre governos além de estabelecer padrões internacionais de segurança marítima e eficiência da navegação. Define também padrões de prevenção e controle da poluição marítima causada por navios.

Cabe à Marinha do Brasil representar o país no organismo, trabalho esse apoiado pela CCA-IMO. A ANTAQ conta com um Grupo de Trabalho designado para participar ativamente apoiando a Marinha brasileira em comitês técnicos, como o Comitê de Segurança Marítima (MSC); Comitê de Facilitação (FAL); Comitê de Cooperação Técnica (TC); e Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC).

Os dirigentes também abordaram os principais desafios e oportunidades para o crescimento da chamada “Economia Azul”, um conceito desenvolvido para se referir ao uso sustentável dos recursos proporcionados pelos oceanos que, segundo dados da ONU, movimenta anualmente entre US\$ 3 trilhões e 6 trilhões e proporciona pelo menos 150 milhões de empregos diretos.

Os diretores e o comandante da Marinha destacaram, ainda, a importância das parcerias firmadas nos últimos anos para aprimorar a segurança portuária e da navegação, em especial, a segurança na navegação na Amazônia.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 06/07/2023

ANTAQ APROVA NOVA ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO PORTO DO RIO GRANDE

Deliberação aprova, ainda, descontos para Navegação de Cabotagem no porto gaúcho



Anúncio da isenção contou com a presença de representantes do Ministério de Portos e Aeroportos e da diretoria da ANTAQ

Brasília 05/07/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, na data de hoje (05), nova isenção tarifária voltada à Navegação Interior e descontos para o transporte por Cabotagem no Porto Organizado do Rio Grande (RS).

A isenção voltada à Navegação Interior acontece principalmente na Tabela III, que trata dos serviços de Infraestrutura Operacional ou Terrestre dentro do porto. Agora, fica isento o primeiro movimento de mercadorias vindo de Navegação Interior, que sejam objeto de armazenagem, para posterior embarque no modal aquaviário.

Em sua manifestação, o relator do processo, diretor Caio Farias explicou que a alteração busca, em essência, garantir condições competitivas ao Sistema Hidroportuário Gaúcho e fomentar tanto a Navegação Interior quanto a de Cabotagem para o estado do Rio Grande do Sul.



Para a análise do pleito apresentado pela Portos RS, a ANTAQ levou em conta critérios objetivos e isonômicos que visem ao aumento de competitividade, à atração de maior demanda para o porto organizado, bem como os requisitos estabelecidos na Resolução ANTAQ 61/2021, a qual estabelece a política de concessão de isenções e descontos tarifários.

O anúncio da redução foi feito nesta quarta-feira (5) com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, do ministro substituto do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Roberto Gusmão, e do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico.

O diretor-geral da ANTAQ ressaltou que a isenção para a Navegação Interior, em especial, trará impactos positivos para as hidrovias da região, em especial a Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos.

“O modo de transporte hidroviário é a última fronteira para a promoção da intermodalidade no país. Ficamos satisfeitos com essa aprovação, pois trará impactos significativos para o incremento da navegação interior na Lagoa dos Patos”, disse.

Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Cabotagem

Também foram aprovados novos descontos relativos a cobranças da Tabela I, que majora os serviços de Infraestrutura de acesso aquaviário no Porto. Agora, empresas de Navegação de Cabotagem terão os valores de cobrança menores ou iguais aos da Navegação de Longo Curso.

De acordo com o relator, “a alteração requerida tem por objetivo aumentar a competitividade e atrair demanda para os portos públicos administrados pela Portos RS”, escreveu.

As novas normas de aplicação adicionais referentes às franquias ou isenções tarifárias a ser agregadas à estrutura tarifária vigente constam nos Anexos da Deliberação e entrarão em vigor em até cinco dias úteis, contados de sua publicação.

Painel Tarifário

Aos interessados, a ANTAQ disponibiliza um painel específico com todas as tarifas praticadas pelas instalações do país. A ferramenta possibilita que os usuários realizem comparações tarifárias entre os portos organizados. Ou seja, caso o interessado queira fazer um comparativo entre a Tarifa Fixa por acesso aquaviário (entrada e saída) de uma embarcação, o painel informa quais portos praticam o serviço.

Vale lembrar que as tarifas praticadas têm duração de cinco anos. Transcorrido esse período, uma revisão ordinária da tarifa será realizada. Há, também, a previsão de pedidos de revisão extraordinária, que podem ocorrer quando há um aumento de custos da autoridade portuária. A Agência acompanhará se investimentos estão sendo realizados e se os portos estão com a contabilidade de acordo com seu planejamento tarifário.

Confira o Painel de Administração Portuária disponível neste link.

<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=ae38ee96-f616-4fae-a3fa-886f56615134&sheet=c09ddb94-6dc5-4c08-b1c2-e6d096802ec0&theme=horizon&opt=ctxmenu>

Navegação Interior

Entre janeiro e abril deste ano, o transporte de carga em navegação interior apresentou balanço positivo. Ao todo, foram transportados 13.38 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 6,15% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Destaque para as regiões hidrográficas Paraguai e Atlântico Sul que transportaram, ao longo dos três primeiros meses do ano, 1,57 milhões de toneladas (+81%) e 1,2 milhões de toneladas (+10%), respectivamente.



Todos os dados de movimentação estão disponíveis no Painel Estatístico da ANTAQ, que pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 06/07/2023

ISENÇÃO TARIFÁRIA PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESCONTOS PARA CABOTAGEM NO PORTO DO RIO GRANDE

Brasília 05/07/2023 - O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizarão, nesta quarta-feira (5) às 19h, uma cerimônia de aprovação da nova isenção tarifária voltada à Navegação Interior e descontos para o transporte por Cabotagem no Porto Organizado do Rio Grande (RS).

Estarão presentes o ministro Substituto de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico e o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery e os diretores Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

O evento acontecerá de maneira híbrida e perguntas poderão ser feitas após o anúncio por meio deste link: (<https://encurtador.com.br/pxO57>). Para os jornalistas interessados em participar de maneira presencial, o anúncio acontecerá no Edifício Sede da ANTAQ.

SERVIÇO

Anúncio conjunto sobre redução em tarifas da Portos RS

Quando: 05 de julho de 2023, quarta-feira

Horário: 19 h

Local: Sede da ANTAQ – SEPN – Quadra 514, Conjunto E

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 06/07/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RODOVIAS - COM INVESTIMENTO DE R\$ 10 BILHÕES, LEILÃO DA RODOVIA BH-VALADARES É MARCADO PARA NOVEMBRO

Edital vai prever a realização do leilão em 24 de novembro. Projeto traz duplicação de 134 km de pistas, implantação de 138 km de faixas adicionais e 11 km de vias marginais, entre outras intervenções



Via é estratégica no sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo de BH e Governador Valadares - Foto: Divulgação/DNIT

O Governo Federal deu um passo importante nesta quinta-feira (6) para mudar a realidade de uma das rodovias mais perigosas do Brasil. Com a aprovação do projeto de concessão à iniciativa privada, ficou definida a data de licitação da BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares: 24 de novembro, na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O edital com as regras do certame será publicado nesta sexta-feira (7) no Diário Oficial da União. Projeto e calendário indicados pelo Ministério dos Transportes foram aprovados nesta quinta-feira (6), durante reunião da diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Infográfico com informações da concessão da BR-381/MG Com 304 quilômetros de extensão, a BR-381/MG é estratégica no sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo de Belo Horizonte e Governador Valadares, tendo papel fundamental no escoamento de produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais que circulam por Minas Gerais e pelo país. A concessão deve resultar em R\$ 10 bilhões a serem aplicados no sistema rodoviário, entre novas obras e despesas de operação.

“A espera do povo mineiro por melhorias na BR-381 terminou. Esse investimento vai salvar milhares de vidas, em uma rodovia que é líder em acidentes e que já ceifou muitas vidas. Investir em infraestrutura é garantir desenvolvimento e cuidar das pessoas”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Segurança, tecnologia e empregos

O projeto contempla série de intervenções essenciais para ampliar a capacidade de tráfego, elevar os níveis de segurança na via e o padrão de serviços oferecidos aos usuários. Estão previstas duplicação de 134 km de pistas; implantação de 138 km de faixas adicionais, 11 km de vias marginais, de 36 travessias de pedestres, 190 paradas de ônibus e 34 passagens de fauna. Também serão construídos dispositivos de retornos e rotatórias, e executadas 152 correções de traçado.

Componentes de segurança e inovações tecnológicas foram inseridos no projeto a fim de reduzir os riscos de acidentes e auxiliar no monitoramento da via e assistência aos usuários. Um dos trechos com maior declive, e conseqüentemente com alto índice de ocorrências, o Km 373,9 terá área de escape com dispositivos que permitam a desaceleração emergencial de veículos com grande carga, evitando fatalidades na pista. Quem vencer o leilão terá que instalar câmeras (CFTV) ao longo de toda a rodovia, tecnologia para detecção automática de incidentes, assegurar cobertura wi-fi e aplicativo para chamadas de emergência, sistema de monitoração das condições meteorológicas e iluminação em LED, entre outras inovações.

A projeção é que as melhorias previstas resultem na abertura de 73 mil postos de trabalho, diretamente ligados ao pacote de obras e, ainda, na área de influência da rodovia, o que vai aquecer a economia e aumentar a renda dos moradores da região.

Regras do jogo

O leilão será exclusivamente na modalidade menor tarifa, associada a aportes para recursos vinculados para deságios acima de 18%. Segundo a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, será possível aplicar recursos em uma conta específica, por ponto percentual de desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio (faixas tarifárias), que poderá ser usado em novos investimentos. Antes, era usada a combinação de menor tarifa com pagamento de outorga, valor que ia para o caixa da União e poderia ter qualquer destinação.

“Com isso a gente vai oferecer rodovia de qualidade para os brasileiros e para o povo mineiro. Serão mais de R\$ 10 bilhões investidos em uma das principais rodovias do país. Realizar investimentos é promover o desenvolvimento do Brasil e gerar emprego para todos, para que possamos ter novamente grandes obras em infraestrutura”, conclui a secretária.

Este é o terceiro certame para transferência de rodovias federais à iniciativa privada a ser agendado pela atual gestão do Governo Federal. Em 25 de agosto, será concedido o lote 1 das rodovias paranaenses; e, em 29 de setembro, o lote 2. Juntos, esses leilões têm previsão de garantir R\$ 18,7 bilhões para ampliação e manutenção das vias do Paraná.

As modelagens dos três projetos incorporam elementos da proposta de nova política de concessões rodoviárias do Governo Federal, cujo objeto é tornar os contratos seguros e sustentáveis econômica e financeiramente, com tarifas justas de pedágio e impulsionar investimentos. Elaborado pelo Ministério dos Transportes, o plano prevê a padronização dos projetos, a aperfeiçoamento do uso de recursos e da sustentabilidade ambiental e a modicidade tarifária.

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

Data: 06/07/2023

INSTITUCIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÃO DE FABRÍCIO GALVÃO COMO DIRETOR-GERAL DO DNIT

Casa confirmou também as indicações de outros três profissionais para a autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes

O Senado Federal aprovou nesta quarta-feira (5) a indicação feita pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, de Fabrício Galvão para ocupar o cargo de diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Trânsito (DNIT). Na mesma sessão foram confirmados os nomes de José Eduardo Guidi como diretor de Infraestrutura Ferroviária; Fábio Pessoa da S. Nunes como diretor de Infraestrutura Rodoviária; e Carlos Antonio Rocha de Barros como diretor-executivo.

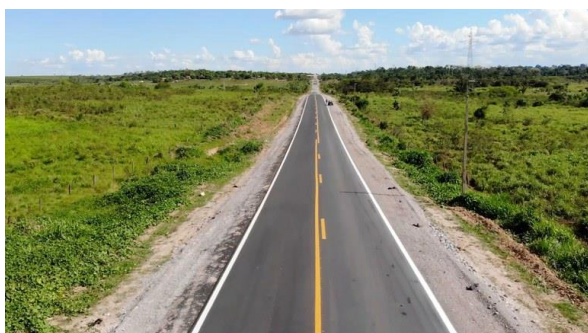
Engenheiro civil formado pela Universidade Potiguar (UnP) e com pós-graduação em Infraestrutura de Transportes (UNIP), Galvão entrou no DNIT em 2015 como servidor de carreira. Entre os cargos exercidos pelo novo diretor-geral da autarquia estão o de superintendente regional de Alagoas e chefe dos serviços de manutenção e de construção. Fora do órgão, atuou como Secretário de Infraestrutura de Maceió e realizou engenharia consultiva para iniciativa privada em diversas obras de infraestrutura como duplicações, implantações e restaurações rodoviárias, além de obras aeroportuárias e de infraestrutura urbana.

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

Data: 06/07/2023

RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA BR-155/PA FACILITARÁ O ESCOAMENTO DE GRÃOS E MINÉRIOS NO SUDESTE DO PARÁ

Renovada, rodovia federal impulsionará o desenvolvimento econômico nos municípios de Xinguara, Sapucaia e Eldorado



Governo Federal investiu R\$ 25 milhões nas obras em trechos dos km 200 e km 250 da rodovia - Foto: DNIT/Divulgação

Como forma de impulsionar o desenvolvimento econômico e social da população paraense, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, reconstruiu a pavimentação da BR-155/PA, no sudeste do estado. Foram 21 quilômetros reestruturados com investimento de R\$ 25 milhões, nos trechos dos quilômetros 200 e 250, em via que

passa por Xinguara, Sapucaia e Eldorado.

Com a renovação da BR-155/PA, os moradores da região sudeste do Pará terão a possibilidade de se deslocar de forma segura e ágil para hospitais, escolas, universidades e outras instituições que contribuem para a qualidade de vida dos cidadãos.

Os serviços foram possíveis por meio do plano anual de trabalho e orçamento (Pato) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e contemplaram reconstrução com retirada de solo, lançamento de materiais pétreos e pavimentação asfáltica.

Agropecuária e turismo

Xinguara é conhecida pela produção agropecuária e mineral, sendo um importante centro de comércio e logística. Sapucaia se destaca pela produção de grãos e madeira, impulsionando a economia local. Já Eldorado possui uma rica diversidade natural, com áreas de preservação e potencial turístico. Essas cidades desenvolvem um papel importante gerando empregos, fomentando o turismo, promovendo a pecuária, a agricultura e a indústria.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 06/07/2023

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

Secretário-executivo participou, nesta quarta-feira (5), de seminário sobre a temática promovido pela Infra S.A



Diretrizes de sustentabilidade serão levadas aos projetos rodoviários e ferroviários previstos para os próximos anos, diz secretário. - 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: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/07/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TRANSPORTE HIDROVIÁRIO: UM POTENCIAL AINDA INEXPLORADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação da nova isenção tarifária e dos descontos para o transporte hidroviário no Porto Organizado do Rio Grande (RS), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), anunciada na noite de ontem, representa um passo significativo no fomento da navegação interior e da cabotagem no Brasil. Essa medida tem o potencial de impulsionar o desenvolvimento do transporte hidroviário, trazendo benefícios econômicos e logísticos para o País.

O transporte hidroviário é uma das modalidades mais promissoras e sustentáveis para o setor de transportes. No entanto, seu potencial é pouco explorado no Brasil. Com uma vasta rede de rios, lagos e lagoas, o País possui condições favoráveis para o desenvolvimento de hidrovias que poderiam desafogar as estradas e reduzir os custos logísticos, além de ser uma opção mais amigável ao meio ambiente.

A decisão da Antaq em isentar o primeiro movimento de mercadorias da navegação interior e, também, aplicar descontos na cabotagem demonstra o reconhecimento do potencial do transporte hidroviário e a necessidade de garantir condições competitivas para esse setor. Essas medidas incentivam a utilização das hidrovias e fortalecem o sistema hidroportuário gaúcho, trazendo benefícios não apenas para o Rio Grande do Sul, mas para todo o País.

O transporte hidroviário pode contribuir para a redução do congestionamento nas rodovias e para a diminuição dos impactos ambientais causados pelo transporte terrestre de cargas. Além disso, é uma alternativa viável para o escoamento da produção, especialmente em regiões com grande potencial hidroviário, como a região da Lagoa dos Patos. A promoção da intermodalidade, combinando o transporte hidroviário com outros modais, pode trazer ganhos de eficiência e redução de custos para as empresas.



É fundamental que governos e o setor privado busquem desenvolver o transporte hidroviário no Brasil, por meio de investimentos em infraestrutura, modernização dos portos e incentivos para o uso das hidrovias. Além disso, é necessário promover a integração entre diferentes modais de transporte e facilitar a interconectividade entre as regiões, estimulando a navegação interior e a cabotagem.

O desenvolvimento do transporte hidroviário é uma oportunidade para impulsionar o crescimento econômico, gerar empregos e fortalecer a competitividade do Brasil no cenário internacional. É um setor estratégico que merece atenção e investimentos adequados. Ao explorar o potencial das hidrovias, estaremos construindo um sistema de transporte mais eficiente, sustentável e resiliente, que beneficiará não apenas o setor logístico, mas toda a sociedade brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PASSAGENS AÉREAS 1

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, pediu que as companhias aéreas apresentem estudos técnicos sobre como reduzir os preços das passagens. A demanda foi apresentada nesta semana, durante reunião com representantes da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear). O encontro foi marcado para se debater o preço do querosene de aviação, o QAV, que representa 40% dos custos operacionais.

PASSAGENS AÉREAS 2

Em nota, o ministro afirmou que “há uma certa frustração de ver que a redução dos combustíveis não tem se refletido nos preços das passagens. Claro que sabemos que existem outros fatores que impactam, por isso precisamos fazer um esforço para que seja apresentada uma proposta do setor bastante objetiva, que dê uma clareza do que isso representa, para que façamos um esforço para a redução dos valores das passagens”.

PAC3

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, revelou ontem, dia 5, que a nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que será anunciado em breve, contará com três frentes de financiamento: investimentos públicos, privados e parcerias público-privadas (PPP). “O Brasil não tem investimentos públicos porque não controla suas finanças, o que nós estamos fazendo agora. Mas investimento público é insuficiente. O Brasil não tem dinheiro para resolver todos os seus problemas sozinhos, até porque, viemos de uma pandemia, o Brasil saiu empobrecido, voltamos para o mapa da fome”, afirmou a ministra,

OPERADORES

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) lançou ontem, dia 5, o novo site da entidade. O endereço eletrônico da entidade patronal passou por uma ampla repaginação, recebendo um novo layout. Nele, também é possível encontrar convenções coletivas, leis e normas, além de informações sobre o setor e dados sobre a navegação no Porto de Santos (SP).

SANTOS EXPORT

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reúne com os integrantes do Conselho do Santos Export nesta manhã, na filial do Brasil Export em Santos (SP), a fim de debater projetos e os gargalos do complexo portuário. O conselho é formado por empresários e autoridades ligadas ao cais santista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

NACIONAL - ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR É APROVADA

Transporte por cabotagem no complexo portuário gaúcho também passa a ter descontos

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



A partir de agora, o primeiro movimento de mercadorias vindo de navegação interior para armazenagem e depois para embarque no modal aquaviário fica isento Crédito: Divulgação/Wilson Sons

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou ontem, dia 5, a nova isenção tarifária voltada à navegação interior e descontos para o transporte por cabotagem no Porto Organizado do Rio Grande (RS). A medida acontece na tabela III, que engloba os

serviços de infraestrutura operacional ou terrestre no porto.

Com a ação, o primeiro movimento de mercadorias vindo de navegação interior para armazenagem e depois para embarque no modal aquaviário fica isento. De acordo com o relator do processo, o diretor da Antaq Caio Farias, a alteração pretende garantir condições competitivas ao sistema hidroportuário gaúcho e fomentar tanto a navegação interior quanto a de cabotagem para o Rio Grande do Sul”.

Durante o anúncio feito ontem em Brasília, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou os benefícios para as hidrovias da região da Lagoa dos Patos. “O modo de transporte hidroviário é a última fronteira para a promoção da intermodalidade no país. Ficamos satisfeitos com essa aprovação, pois trará impactos significativos para o incremento da navegação interior na Lagoa dos Patos”, afirmou.

Quanto à cabotagem, foram aprovados novos descontos para a tabela I, que onera os serviços de infraestrutura aquaviária no porto. Com a medida, as empresas de cabotagem terão custos menores ou iguais aos praticados na navegação de longo curso.

Dados positivos

A navegação de interior apresentou dados positivos este ano, segundo a Antaq. A agência reguladora destacou que entre abril e janeiro de 2023, foram transportados 13.38 milhões de toneladas, um aumento de 6,15% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

A nova isenção para o Porto do Rio Grande entra em vigor hoje, dia 6, no Diário Oficial da União (DOU). Já as novas regras para a cabotagem estarão vigentes em até 5 dias úteis contados de sua publicação nos anexos da deliberação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2023

NACIONAL - TCU PARALISA ANÁLISE DE VOTAÇÃO QUE AUTORIZA RENEGOCIAÇÃO DE CONTRATO DO GALEÃO

Dois ministros da Corte votaram pelo adiamento da discussão sobre o aeroporto do Rio de Janeiro

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

O Tribunal de Contas da União (TCU) adiou por mais 30 dias a análise que autoriza a União a renegociar o contrato do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, com a concessionária Changi. Os votos para adiar a discussão foram dos ministros Jonathan de Jesus e Walton Alencar.

A Corte analisa uma consulta solicitada pelos ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes, que pode possibilitar a renegociação do contrato com a Changi. O relator da proposta é o ministro Vital do Rêgo.



Segundo a lei que trata do assunto, a Changi não pode voltar atrás na decisão de entregar a concessão do Galeão e o Governo Federal deve fazer uma nova licitação Crédito: Divulgação

Segundo a lei que trata do assunto, entregar o ativo após a solicitação pelo Governo é “irretratável e irrevogável”. Ou seja, a Changi não pode voltar atrás na decisão de entregar a autoridade e o Governo Federal deve fazer uma nova licitação.

A expectativa é de que o TCU libere a negociação com a Changi. Na opinião do ministro relator, o caráter irrevogável só se refere à declaração da empresa concessionária e não atinge o poder concedente, neste caso o Governo Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: PARECER PRELIMINAR PREVÊ REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS SOBRE TRANSPORTES

Mas o texto, que ainda será votado, não contempla a atividade portuária, como defendiam representantes do setor

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



No texto apresentado pelo relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) não constam medidas para beneficiar o Reporto, mas a mudança ainda pode ser feita na análise do Senado Crédito: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

O novo parecer da Reforma Tributária apresentado ontem, dia 5, na Câmara dos Deputados propõe a redução de 50% do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) sobre os serviços de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semi urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.

A Frente Parlamentar de Logística (Frenlogi) e o Instituto Brasileiro de Logística pediram que a medida se estendesse ao setor portuário, mas o texto não contempla a atividade portuária, como defendiam os representantes do setor.

O IBS e o CBS contemplam o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, que divide a arrecadação dos tributos entre federais e estaduais ou municipais. No primeiro parecer apresentado, o setor de infraestrutura tinha sido contemplado apenas com a garantia da manutenção dos créditos para os investidores.

A expectativa do setor é que, com a abertura do diálogo para o desconto de 50%, as negociações para inserir o programa de regime tributário para incentivo à modernização e a ampliação da estrutura portuária (Reporto) no texto até 2027. O incentivo fiscal está programado para acabar em 2023.

Caso a medida não seja contemplada na reforma tributária, representantes do setor já articulam com o Ministério da Fazenda o envio de uma Medida Provisória ainda este ano para manter o benefício do Reporto. De acordo com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, a ideia é que o Reporto seja incluído na Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2024. A medida precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional até dezembro.

No texto apresentado pelo relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) não constam medidas para beneficiar o Reporto, mas a mudança pode ser feita na análise do Senado.

Apesar da articulação da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), o setor aéreo também ficou sem espaço nesta versão da proposta.

Já o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) foi contemplado até 2027 com a isenção de 100% do IBS e do CBS.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, se comprometeu em votar a Reforma Tributária até amanhã (7). “O Brasil precisa de uma nova legislação tributária. Sem ela, o país não avança. O momento é de diálogo e de acolhermos sugestões de prefeitos, governadores e da sociedade”, disse o presidente da Casa.

A discussão do texto continua nesta quinta-feira na Câmara dos Deputados. A Sessão Plenária está marcada para às 11 horas.

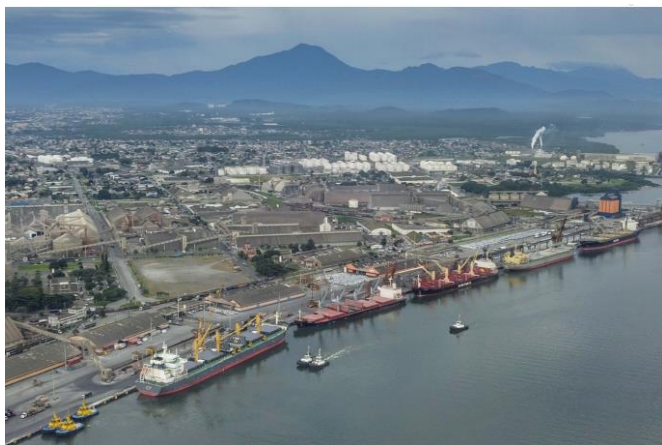
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

REGIÃO SUL - SUL EXPORT 2023 RETORNA AO ESTADO DO PARANÁ APÓS TRÊS ANOS

Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes acontecerá nos próximos dias 10 e 11, em Curitiba

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



O primeiro dia do Sul Export está programado para visitas técnicas na sede da Portos do Paraná, Autoridade Portuária administradora dos portos de Paranaguá e Antonina Crédito: José Fernando Ogura/ANPR

O Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes voltado para a região do Sul do Brasil, retorna ao Estado do Paraná para a sua edição de 2023 depois de três anos. Nos próximos dias 10 e 11, dirigentes de entidades do setor portuário, empresários e autoridades estarão reunidos em palestras e painéis para debater os principais desafios da

operação de transportes em toda a região.

O primeiro dia, na próxima segunda-feira, está programado para visitas técnicas na sede da Portos do Paraná, Autoridade Portuária administradora dos portos de Paranaguá e Antonina.

Ainda no dia 10, haverá a solenidade de abertura do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes. Posteriormente, será realizada a abertura oficial do Sul Export, com a presença de autoridades convidadas.

Na terça-feira, dia 11, haverá cinco painéis técnicos ao longo do dia, começando às 9h até às 16h30.



Os estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul têm uma natural vocação industrial e agropecuária, com vasta rede de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Os temas levantados pelo Conselho do Sul Export estarão em sintonia a colaborar com o planejamento estratégico para a região estar preparada para os desafios do futuro.

O Sul Export 2023 acontecerá no Bourbon Curitiba Hotel & Suítes, localizado na Rua Cândido Lopes, 102, no Centro.

QUADRO - Programação do Sul Export 2023

10 | JULHO

7h00 – Partida do transporte para aqueles que estiverem hospedados no Bourbon Curitiba Hotel & Suites (obrigatório informar número do documento até 6/7 via isadora@forumbrasilexport.com.br, pois o transporte é intermunicipal)

9h00 – Partida do transporte para aqueles que estiverem hospedados no hotel Ibis Paranaguá

9h30 – Café de boas-vindas na Portos do Paraná (Paranaguá) e apresentação institucional

10h30 – Visita em navegação na Baía de Paranaguá

12h00 – Visita ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP)

12h45 – Visita à Paranaguá Pilots e almoço no local

15h00 – Partida para Curitiba

16h45 – Chegada prevista ao Bourbon Curitiba Hotel & Suites

18h00 – Abertura do InfraJur: Atuação do Tribunal de Contas da União no controle das atividades das agências reguladoras

- Dr. Benjamin Zymler, Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU)
- Dr. Benjamin Gallotti, Sócio da Gallotti Advogados e Presidente do Conselho do Portugal Export
- Dra. Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil

18h30 – Sessão Solene de Abertura com autoridades convidadas

20h00 – Jantar

11 | JULHO

9h00 – Palavras de boas-vindas dos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, do Conselho do Sul Export, Jesualdo Silva, e do Coordenador Científico do Conselho Jurídico do CEBE, dr. Celso Peel

9h15 – Painel InfraJur: Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa: Dr. Elias Francisco da Silva Júnior, Sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados

Debatedores

- Dr. Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
- Dr. Guilherme Caputo Bastos, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
- Dr. Marcelo Kanitz, Sócio do Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados



– Dr. Celso Peel, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 1: Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Luiz Fernando Garcia, Presidente da Portos do Paraná
- Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.
- Marcelo Werner Salles, Presidente do Conselho de Administração da SCPAr

12h00 – Painel 2: Acessos terrestres aos portos da região Sul

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- 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

13h00 – Almoço

14h30 – Painel 3: Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Apresentação: Fabrizio Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Debatedores

- Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS
- Cleverton Vieira, Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul
- Luiz Fernando Garcia, Diretor-Presidente da Portos do Paraná

16h00 – Coffee break

16h30 – Painel 4: Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- André Maragliano, Diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (ATEXP)
- Jerônimo Goergen, Associação dos Cerealistas do Brasil
- Marcelo Saraiva, CEO da Brado Logística
- Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente da Portonave

18h00 – Encerramento

NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



InfraJUR 11 de julho - 9h15

TEMA
Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa: **Dr. Elias Francisco da Silva Júnior**, Sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados

Debatedores:
Dr. Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
Dr. Guilherme Augusto Caputo Bastos, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
Dr. Marcelo Kanitz, Sócio do Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados
Dr. Celso Peel, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo

Participação presencial exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pela organização

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

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

QR CODE

BE NEWS

SUL EXPORT FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/07/2023

REGIÃO SUL - DESEMBARQUE DE AÇO EM SÃO FRANCISCO DO SUL CRESCE QUASE 10% EM 2023

Polo siderúrgico do norte de Santa Catarina é o principal destino das cargas que chegam pelo porto
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



De janeiro a maio, foram descarregados em São Francisco do Sul 1,4 milhão de toneladas de bobinas, barras e chapas de aço, uma alta de 9% com relação ao ano passado Crédito: Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul

SEGUNDO O PRESIDENTE DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, CLEVERTON VIEIRA, OS MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NUM RAIO DE 100 KM DE DISTÂNCIA DO COMPLEXO PORTUÁRIO CONCENTRAM 50% DO PIB INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA E DO PARANÁ

O desembarque de aço no Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, teve crescimento de quase 10% nos primeiros cinco meses de 2023, segundo dados da Autoridade Portuária. De janeiro a maio, foram descarregados no porto 1,4 milhão de toneladas de bobinas, barras e chapas de aço, o que representa uma alta de 9% em relação ao mesmo período no ano passado.

Segundo a Autoridade Portuária, o polo siderúrgico do norte do Estado é o principal destino das cargas de aço que chegam por São Francisco do Sul.

As grandes empresas de beneficiamento, como ArcelorMittal Vega, recebem o aço e o transformam em peças que são usadas na indústria automotiva, na construção civil e na produção de geladeiras e fogões. De acordo com a Autoridade Portuária, as fábricas catarinenses são as maiores clientes: das 885 mil toneladas recebidas este ano pela Arcelor, através do Porto de São Francisco do Sul, 350 mil toneladas (40%) foram destinadas a empresas do Estado.

Segundo o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, os municípios localizados num raio de 100 quilômetros de distância do complexo portuário concentram 50% do PIB industrial dos estados de Santa Catarina e do Paraná.

Esse fato, segundo o dirigente, torna o porto uma das principais portas de entrada de matéria-prima para abastecer a indústria metalmeccânica do norte catarinense.

“Assegurar as melhores condições para a recepção e o transporte dos insumos até as indústrias é um compromisso do governador Jorginho, sendo uma das principais metas do Porto”, garante Vieira, acrescentando que a eficiência da cadeia logística é um elemento essencial para que a produção industrial catarinense continue sendo referência no segmento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

NACIONAL – SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO – CURITIBA - PR

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

#confirmados
Presenças confirmadas no mais importante fórum sobre logística, infraestrutura e transportes da região Nordeste.

10 E 11 DE JULHO
Curitiba - PR
Local: Bourbon Curitiba Hotel & Suites

+ E MUITO MAIS
AUTORIDADES E LIDERANÇAS EMPRESARIAIS

 Felipe Queiroz Diretor da ANTT	 Olavo Soares Bastos Subsecretário de Parcerias do Ministério dos Transportes
 Jesualdo Silva Diretor-Presidente da ABTP	 Cleverton Vieira Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul

PRESENCIAIS: ABTP, ATEXP, Cargill, CNT, FERTISANTA, GALLOTTI, Green Infra, IPORT, Jan De Nul, MODALGP, MULTIELOG, ORIEL TERMINALS, Piacentini, PORTORAVE, PORTOS DO PARANÁ, PRATICAGEM DO BRASIL, SANTOS BRASIL, TIL, Una, BRASIL EXPORT, BE NEWS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023

REGIÃO NORDESTE - FUNDOS DE INVESTIMENTO DO CLIMA APROVAM PLANO DE R\$ 169 MILHÕES PARA PECÉM

Quantia é parte de recursos que serão aportados no Brasil visando apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia limpa no Brasil

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Já foram assinados 31 memorandos de entendimento com empresas, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões no Complexo do Pecém Crédito: Divulgação/Complexo do Pecém

O Conselho Administrativo dos Fundos de Investimento do Clima (CIF) aprovou na última semana um plano de US\$ 70 milhões (pouco mais de R\$ 338 milhões) para apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia limpa no Brasil. Metade dessa quantia (US\$ 35 milhões, ou cerca de R\$ 169,4 milhões) será destinada para os projetos no Complexo Portuário do Pecém (CE).

Como parte do plano, o País deve dobrar a capacidade de energia renovável, reduzir as emissões em pelo menos 57 milhões de toneladas de CO₂ equivalente, acelerar a produção de hidrogênio em larga escala e promover o acesso à energia limpa.

Entre todos os estados brasileiros, o Ceará é o que tem maior número de projetos previstos. Até o momento, já foram assinados 31 memorandos de entendimento com empresas nacionais e estrangeiras, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões). Desses, há três pré-contratos já firmados, nos quais a previsão de investimento é de US\$ 8 bilhões (R\$ 38,8 bilhões).

“Esse é mais um endosso de que nosso projeto é grandioso e vai liderar a transformação energética do Brasil. O financiamento da plataforma de investimento CIF’s Renewable Energy Integration (CIF REI) será fundamental para impulsionar as ações previstas para melhorar a infraestrutura do Complexo do Pecém para receber o Hub de Hidrogênio Verde”, analisou Hugo Figueirêdo, presidente do Complexo do Pecém.

Ainda segundo Figueirêdo, o investimento será para implantação de infraestruturas compartilhadas, estabelecendo um hub de capacitação e inovação para a cadeia do H2V na região do Pecém.

“Estão incluídos estudos, projetos e sistemas para operação do H2V, bem como laboratório multiusuário de formação, pesquisa e desenvolvimento de energias renováveis e H2V e assistência técnica com treinamento de mão de obra”, destacou.

Conforme informações do CIF, o Brasil estima que o financiamento irá mobilizar US\$ 9,1 bilhões de parceiros, incluindo US\$ 8 bilhões em investimentos privados, para seu plano implementado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e pelo Grupo Banco Mundial. Essa projeção representa uma taxa de cofinanciamento de 1:130, ainda mais do que a média do CIF de 1:10 para investimentos em energia limpa.

O plano é aumentar a produção de hidrogênio verde no polo do Complexo de Pecém, que tem uma capacidade instalada projetada de 6 gigawatts até 2034.

O programa busca promover a energia como um bem comum, por meio de uma rede elétrica modernizada. O objetivo é melhorar o acesso confiável à energia limpa para 3,1 milhões de pessoas, promovendo o desenvolvimento e a inclusão social e econômica, principalmente para povos indígenas remotos e comunidades locais.

Hub



Com foco no desenvolvimento do Hub de Hidrogênio Verde, o estado do Ceará já tem 31 memorandos de entendimento assinados com empresas interessadas na produção. Destes, três já avançaram a pré-contratos selados e têm área reservada na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará: Fortescue, Casa dos Ventos e AES. A soma de investimento é estimada em US\$ 8 bilhões.

Além disso, o Complexo do Pecém deve investir R\$ 2,2 bilhões para dotar o terminal de infraestrutura capaz de abrigar os projetos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2023

REGIÃO NORDESTE - CABEDELLO REGISTRA CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JUNHO

Foram movimentadas 88.491 toneladas no período, representando um aumento de 4,88%

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



No acumulado total, o Porto de Cabedelo já movimentou 609.427 toneladas de granéis sólidos e líquidos Foto: Divulgação/Porto de Cabedelo

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, segue tendo números expressivos em relação às suas operações. Segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária, no mês de junho foram movimentadas 88.491 toneladas, representando um aumento de 4,88% em comparação com o mesmo período do ano passado.

De acordo com o Porto de Cabedelo, os destaques do mês foram as operações de gasolina, que alcançaram a marca de cerca de 158 mil toneladas, representando um aumento de 20,4% em relação ao primeiro semestre de 2022.

No seu acumulado total, o Porto de Cabedelo já movimentou 609.427 toneladas de granéis sólidos e líquidos, o que, segundo a Autoridade Portuária, evidencia o constante crescimento e a importância do porto para a economia local.

Dentre as cargas operadas em junho, destacam-se o petcoke, malte, diesel, gasolina e trigo, sendo o petcoke responsável pela movimentação de mais de 42 mil toneladas.

“Esses resultados ressaltam veementemente o comprometimento do Porto de Cabedelo em impulsionar o desenvolvimento econômico e o avanço da Paraíba. Nesse sentido, o porto segue irrevogavelmente empenhado no progresso regional”, enfatizou Ricardo Barbosa, diretor-presidente do Porto de Cabedelo.

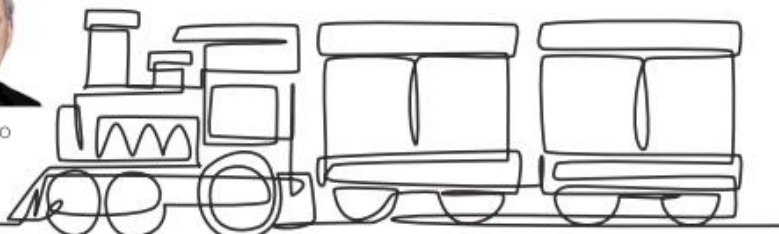
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - O TREM NA MINHA VIDA – E A LOGÍSTICA, O QUE TEM?

JOSÉ GERALDO VANTINE

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião
opinioao@portalbenews.com.br





Filho de pai ferroviário da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), nascido nas mãos de parteira em uma pequena casa da “Vila Ferroviária”, com mais 3 irmãos, e tendo como quintal os trilhos da ferrovia por onde passavam os trens que encantaram a minha infância. Literalmente brincava de trenzinho. Pude ser testemunha da evolução do transporte ferroviário. No início (final dos anos 1950), as belas locomotivas a vapor tracionando vários tipos de vagões: “gôndola” para carga geral, “vagão fechado” para café, algodão e caixaria, correios e encomendas, “gaiolas” para gados.

Passados os anos, as locomotivas a vapor evoluíram até o auge da tração de “lenha e água”, com a última fabricada em 1927, pela Baldwin, que chegava a impressionantes 110 km/h. Era fascinante vê-la passar no “quintal de casa”, puxando trem de passageiros. Aliás, para informação, essa locomotiva foi largamente empregada para “puxar” o luxuoso trem de passageiros chamado “Noturno Cruzeiro do Sul”, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, isso até o final da década de 1950. Nesse momento, ela e as demais “máquinas a vapor” foram substituídas pelas locomotivas a diesel-elétrica.

Ainda nessa etapa da minha pré-adolescência, outro fato que a maioria das pessoas desconhece: a CPEF introduziu o modelo de transporte híbrido rodoviário-ferroviário com o denominado “Autotrem”, tecnicamente o “Sistema TOFC – Trailer on Flat Car”, entre a cidade de Colômbia (SP) e São Paulo.

Enganam-se os que criticam, ao “estilo papagaio”, que a matriz de transporte no Brasil privilegia o modo rodoviário em detrimento do ferroviário por decisão do ex-presidente Juscelino Kubitschek, para incentivar a indústria automobilística. Antes de explicar, quero dizer que vivenciei muitas viagens no mais luxuoso trem de passageiros do Brasil, da série “R”, desde minha cidade natal, Pitangueiras (SP), até a Estação da Luz, em São Paulo, onde minha mãe nasceu e viveu sua família. Esse trem “R”, equivalente aos trens europeus, pode ser conhecido na internet.

E por que todo esse descritivo de “o trem na minha vida” desapareceu?

Vamos visitar o passado! A ideia de utilizar uma espécie de trilho de madeira para puxar carroça com cavalos foi adotada na Alemanha, nas áreas de extração de minério, no século XVI. Estava lançado o modelo! Dando um salto no tempo, já no século XVIII, os trilhos de madeira foram substituídos pelos de ferro, surgindo o termo Railway por volta de 1776, aliás o ano da independência dos Estados Unidos, em 4 de julho. Mais um “pequeno salto”: no ano de 1804, na Inglaterra, surgiu a primeira locomotiva movida a vapor! (lembra da inocente, porém complexa pergunta: quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha?). Pois bem, eu pergunto: quem veio primeiro, a ferrovia ou o trem? Foi a ferrovia que, por longos anos, tinha trilhos de ferro, mas com tração animal. Não era trem. O trem veio após a invenção da locomotiva que substituiu os cavalos (lembra que a unidade de potência de tração até hoje é HP – “Horse Power”. E o transporte ferroviário é a formação de: ferrovia + locomotiva + vagões. E a primeira ferrovia comercial de longa distância foi criada em 1830, ligando as cidades de Liverpool a Manchester, na Inglaterra. Esse ano é considerado como início do transporte ferroviário.

Importante observar que o nascimento dessa ferrovia foi o embrião do modelo ferroviário da Europa atual. Explico: A Europa, conhecida como “Velho Mundo”, é o berço da ciência, da cultura e das conquistas que levaram a geografia global a ser como está hoje, com o descobrimento do “Novo Mundo” – para não alongar o texto e fugir do foco, não incluo a região asiática. Portanto, a evolução e a expansão das ferrovias de maneira predominante foram focadas na integração de cada país ou reinado, depois evoluindo para integração europeia. Isso porque, na metade do Século XIX, França, Alemanha, Itália, Bélgica, Espanha, entre tantos outros países, já estavam com suas ferrovias, e no meu entendimento, alguns fatores definiram o modelo atual do sistema ferroviário europeu: padronização, integração das ferrovias, crescimento contínuo e homogêneo da tecnologia das locomotivas e da construção de ferrovias e, ainda, a definição clara do transporte ferroviário para cargas e passageiros, com baixa intervenção de governos nas empresas.

É de rotina (inadequada) se fazer comparação do modal ferroviário no Brasil com o da Europa e o dos Estados Unidos. Por que inadequado? Todas as regiões iniciaram suas instalações de ferrovia aproximadamente na mesma época. Diferentemente da Europa, os Estados Unidos (Novo Mundo) foram colonizados principalmente por irlandeses, que levaram cultura, ciência e a religião com



princípios morais rígidos, ou seja, os que fizeram a América foram pessoas forjadas na educação familiar e escolar com padrões rígidos, resultando em uma elite concentrada na região noroeste do país, onde hoje são os estados de Nova York, Pensilvânia, Massachusetts etc., e crescendo ao longo da Costa Leste (Atlântico). O restante do país em direção a Oeste era habitado por indígenas: sioux, apaches, comanches, dakotas, cherokees etc. – quem não se lembra dos lendários caciques imortalizados nos filmes sobre o “Velho Oeste”? Touro Sentado, Cavalo Louco.

Esse cenário soa familiar pelos filmes contando a história da conquista do Oeste do país. Esse foi o vetor de crescimento das ferrovias nos Estados Unidos, país com grandes costas para dois oceanos. E na história americana, o grande “ator” foi o trem. Ele foi responsável não só pela expansão territorial, mas pelo modelo de colonização (não de exploração) dos irlandeses em direção ao Oeste até a costa do Oceano Pacífico, resultando em crescimento econômico crescente e constante. Tudo isso aliado a um modelo político de democracia bastante estável e a poucas intervenções nas empresas privadas de transporte ferroviário.

Entre os “trens da minha vida”, estão as maiores ferrovias, como a Union Pacific Railroad (fundada em 1862 com 50 mil km, atuando em 23 estados). E estudei com mais detalhes a CSX, cuja sede fica em Jacksonville, devido à parceria nossa com a University of North Florida. Essa empresa foi fundada em 1986 com malha de 32 mil km e atua em 23 estados e algumas províncias do Canadá.

Além do que já mencionei, outro fator do desenvolvimento da malha ferroviária americana é que sempre o transporte ferroviário se desenvolveu com foco nas operações logísticas – visitei muitas empresas cujos centros de distribuição contam com ramal ferroviário. Isso faz a grande diferença e, por isso, cerca de 45% do que se transporta por lá é por ferrovia, não obstante a imensa malha rodoviária. Não existe discussão filosófica ou ideológica entre a ferrovia e a rodovia, os dois funcionam e são complementares. E pronto!

Não sei se o leitor teve experiência em viajar de trem nos EUA. Eu tive, pela Amtrak a partir da belíssima Central Station de New York, em trem de elevado conforto. É comum ir da Costa Oeste, da Califórnia, para a Costa Leste, New York, por ferrovia. Assim, também, elaborei modelos de operação logística – um que desenvolvi para abastecer a Zona Franca de Manaus saia por via aérea da Ásia para Los Angeles, daí para Miami de trem e de Miami para Manaus de modal aéreo.

O Brasil, nessa época da história dos trens, estava no regime imperial sob comando do Imperador D. Pedro II, de rara inteligência, poliglota, amante das artes e da ciência e que conheceu outros países e conviveu com os maiores inventores do Século XIX. Nesse ambiente, em 1852, “sob concessão” do Governo Imperial, foi construída a primeira ferrovia por “iniciativa privada”, de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. O projeto ligaria a Baía da Guanabara e o Porto do Rio de Janeiro a Petrópolis. Só 14 km foram construídos. Mas contribuiu para a terceira inovação do transporte intermodal (marítimo–ferroviário).

Esses fatos históricos moldaram o que é hoje o modelo do transporte ferroviário brasileiro. Ao contrário da Europa e dos Estados Unidos, já descritos, o Brasil as seguintes questões merecem registro:

Entre várias ferrovias, eu destaco as que serviram de matriz para o que vivemos atualmente:

Estrada de Ferro D. Pedro II, (1.858), depois virou “Central do Brasil”, logo após a Proclamação da República, e virou estatal;

O mesmo Barão de Mauá construiu a primeira ferrovia no Estado de São Paulo, a Estrada de Ferro São Paulo Railway ou Santos a Jundiaí (1.867);

E a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, construída com capital privado dos fazendeiros de açúcar e café.

Nesse ponto, quero registrar que essas ferrovias foram criadas exclusivamente para ligar o interior dos estados, especialmente Rio de Janeiro e São Paulo, com os portos. Não houve planejamento de integração nacional. Com a mesma visão “exportadora”, vieram as demais ferrovias:



Companhia Mogiana (1.875), ligando a região de Mogi Mirim, grande produtora de café, ao Porto de Santos;
Companhia Sorocabana (1.875), com a mesma característica;
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1.905), atravessando os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul até Corumbá, na fronteira com Bolívia;
Ferrovia Paranaguá – Curitiba (1.883);
Dona Tereza Cristina em Santa Catarina (1.885).

A implantação desse modelo no final do século XIX trouxe alguns problemas para a futura expansão da ferroviária no Brasil, como:

Lógica de modelo primário exportador (interior – porto);
Grande variedade de bitolas com dificuldade de integração das ferrovias;
Ferrovias localizadas no País de forma dispersa e isolada, sem foco de integração de mercado interno;
As outorgas incluíram ferrovias no Rio Grande do Sul, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo, (1.871) e depois estendendo até São Leopoldo (1.874);
Em 1.903 e com término em 1.912, a ferrovia Madeira Mamoré, na Amazônia, para escoamento da borracha;
E no Nordeste, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, e na Bahia, a ferrovia ligando Salvador ao São Francisco.

O Brasil Império terminou com a Proclamação da República em 15/11/1.889, através do golpe militar conduzido por Marechal Deodoro da Fonseca e que “expulsou” D. Pedro II, obrigado a deixar o Brasil em 17 de novembro de 1.889, com sua família em viagem a Portugal. O Brasil tinha 9.200 km de ferrovia.

Daí em diante, o modelo ferroviário passou por diversas transformações com elevada interferência do Governo Federal da República. Os registros históricos mostram que o presidente Washington Luís, da chamada República Velha, dizia que “governar é abrir estradas”, o que para a época fazia sentido, considerando um país com população concentrada (+ de 90%) a 100 km da enorme costa brasileira e a necessidade de interiorizar a população. E esse não era o caminho possível, através das ferrovias, (ao contrário dos Estados Unidos, que teve o modelo focado na ligação entre o Leste para o Oeste).

Nesse intervalo da gestão de Getúlio Vargas, tanto no período do golpe (1930-1945), como no segundo período (1950-1954), houve incentivo para a indústria do aço, com a criação da Companhia Siderurgia Nacional – CSN (1.941) e a Companhia Vale do Rio Doce (1.942). E as ferrovias entram na “segunda geração”, destacando a Estrada de Ferro Vitória a Minas, construída em 1.903 e que foi encampada pela então CVRD. Com alta tecnologia de operação e controle, hoje já experimenta tração de composição com 270 vagões com seis locomotivas. Minério de Ferro!!

Voltamos a Juscelino Kubitschek, a quem a maioria dos “analistas” culpa pela estagnação dos investimentos em ferrovias, privilegiando as rodovias. Já vimos que esse é mais um mito. De fato, ele foi o grande responsável por implantar a indústria automobilística no Brasil, mas a fabricação de caminhões sempre foi pequena e os veículos, de baixa capacidade (alguém se lembra do “Fenemê – FNM?”) Essa história é vivida pelo amigo Ladair Michelon, grande empresário do TRC, inventor da carreta de três eixos e do bitrem, junto com Raul Randon.

Mais um salto no tempo. Importante registrar outro fato que, na minha opinião, se juntou aos anteriores para estagnar o transporte ferroviário no Brasil. Nova intervenção do Governo ao final dos anos 50, com a criação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, que unificou 42 ferrovias com estimados 25.000 km de trilhos. Ao mesmo tempo, o Governo de São Paulo, em 1.971, estatizou as ferrovias até então de alto nível e criou a Fepasa – Ferrovia Paulista S/A, unificando cinco ferrovias e utilizando a Companhia Paulista como “empresa-mãe”, incorporando as demais – todas privadas e fundadas entre 1.868, Cia Paulista, e 1.895, Araraquara. Estima-se um total de 5.300 km de trilhos, muito fortes no transporte de passageiros e carga em geral.

Eis que, nos anos 1.996 a 1.998, Fernando Henrique Cardoso, como presidente da República, entra para a história das “concessões ferroviárias”. Com base em alguns livros sobre ferrovias, trens e empresas ferroviárias da minha biblioteca, posso concluir que: o modelo original de iniciativa privada, com investimentos focados em interesse regionais por produto para exportação, passou por vários governos de vários sistemas políticos, que geraram a estatização das ferrovias, até que voltassem às mãos da iniciativa privada.

Verifico que, para o lançamento dos editais, os técnicos do Governo Federal montaram um verdadeiro “quebra-cabeça” para unificar as ferrovias em blocos para leilão (bibliotecas e internet possuem inúmeras informações a quem interessar possa). Antes disso, vale ressaltar o exemplo de inépcia do poder público no papel de administrador de empresa: Companhia Paulista Estrada de Ferro (privada) Fepasa (estatal) Ferrobán (privatizada por banqueiros) Brasil Ferrovias ALL RUMO!! Mudança de capital e mudanças das estratégias.

No cenário atual temos:

As concessionárias (Rumo, MRS e VLI) investiram o que foi programado em tecnologia, equipamentos e ferrovias. E estão em alto nível de qualidade e operação;

Vale aqui o registro pessoal sobre a Brado, hoje pertencente à Rumo e, para mim, o que de mais novo vi no setor. Existia a rede de supermercados Mercadorama no Paraná, da família Demeterco que, em 1.998, vendeu para o Wal-Mart. Um dos filhos, o José Luís, que tinha relacionamento com a logística através de nosso conhecimento, criou um operador logístico e, com sua capacidade visionária, criou a Brado como empresa familiar. No início, era para usar contêineres vazios para transportar produtos agrícolas do RS para SP por ferrovias, através de contrato com a ALL, que acabou virando sócia. Depois, veio a Rumo – e hoje, a Brado é o braço de transporte ferroviário da Rumo para contêineres, usando a própria malha;

Por força dos contratos de concessão, o que vejo em minhas análises é que o passageiro e a carga em geral não são parte das estratégias dessas empresas. Já fizemos estudos para um trem de passageiros ligando Taubaté (SP) até a integração com o trem metropolitano, o Metrô, projeto que não foi aprovado pelo conselho de administração, logo no início da MRS.

Como já escrevi sobre a “intromissão do governo” na gestão das empresas, cabe aqui registrar a frustrada iniciativa do projeto do trem-bala entre São Paulo e Rio de Janeiro. Esse tipo de trem é focado em passageiros e conheci dois dos primeiros: o TGV entre Paris e Lyon, de 1.988, e o japonês Shinkansen, entre Tokyo e Tsukuba, de 1.985 (essa empresa foi criada em 1.960).

Minhas conclusões:

O transporte ferroviário no Brasil se mantém vocacionado para carga a granel, com foco direcionado aos portos, ou seja, o que caracterizou o modelo desde as primeiras ferrovias no século XIX;

Essa vocação se materializa com as novas ferrovias em fase de construção, como Fiol, a Fico, a Transnordestina (que, aliás, não vai mais ligar o Porto de Suape, contrariando o projeto original), a Norte-Sul (essa apresenta potencial para passageiro e carga geral, se assim quiserem as concessionárias Rumo e VLI) e o Ferrogrão (lamentavelmente e de forma desconexa, travada por quase 2 anos nas mãos de um ministro do STF e recentemente liberada “para estudos”);

No caso da antecipação dos contratos de concessão, entendo como essencial a retomada de serviços intercity de passageiros da Malha Paulista (Rumo), da Malha Sudeste (MRS), da Malha Sul (RUMO) e da Malha Centro-Leste (FCA-VLI);

Persiste dúvida sobre o plano do Governo Federal atual sobre o modelo de autorização para construção de ferrovias. Após a sanção do novo marco legal, (dez/21), atualmente existem 41



contratos de adesão e uma extensão de cerca de 12.000 km, além de investimentos na casa de R\$217 bi, conforme informações atuais da ANTT;

Dados os diferentes modelos de implantação e desenvolvimento das ferrovias desde o século XIX, considero incorretas as comparações que regularmente ouço em palestras e leio em publicações, analisando a volumetria e as dimensões do transporte ferroviário nos países da Europa, nos Estados Unidos e no Brasil. Já mostrei opinião sobre diferentes estratégias de intervenção do Governo ao longo do tempo. Tempo que não volta. Tempo que não para!

Sobre a tão falada “matriz de transporte” no Brasil, em que há 40 anos ouço que o TRC equivale a 60% do transporte, meu entendimento indica que o tema precisa ser revisto com foco em dois vetores: a) Elo da Cadeia de Abastecimento (no primeiro notadamente ferroviário e, no último, exclusivamente rodoviário ou multimodal com cabotagem e hidroviário) e b) Classe de produtos (os de transporte “ponto a ponto” e os que exigem capilarização). Em termos de tonelagem, devem ficar 40% ferroviário e 60% rodoviário/cabotagem/hidroviário (deixo de fora da análise o dutoviário e o aéreo). Em termos de valor, devem ficar 80% rodoviário/cabotagem/hidroviário e 20% ferroviário (esses números são opinativos sem fundamentação técnica).

Assim que vi e vejo o “trem da minha vida” e o que tem o trem na Logística!!

O trem sempre habitou o imaginário de todos nós e, especialmente, dos que são ligados à música e à poesia. Por isso encerro com um trecho de uma poesia de Cora Coralina:

“Resfolego de vapor.

Locomotiva crepitando, fagulhando,

Apitando, sinalando, esguichando, refervendo.

Chiados, rangidos, golfadas, atritos, apitos.

Bandeira vermelha se agita.

Bandeira verde da partida.

E o resfolegar do trem que vem, do trem que vai...”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GÁS PARA EMPREGAR: JANELA DE OPORTUNIDADE PARA PROMOVER A NEOINDUSTRIALIZAÇÃO

Brasil pode reduzir a dependência externa de produtos estratégicos como fertilizantes e produtos químicos, escreve Suzana Borschiver

Por Opinião 6 de julho de 2023 Em Colunas e opinião, Mercado de gás, Política energética



Instalações do Polo Gaslub, em Itaboraí (Divulgação/Petrobras)

Em um cenário em que as mudanças climáticas têm sido um tema de muito debate, existe a preocupação de mitigação das emissões dos gases de efeito estufa, junto com a demanda por maior suprimento de energia.

Este impasse vem sendo discutido por meio de uma transição gradual da matriz energética mundial, considerando que as principais alternativas renováveis, como eólica, solar e hidrogênio verde, por exemplo, devem coexistir com as fontes fósseis já consolidadas, como o petróleo e o gás natural, apontando para que em um cenário de curto e médio prazo, a transição energética e a coexistência energética sejam mais do que conceitos e sim o modus operandi do setor.

O gás natural desempenha um papel significativo no trilema energético ao tentar equilibrar os três desafios principais da indústria de energia: segurança energética, sustentabilidade ambiental e acessibilidade econômica.

Pode-se afirmar que é o combustível fóssil de menor nível de emissão de gases de efeito estufa, em comparação com outros, como o carvão e o petróleo.

Além disso, como o gás possibilita uma combustão com elevado rendimento térmico, pode-se obter reduções na intensidade de consumo de energia na indústria, no comércio ou em residências.

Matéria-prima estratégica para a indústria química

Do ponto de vista da segurança energética, o gás natural pode ser considerado como uma fonte confiável e versátil, com ampla disponibilidade global, apesar de ser impactado por fatores geopolíticos.

Em relação à indústria química, importante setor da indústria de transformação, o gás natural pode ser usado como uma matéria-prima estratégica na fabricação de diversos produtos como plásticos, lubrificantes, embalagem, shampoos e detergentes e fertilizantes.

Segundo dados recentes da Fertilizers Europe, aproximadamente 70% da capacidade de produção na Europa dos fertilizantes nitrogenados foi suspensa em consequência do aumento no preço do gás natural.

Esses fertilizantes, amplamente utilizados na agricultura, são derivados da amônia – que é obtida a partir da transformação química do gás natural, sendo este responsável por 80% dos custos variáveis de sua produção.

Portanto, a partir desta relação positiva entre os preços, o gás natural possui uma relação direta na garantia de disponibilidade de alimentos para a população.

De acordo com o IEA (International Energy Agency) o consumo de gás natural para geração de calor e energia crescerá 40% até 2050 e o consumo para a indústria química crescerá 50%, apesar de que cerca de 75% do consumo total de gás natural no mundo ainda serem consumidos para aplicações de calor e energia.

Déficit comercial de US\$ 65 bilhões em 2022

Nos últimos anos, a indústria química brasileira tem perdido participação no atendimento à demanda interna por meio da produção local, apesar do crescimento do consumo de produtos químicos no país.



Esse importante setor industrial enfrenta um acentuado processo de desindustrialização, decorrente de vários fatores, como a ausência de políticas públicas de longo prazo, preço do gás natural e matérias-primas, custo tributário e da logística.

Como consequência disso, existe uma carência de produção local de vários produtos estratégicos, o que faz com que o país seja dependente de insumos e produtos importados.

Esse problema estrutural tem levado a um déficit comercial crescente, desde o início da década de 90, de US\$ 1,2 bilhão para o salto de US\$ 65 bilhões em 2022.

Vale registrar que parte expressiva do déficit químico é de produtos derivados diretamente do gás natural, que é utilizado como matéria-prima na produção de fertilizantes nitrogenados, metanol, isocianatos, dentre outros produtos químicos.

Hoje, o Brasil é o maior importador de fertilizantes, a despeito de ter uma das agropecuárias mais competitivas do mundo, seguido dos EUA, EU, Índia, com a demanda crescendo o dobro da taxa global.

Uma importante discussão diz respeito a reinjeção de gás, que se for reduzida aos padrões mundiais para cerca de 20%, e a diferença em gás for internalizada, o Brasil poderá obter diversas oportunidades em toda a cadeia produtiva, desde fornecedores de produtos e equipamentos a serviços técnicos especializados.

Reinjeção de gás natural e demanda por infraestrutura

De acordo com dados recentes da ANP, do total produzido internamente, praticamente metade, 72,2 milhões de m³/dia, é reinjetado na boca dos poços do pré-sal, principalmente pela falta de infraestrutura de escoamento desse gás, das plataformas do pré-sal para a terra.

Segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a oferta de gás pode ser 19 milhões de m³/dia maior que o previsto, em 2032, se a reinjeção for menor e houver investimentos em infraestrutura.

De acordo com a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), o PIB do país poderia ser aumentado em R\$ 401,3 bilhões, com potencial de gerar 2,7 milhões de novos empregos e aumento na arrecadação de tributos.

Com certeza esses movimentos podem atrair excelentes oportunidades em investimentos em novas UPGNs e em rotas de escoamento de gás das plataformas do pré-sal, gasodutos de transporte, bem como na indústria química.

No Brasil, produzimos cerca de 50% da demanda interna de gás natural, importamos o restante e complementamos a demanda local com gás natural liquefeito (GNL).

Uma política pública forte que propicie condições competitivas para o gás natural, cujo preço de US\$ 15 a 20/MMBTU é quase 4 vezes maior que nos EUA, representa um passo fundamental para a volta da produção de plantas industriais com ociosidade elevada, ou até paralisadas.

O conhecimento com as tecnologias, como CCUS também pode facilitar a produção de hidrogênio limpo a partir do gás natural e fornecer uma oportunidade de trazer o hidrogênio com baixo ou nenhum teor de carbono para novos mercados em curto prazo, com custo mínimo.

Papel do programa Gás para Empregar

Neste contexto pode-se destacar o programa Gás Para Empregar, anunciado recentemente pelo Ministério de Minas e Energia (MME), na última reunião do CNPE, em março de 2023, que tem como projeção investimentos de até R\$ 94,6 bilhões até 2032.



A expectativa do governo é de que os valores possam ser empregados principalmente em unidades de fertilizantes nitrogenados e outros químicos (R\$ 39,3 bilhões), gasodutos de transporte de gás natural (R\$ 25 bilhões), unidades de processamento (R\$ 15,4 bilhões) e em rotas de escoamento offshore (R\$ 14,9 bilhões).

Essa iniciativa trará relevantes ganhos ao país, pois permitirá a redução da dependência externa de insumos estratégicos para as cadeias produtivas nacionais, inclusive o agronegócio.

De acordo com o secretário de Petróleo e Gás, e Biocombustíveis, Pietro Mendes, o programa pode reduzir a dependência de 85% para 10% da importação de fertilizantes se atingirmos uma comercialização de 10 milhões de m³/dia ao dia.

Importante ressaltar que até o lançamento desse novo programa, o Brasil nunca teve política pública para utilização do gás natural como matéria-prima.

Em relação ao PIB, estudos apontam para um acréscimo de R\$ 75 bilhões com geração de até 325 mil novos empregos, e contribuições de R\$ 23,3 bilhões de royalties — divididos entre União, estados e municípios —, além de R\$ 18,6 bilhões em PIS/Cofins e R\$ 14,1 bilhões em ICMS.

Importantes modelos de negócios estão sendo desenhados nesse programa como a possibilidade de troca (swap) do óleo da União por volumes adicionais de gás natural disponíveis para a comercialização da Pré-sal Petróleo SA (PPSA), que poderá atuar como fonte geradora na construção de gasodutos, além de apoiar a redução de reinjeção do gás natural nos campos offshore.

Estuda-se também a possibilidade de desconto de custo em óleo dos valores investidos que incentivem a maior oferta de gás natural, assim como uma política de precificação.

Em suma, esse novo programa Gás para Empregar surge, dentro da agenda positiva da neointustrialização do governo, como incentivo ao aumento do emprego, da renda e da segurança alimentar, com inúmeras janelas de oportunidades para uma sociedade brasileira mais justa e igualitária.

Suzana Borschiver, DS.c, é professora titular da Escola de Química da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), coordenadora do Núcleo de Estudos Industriais e Tecnológicos (NEITEC) e conselheira do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Esse artigo expressa exclusivamente a posição da autora e não necessariamente da instituição para a qual trabalha ou está vinculada.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/07/2023

NOVO ROTA 2030 PRETENDE INTENSIFICAR PRODUÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Governo planeja apresentar atualização das regras do programa automotivo em agosto deste ano
Por Millena Brasil 6 de julho de 2023 Em Congresso, Política energética, Transição energética

BRASÍLIA – A segunda fase do programa federal Rota 2030 vai focar em tecnologias de descarbonização que estão em estágios iniciais de desenvolvimento, afirmou a diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica do MDIC, Margarete Gandini, no Senado, nesta quarta (5/7).

“Estamos desenhando o segundo ciclo do Rota 2030, que vem pesando bastante em descarbonização, economia circular, e privilegiando as tecnologias que têm o menor nível de maturidade tecnológica da manufatura”, disse.



A diretora de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica do MDIC, Margarete Gandini, e o senador Rodrigo Cunha (Podemos-AL), presidente da FPEletromobilidade (Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado)

Gandini comentou que a produção de eletrificados será intensificada com as novas regras da política automotiva e a retomada dos grupos de trabalho para o relançamento do Plano Nacional de Eletromobilidade.

“A ideia agora é intensificar a produção nacional de eletrificados, já temos algumas

iniciativas em curso”, ressaltou.

De acordo com o MDIC, a segunda etapa do Rota 2030 tem lançamento previsto para agosto deste ano.

Nesta quarta (5/7), foi lançada a Frente Parlamentar Mista da Eletromobilidade. O grupo será liderado pelo senador Rodrigo Cunha (Podemos/AL) e debaterá políticas públicas e ações de incentivo à eletromobilidade no país. Até o momento, a frente conta com a adesão de 24 senadores e 10 deputados federais.

Células a hidrogênio para caminhões

Lançado em 2018, o programa tem como objetivo estimular investimentos em pesquisa e desenvolvimento no setor de transportes e incentivar alternativas limpas de propulsão em veículos.

A diretora adiantou que o ministério está se aprofundando em estudos sobre células a hidrogênio para mobilidade, especialmente para uso em veículos pesados e de longas distâncias.

“É um mercado promissor quando se fala em veículos pesados e estradeiros”, comentou.

O secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do MDIC, Uallace Moreira, já havia adiantado que a pasta não priorizará uma única rota tecnológica de descarbonização no programa federal.

Segundo Moreira, a intenção do governo é otimizar uma política industrial visando uma maior inserção no mercado internacional.

“Não queremos ficar presos ao mercado interno. Nós queremos promover e desenvolver rotas tecnológicas que possibilitem uma maior inserção internacional com o objetivo de melhorar a qualidade da pauta exportadora brasileira”, explicou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/07/2023

WASTEFUEL RECEBE US\$ 10 MILHÕES DA BP PARA PRODUÇÃO DE BIOMETANOL

Usina de biometanol está prevista para ser instalada em Dubai, nos Emirados Árabes
Por epbr 6 de julho de 2023 Em Biocombustíveis, Empresas, Internacional, Transição energética

BRASÍLIA — A bp anunciou nesta quinta (6/7) o aporte de US\$ 10 milhões na empresa de biocombustíveis WasteFuel para sua primeira fábrica de biometanol nos Emirados Árabes Unidos. Sediada na Califórnia (EUA), a WasteFuel planeja desenvolver uma rede global de usinas para converter resíduos municipais e agrícolas em biocombustível marítimo.



Transporte marítimo contribui com 3% das emissões totais de gases de efeito estufa (Foto: Hector Galarza/Pixabay)

Em memorando de entendimento entre as duas companhias, a bp se compromete a comprar o biometanol para fornecer aos clientes do transporte marítimo. A petroleira conta que está trabalhando para estabelecer o fornecimento de combustíveis alternativos com baixo teor de carbono para a navegação.

O transporte marítimo representa cerca de 90% do comércio mundial, enquanto produz 3% das emissões globais de gases com efeito de estufa.

“Alcançar a descarbonização no transporte marítimo exigirá uma mudança radical, e os biocombustíveis têm um papel fundamental a desempenhar para ajudar a indústria a descarbonizar”, defende Gareth Burns, vice-presidente da bp ventures.

Globalmente, a produção de resíduos sólidos totaliza cerca de 2 bilhões de toneladas anualmente e deve aumentar para 3,4 bilhões de toneladas métricas até 2050. Com as tecnologias de digestão anaeróbica e produção de metanol, a WasteFuel planeja converter resíduos municipais e agrícolas em alternativas viáveis de menor emissão para substituir combustíveis fósseis.

A primeira usina de biometanol está prevista para ser instalada em Dubai, nos Emirados Árabes, mas a ideia é desenvolver diversas plantas em diferentes regiões estratégicas, criando também uma rede de parceiros.

“Como as empresas que dependem do transporte marítimo trabalham para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa, é essencial que expandamos drasticamente a disponibilidade desses combustíveis”, explica Trevor Neilson, CEO da WasteFuel.

Estratégia de biocombustíveis

A bioenergia é uma das estratégias de negócios voltadas à transição energética da bp, ao lado de carregamento de veículos elétricos, hidrogênio e energias renováveis e energia.

Até 2030, a petroleira espera entregar cerca de 100 mil barris por dia de biocombustíveis para ajudar a descarbonizar o segmento de transporte pesado.

Além da navegação, está no radar a produção de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, em inglês). Ontem, bp e Honeywell anunciaram que vão adaptar cinco refinarias nos Estados Unidos, Europa e Austrália para produzir SAF e diesel verde.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/07/2023

WEG FECHA ACORDO COM 2W ECOBANK PARA AUTOPRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA

O contrato de R\$ 970 milhões prevê o fornecimento de 30 MW médios a partir de janeiro de 2024 a partir dos parques eólicos Eólicos Anemus I, II e III, em Currais Novos (RN)

Por epbr 6 de julho de 2023 Em Eólica



A WEG fechou um acordo de R\$ 970 milhões com a 2W Ecobank nesta quarta-feira (6/7) para a autoprodução de energia eólica. O contrato prevê o fornecimento de 30 MW médios a partir de janeiro de 2024 a partir dos parques eólicos Eólicos Anemus I, II e III, em Currais Novos (RN).

Os parques eólicos têm 33 aerogeradores WEG com capacidade total de 138,6 MW.

“A nossa experiência como fabricantes de soluções para geração de energia renovável, e particularmente energia eólica neste caso, vai garantir ainda mais sustentabilidade para as nossas operações. Reforçamos assim os nossos compromissos e mostramos também que estamos prontos para ser o parceiro das empresas em suas jornadas de descarbonização”, disse Daniel Marteleto Godinho, diretor de Sustentabilidade e Relações Institucionais da WEG, em comunicado divulgado pela empresa.

Os parques eólicos Anemus I, II e III têm 33 aerogeradores modelo AGW147/4.2 da WEG. Juntos eles totalizam 138,6 MW de capacidade instalada.

“Esse contrato marca a estreia da 2W Ecobank no fornecimento de energia renovável no modelo de contrato de autoprodução já com uma parceria de expressivo volume de energia. Esse tipo de sinergia é muito importante, pois, além dos benefícios financeiros, é um contrato com a natureza e a sociedade, de geração de uma energia 100% limpa e renovável por muitos anos”, disse Claudio Ribeiro, CEO da 2W Ecobank.

O acordo ainda precisa da aprovação das autoridades brasileiras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

LIRA: 'NÃO HÁ POSSIBILIDADE DE ADIAR A VOTAÇÃO'

Presidente da Câmara disse que mandou mensagem para o ex-presidente Jair Bolsonaro, mas não teve resposta

Por Gabriel Sabóia — Brasília



06/07/2023 17h31 Atualizado há 33 minutos

Deputados e legendas começam a costurar sucessão de Arthur Lira (PP-AL) na presidência da Câmara

Deputados e legendas começam a costurar sucessão de Arthur Lira (PP-AL) na presidência da Câmara – Foto : Brenno Carvalho/Agência O Globo

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que não há possibilidade de adiar a votação da Reforma Tributária, marcada para as 18h desta quinta-feira. No

final da tarde, o deputado chegou à Casa, quando conversou rapidamente com a imprensa.

— O telefone não para de tocar. Estamos conversando com governadores, recebendo as últimas críticas ao texto. Não há possibilidade de adiar a votação — afirmou.

Os detalhes do Conselho Federativo ainda estão sendo definidos, e isso deve ser "o último texto" que irá se incorporar ao projeto. Segundo ele, as ideias ainda passarão pela "crítica dos governadores".

- Esse texto, que considero o que por último vai chegar, estamos esperando a crítica dos governadores. E só com consenso as coisas serão encaminhadas. Será finalização do esforço por parte do Grupo de Trabalho, do coordenador Reginaldo, do relator Aguinaldo, de todos os seus membros - afirmou.

Lira disse que mandou mensagem para Bolsonaro, mas não foi respondido:

— Mandei mensagem para o Bolsonaro, que não respondeu. Não tenho informações oficiais do PL, mas o que soube que o partido vai opinar contra, mas vai liberar a bancada. Não quero politizar a matéria, que é técnica. Não há chance de a matéria ser adiada. Quem é contra hoje, será contra a frente.

Ele voltou a defender a criação do Conselho Federativo, ressaltando que não se trata de órgão de governo, mas de Estado:

— É preciso que se esclareça, não é órgão de governo, os recursos não passarão pela conta da União; É uma conta do conselho e de lá serão distribuídos (para os entes federativos). É órgão burocrático com gestão de várias etapas, compostos por prefeitos e governadores, só com consenso as questões serão encaminhadas.

Mais cedo, Lira recebeu o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para continuar as negociações não só da Reforma Tributária mas também do Carf.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/07/2023

ELETROBRAS APOSTA EM PESQUISAS E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Brasil pode se tornar líder no processo de substituição de combustíveis fósseis nas indústrias
Por Eletrobras



A Eletrobras realiza testes na Planta de Hidrogênio instalada na usina hidrelétrica de Itumbiara (MG/GO) – Foto : Arquivo Eletrobras Furnas

A transição energética é um movimento que pode ser acelerado por diversos elementos e possibilidades, um deles é o hidrogênio verde, produzido pelas energias renováveis em um processo de eletrólise, ou seja, com baixa emissão de carbono. Esse tipo de hidrogênio pode substituir combustíveis fósseis na geração de energia, especialmente em processos de difícil

descarbonização, uma vez que também não emite CO₂ na sua combustão. A E-combustível, área da Eletrobras dedicada ao hidrogênio verde, desenvolve projetos voltados à transição energética e um dos projetos já está em operação.

Em Itumbiara (MG/GO), são realizados testes na Planta de Hidrogênio instalada na usina hidrelétrica do local. Esta planta fornece subsídios para a estratégia de armazenamento de energia e

descarbonização, potencializando futuros negócios relacionados ao fornecimento desse produto para os setores industriais, transporte e agronegócio.

- Colocamos um eletrolisador de grande porte movido a energia solar. É o eletrolisado que está há mais tempo em funcionamento no Brasil. A Eletrobras traz uma competitividade tremenda para o hidrogênio. Pode ser um dos grandes players do mundo – destaca Ítalo Freitas Filho, vice-presidente executivo de Engenharia de Expansão da Eletrobras.

Na usina localizada em Itumbiara, a empresa também avalia a tecnologia de produção do gás hidrogênio por eletrólise, os custos de produção, operação e manutenção do empreendimento, a eficiência e durabilidade dos equipamentos, a qualidade do hidrogênio produzido, além de aspectos relacionados à reconversão do hidrogênio em energia elétrica.



A empresa avalia a tecnologia de produção do gás hidrogênio por eletrólise — Foto: Luiz Crosara para Eletrobras Furnas

A Eletrobras estuda, ainda, a cadeia do hidrogênio com geração, armazenamento, transporte e uso energético e não energético. Essas informações são essenciais para o desenvolvimento de projetos de grande porte, que poderão resultar em futuros negócios para Eletrobras na Cadeia de Hidrogênio.

País tem o diferencial de contar com produção energética estável

O hidrogênio verde tem subprodutos importantes, como a amônia, o metanol e o SAF (combustíveis sustentáveis para aviação), que podem substituí-lo nos mesmos processos. Ítalo explica que o grande desafio do hidrogênio verde é que a economia mundial é baseada em petróleo.

– Temos que transformá-la para o hidrogênio. O que existe hoje é todo um processo de indústria, carros, veículos, tudo baseado em petróleo. Essa vai ser a quarta transição energética da história, na verdade. Já tivemos o advento do carvão, do petróleo, agora vem a próxima. O grande desafio é que a indústria precisa se adaptar para usar o hidrogênio – aposta Freitas.

O executivo explica que, a utilização de bateria para descarbonizar transportes de grandes cargas e longa distâncias, como navio e trem, pode adicionar um alto custo, pelo peso e tempo de carregamento. O hidrogênio pode ser uma alternativa as baterias. Outras aplicações são na aviação comercial, ocupando o lugar dos combustíveis, e na siderurgia.

Ítalo destaca que o Brasil é uma potência mundial quando o assunto é transição energética e produção de hidrogênio verde. A companhia é majoritariamente renovável, pois produz energia a partir de usinas hidrelétricas, solares e eólicas. O diferencial do Brasil, segundo o especialista, é que as hidrelétricas garantem a produção de energia 24/7 renovável com competitividade. Dessa forma, a produção de hidrogênio verde também ganha mais segurança e uma alta taxa de utilização dos eletrolisadores fator fundamental para a competitividade do H2V.



País tem 85% da geração da matriz energética por hidrelétricas, que torna o sistema mais estável — Foto: Sérgio Luiz Gato, para Eletrobras Furnas.

- As energias renováveis, como solar e eólica, têm um problema: são intermitentes. Esse é o grande desafio da transição energética no mundo. Só que no Brasil, 85% da geração da matriz energética é hidrelétrica, que é estável. Ela sustenta o sistema. Essa condição é a

melhor que se tem para produzir hidrogênio verde. Ele fica mais barato quando você tem uma energia estável e renovável como fonte – detalha o especialista.

Ter uma companhia que funciona gerando energia renovável 24/7 com uma grande malha de transmissão em todas as regiões, coloca a Eletrobras, segundo Ítalo, em uma posição privilegiada para a produção de hidrogênio verde economicamente viável no Brasil e no mundo.

- As condições do Brasil em conseguir produzir energia renovável com um sistema totalmente interligado é fundamental para que o Brasil se prepare para estar entre os países mais competitivos do mundo na produção de hidrogênio verde – alerta ele.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE MELHORAR GOVERNANÇA DO CONSELHO FEDERATIVO PARA SOLUCIONAR IMPASSE

Conselho irá tomar decisões sobre o imposto unificado dos estados e municípios

Por Míriam Leitão



Após reunião com Fernando Haddad, o governador Tarcísio de Freitas, de SP, fala aos jornalistas – Foto : Diogo Zacarias/Agência O Globo

Uma solução para o impasse das negociações da reforma tributária em torno do Conselho Federativo vem ganhando força, e ela passa por melhorar a governança dessa instância dentro do texto, que como tem dito o ministro Fernando Haddad será técnica, e não política.

Leia também: PL vai decidir posicionamento da bancada em relação à reforma tributária na quinta

Esse conselho ficará responsável por gerir o novo IBS (Imposto Sobre Bens e Serviços), que é o imposto que unifica o ICSM (estadual) e ISS (municipal). Mas quem toma as decisões nesse conselho?

As regiões Sul e Sudeste têm medo que cada estado tenha um voto, o que daria necessariamente a maioria para o Nordeste.

A solução que continua sendo discutida, e que ainda não foi para o texto da PEC da reforma, é que haja uma espécie de dupla votação.

Em primeiro lugar, seria necessária a maioria absoluta, e não a maioria simples, para aprovação de decisões. E também haveria uma votação por região. Cada região brasileira teria que aprovar determinada ideia com 50% dos votos, o que faria com que nenhuma região se sobrepusesse à outra.

O texto lido ontem diz que isso será decidido por lei complementar, mas os estados se opõem a isso.

O grande avanço foi a posição do estado de São Paulo, que se convenceu de abrir mão de uma proposta que desfigurava a ideia de unificação da reforma em troca de uma discussão mais séria sobre governança.

É esse formato para o Conselho Federativo que continua sendo discutido em detalhes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2023



O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AGRONEGÓCIO, EDUCAÇÃO E SAÚDE TERÃO ALÍQUOTA 60% MENOR NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Segundo vice-presidente da Frente Parlamentar do Agro, acordo foi costurado com o relator do projeto e era um dos pedidos do setor para apoio à PEC 45

Por Isadora Duarte

São Paulo - O relator da reforma tributária, deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), fechou acordo com a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) para redução de 60% na alíquota aplicada ao agronegócio em relação à alíquota padrão, segundo fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast. Na prática, o setor terá uma carga tributária correspondente a 40% da padrão, que ainda será definida, mas é estimada em 25%.

O vice-presidente da FPA na Câmara dos Deputados, deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), confirmou o acordo à reportagem e disse que a alíquota de 40% valerá também para educação e saúde, além do agronegócio. No novo relatório, apresentado ontem por Ribeiro, a alíquota estabelecida para o agro, saúde e educação era de 50% do percentual padrão.

O acerto ocorreu na tarde desta quinta-feira após longas reuniões de parlamentares ruralistas com a participação do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). As articulações foram capitaneadas por Jardim, pelo ex-presidente da FPA deputado federal Sergio Souza (MDB-PR), pelo deputado federal e coordenador político da frente na Câmara, Fábio Garcia (União-MT), e com a participação de lideranças da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

A maior redução dos impostos cobrados sobre insumos e produtos agropecuários era uma condição inegociável para apoio do setor produtivo e da FPA ao projeto. Agora, a bancada discute fechar o apoio à reforma, que deve ser votada ainda nesta quinta-feira, segundo três parlamentares ouvidos pela reportagem. “Houve avanço, mas ainda precisamos de sinalizações sobre outros pontos prioritários”, disse um dos deputados, sem detalhar quais seriam. Ontem, a FPA afirmou que só apoiaria o projeto se sete questões prioritárias para o agro fossem atendidas - até o momento duas delas foram contempladas pelo relator.

Parte dos parlamentares ainda resiste ao posicionamento favorável ao texto. O pedido do agro era de adoção de uma alíquota correspondente a até 20% da padrão. Mais cedo, o Broadcast mostrou que lideranças do setor já consideravam que o pedido não seria atendido.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2023

DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA CAI QUASE 34%, MAS TEM SALTO NO CERRADO

Dados dos primeiros seis meses de 2023 foram divulgados nesta quinta-feira; apesar da reversão na derrubada da floresta, alta de incêndios preocupa

Por Paula Ferreira

O desmatamento na Amazônia caiu 33,6% no primeiro semestre de 2023, ante o mesmo período do ano passado, segundo dados do Deter, sistema de alertas do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), ligado ao Ministério da Ciência. Apesar da reversão da derrubada da floresta, a região enfrenta uma alta de incêndios.

Já no Cerrado, houve aumento de 21% em seis meses, também conforme o Deter. Se considerar só a comparação de junho com o mesmo mês do ano passado, houve queda de 41%, após uma alta

expressiva em maio. Bahia, Maranhão e Tocantins são os Estados com as maiores perdas no semestre.



Redução do desmatamento na Amazônia é chave para reduzir aquecimento global, segundo cientistas Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Segundo João Paulo Capobianco, secretário executivo do Ministério do Meio Ambiente, “o esforço de reverter a curva de crescimento” de destruição da floresta foi atingido. “Se vamos conseguir redução que compense a herança do ano anterior, ainda não sabemos, mas atingimos o primeiro objetivo que foi reverter a tendência de alta e agora temos claramente demonstrada uma

tendência de queda.”

Entre os nove Estados da Amazônia Legal, só o Mato Grosso registrou alta no desmate (7,1%). No Amazonas, houve queda de 55,2%. O governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT), na campanha e em fóruns internacionais, se comprometeu a zerar o desmatamento até 2030.

Nos últimos quatro anos, o Brasil ficou isolado nos fóruns ambientais por causa da postura da gestão Jair Bolsonaro (PL), que negava as mudanças climáticas e enfraqueceu os órgãos ambientais. Após a eleição de Lula, a comunidade internacional tem sinalizado com a intenção de retomar laços com o Brasil e repassar verba para ações de preservação da floresta. Nesta semana, a Suíça anunciou que vai aderir ao Fundo Amazônia, programa que recebe doações estrangeiras em prol do bioma.

Fogo e Cerrado preocupam

Também conforme os dados do Inpe, a floresta (3.075 focos) e o Cerrado (4.472) tiveram em junho o maior número de queimadas desde 2007. Especialmente no caso da floresta, os resultados preocupam porque auge da estiagem na região ainda não chegou. A fase seca vai de maio a setembro, e julho é ser um dos meses mais críticos.

Além disso, especialistas preveem que o total de incêndios florestais cresça ainda mais com a atuação do fenômeno El Niño, que começou em junho.

“Diferentemente de outros países, onde há incêndios naturais, na Amazônia tem incêndio oriundo do desmatamento, de atividade humana. A melhor forma de combater os incêndios é combatendo o desmatamento. E é isso que estamos fazendo”, afirmou a ministra Marina Silva.

“Agimos reativamente, quando o incêndio está acontecendo, mas o correto é a ação preventiva, controlando o desmatamento, evitando que se crie um processo de matéria orgânica que vai sendo ressecada num determinado tempo”, acrescentou ela.

Presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho disse estar reestruturando o Sistema Nacional de Prevenção e Combate aos Incêndios Florestais (PrevFogo). Segundo ele, 2101 brigadistas já foram contratados, além da criação de 99 brigadas. Segundo ele, a maior parte dos focos de incêndio está ligada à atividade humana.

No Cerrado, houve aumento de 21% no semestre, mas o governo também destacou a redução de 14,6% no recorte do mês de junho.

“Não podemos identificar interrupção da curva de crescimento. Mas esse primeiro resultado de redução, somado à parceria que vem crescendo muito nos Estados, animam no sentido de que seja possível fazer essa reversão (da curva de desmatamento)”, afirma Capobianco.



“No Cerrado, o percentual autorizado e autorizável de desmatamento é muito maior do que na Amazônia. A estratégia tem que ser diferente. Primeiro, os Estados têm muito mais poder e responsabilidade sobre o desmatamento, porque ele pode autorizar e por autorizar, tem a responsabilidade de fiscalizar”, diz o secretário extraordinário de Controle do Desmatamento e Ordenamento Ambiental Territorial, André Lima.

Legislação europeia e crise climática influenciam cenário

Para o pesquisador de Estudos Avançados da USP, Carlos Nobre, a nova linha de ação do governo, que prometeu punir crimes ambientais, e a mudança na legislação europeia podem ter contribuído para o cenário. Em dezembro do ano passado, a União Europeia aprovou novo marco legal para restringir o comércio de produtos oriundos do desmatamento de florestas. A regra, porém, não incluiu o Cerrado.

Segundo Nobre, climatologista, os próximos meses serão desafiadores. “Devido às mudanças climáticas, o planeta está ficando mais quente e há mais risco do fogo queimar a vegetação. No 2º semestre, vamos ter o El Niño e há 60% de probabilidade de que ele seja muito forte, sobretudo em setembro, um dos meses com mais queima na Amazônia”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/07/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS DISCUTE AO VIVO A PEC 45 DA REFORMA TRIBUTÁRIA; ACOMPANHE

Presidente da Câmara, Arthur Lira, pretende colocar projeto em votação nesta quinta-feira
Por Redação

A reforma tributária, uma pauta considerada prioritária para simplificar e dar mais competitividade à economia brasileira, pode ser votada nesta quinta-feira, 6, na Câmara dos Deputados. O presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), pretende colocar o projeto do relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) no plenário a partir das 18h.

Apesar de considerada fundamental, a reforma tributária é um tema que vem sendo discutido há décadas, sem nunca haver um consenso sobre o que fazer, com municípios, Estados e a União tendo legislações próprias, muitas vezes sobrepostas. O resultado é um sistema tributário caótico, disfuncional, que atrapalha a vida das empresas e dos cidadãos, torna mais cara e confusa a atividade econômica e atrapalha o desenvolvimento do País.

O que políticos, empresários e especialistas têm dito é que nunca houve uma convergência tão grande em relação à reforma como agora. Apesar de algumas discordâncias em relação à proposta relatada por Ribeiro, o clima em Brasília é de que há, efetivamente, grandes chances de o projeto ser aprovado.

A mudança na legislação dos sistemas de impostos irá extinguir os tributos sobre o consumo, IPI (federal), PIS (federal), Cofins (federal), ICMS (estadual) e ISS (municipal).

Esses impostos dariam lugar para dois Imposto Sobre Valor Agregado (IVA), que seriam criados com a emenda, de forma dual: um do governo federal e outro compartilhado entre Estados e municípios.

Um deles é o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que substituirá o ICMS dos Estados e o ISS dos municípios; e o outro a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), que vai unificar os tributos federais: PIS, Cofins e IPI, com base ampla e não cumulatividade plena na cadeia de produção - ou seja, sem tributação em cascata.

O imposto será cobrado no destino (local do consumo do bem ou serviço), e não na origem, como é hoje. Haverá desoneração de exportações e investimentos.



Haverá ainda o Imposto Seletivo, que incidirá sobre a produção, comercialização ou importação de produtos prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, como agrotóxicos, cigarro e bebidas alcoólicas, desonerando as exportações. A taxa será usada para substituição do IPI e irá manter a Zona Franca de Manaus.

Por que fazer uma reforma tributária?

Além da simplificação dos impostos, um dos principais argumentos de defesa da reforma é a não cumulatividade plena. A CBS e o IBS não incidirão em cascata em nenhuma fase da cadeia produtiva. Hoje, o modelo brasileiro é de cumulatividade parcial. Alguns setores da economia continuam pagando em cascata. Outros pagam por valor adicionado em cada etapa da cadeia (pagam sobre o valor acrescentado sobre o preço anterior), mas contam com isenções ao longo das etapas que resultam em maior tributação ao fim da cadeia.

A expectativa é de que a reforma tributária consiga alavancar um crescimento econômico no Brasil.

De acordo com o texto, a reforma deve gerar crescimento adicional da economia (PIB) superior a 12% em 15 anos. Hoje, isso representaria R\$ 1,2 trilhão a mais no PIB de 2022. Uma das explicações para esse possível crescimento é que o IBS simplifica o sistema, eliminando custos para as empresas, e a indústria é mais favorecida porque pode ter mais créditos de tributos pagos por insumos.

Também espera-se que a mudança consiga acabar com a guerra fiscal, já que a redução de impostos para atrair fábricas não fará mais sentido visto que o imposto será cobrado no destino do bem ou serviço.

Outra vantagem, segundo seus defensores, é a transparência. Com a mudança, o consumidor vai saber quanto está pagando de imposto em cada produto ou serviço.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: NOVO RELATÓRIO AMPLIA DESCONTO PARA MAIS SETORES E CONFIRMA ACORDO DE TARCÍSIO

Desconto da alíquota reduzida subiu de 50% para 60%; decisões do Conselho Federativo terão de ter a aprovação dos Estados mais populosos

Por Mariana Carneiro e Bianca Lima

BRASÍLIA - A terceira versão do relatório da reforma tributária, divulgada no início da noite desta quinta-feira, 6, ampliou a lista de setores beneficiados pela alíquota reduzida dos novos impostos. O texto ainda cristalizou o acordo firmado pelo relator, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), com os governadores, liderados por Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP).

O desconto da alíquota reduzida subiu de 50% para 60% da alíquota padrão -- ainda não definida, mas até então estimada em 25%. Foram incluídas as atividades de jornalismo e audiovisual. Veja como ficou a lista de bens e serviços beneficiados:

- Serviços de educação;
- Serviços de saúde;
- Dispositivos médicos e de acessibilidade para pessoas com deficiência;
- Medicamentos e produtos de cuidados básicos à saúde menstrual;
- Serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;
- Produtos agropecuários, pesqueiros, florestais e extrativistas vegetais in natura;
- Insumos agropecuários, alimentos destinados ao consumo humano e produtos de higiene pessoal;
- Produções artísticas, culturais, jornalísticas e audiovisuais nacionais.



Também foram incluídas novas atividades na lista de setores que terão tratamento diferenciado de tributação; ou seja, sem incidência do novo Imposto sobre Valor Agregado. São eles: serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, restaurantes e aviação regional. A taxa diferenciada era inicialmente destinada ao setor financeiro, cooperativas e para combustíveis.

As inclusões são resultado do forte lobby acionado pelos setores econômicos em Brasília nos últimos dias. Como mostrou o Estadão, setores de serviços queriam regimes diferenciados para que têm gastos elevados com a tributação incidente na folha de pagamentos.

Ribeiro também fez uma sinalização ao PL, partido do presidente Jair Bolsonaro, que se opunha à ampliação da lista de produtos que são sobretaxados por prejudicar a saúde e o meio ambiente. O novo texto de Ribeiro afirma que os bens e serviços beneficiados pela alíquota reduzida não serão alvo do novo seletivo, o que atende a indústria de alimentos, que previa pagar mais impostos em produtos açucarados e ultraprocessados.

Conselho Federativo e FDR

Como resultado do acordo de Ribeiro com os governadores, o texto deixa explícito que todos os Estados e o Distrito Federal terão representantes no Conselho Federativo -- antes, a redação falava apenas em representantes estaduais, sem fixar que teria que ser um de cada unidade federativa. Os municípios também terão 27 representantes, sendo 14 eleitos entre todos os 5.560 municípios, e outros 13 usando como ponderação a população.

“Quanto às deliberações nesse órgão, serão aprovadas se obtiverem, cumulativamente, os votos (i) em relação ao conjunto dos estados e do Distrito Federal: a) da maioria absoluta de seus representantes, e b) de representantes que correspondam a mais de 60% da população do País; e, (ii) em relação ao conjunto dos municípios e do Distrito Federal, da maioria absoluta de seus representantes”, diz o texto.

Isso significa que as decisões do Conselho terão que ter a aprovação dos Estados mais populosos do País, que são em menor número.

Já os critérios de rateio do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional, que receberá aportes do governo federal para Estados e municípios, ficaram para depois, a serem decididos por lei complementar.

A pendência desagradou os Estados do Nordeste. “Vamos buscar colocar na PEC, durante a votação no Senado, os critérios de divisão do fundo de desenvolvimento do mesmo jeito que colocaram a demanda dos Estados do Sul e Sudeste”, afirmou o governador do Piauí, Rafael Fontelles.

Zona Franca

Atendendo a pedidos dos governadores, Ribeiro também fez uma previsão explícita de que a Zona Franca de Manaus será bancada pela União e não pelos tributos recolhidos pelos demais Estados. A proposta de emenda constitucional (PEC) prevê fundo específico para bancar a região, intitulado de “Fundo de Sustentabilidade e Diversificação Econômica do Estado do Amazonas”. A lei estipula que a gestão será da União.

Ribeiro também atendeu a bancada evangélica, que requisitou a retirada da palavra “gênero” do trecho que fala sobre o cashback, programa de devolução de impostos. O texto anterior previa que o cashback tinha como objetivo reduzir as desigualdades de renda, gênero ou raça. Os dois últimos termos caíram na versão atualizada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/07/2023

REFORMA ACABA COM FEDERAÇÃO, É PROJETO DE PODER E CHEQUE EM BRANCO PARA A UNIÃO, DIZ JURISTA

Titular da PUC-SP, o tributarista Roque Antonio Carrazza critica texto que está em votação na Câmara

Por Beatriz Bulla

Professor titular da Faculdade de Direito da PUC-SP e jurista referência no estudo de Direito Tributário, o advogado Roque Antonio Carrazza faz sérias críticas à proposta de reforma tributária em votação na Câmara dos Deputados nesta quinta-feira, 6. Para o especialista no assunto, a reforma ignora a Constituição pois “acaba com a federação”, beneficia apenas a indústria e o setor financeiro e não deveria ser apreciada de forma apressada no Congresso. “Vale aqui, a sabedoria popular, bem traduzida no provérbio ‘quem decide depressa se arrepende devagar’”, afirma o tributarista, nessa entrevista ao Estadão.

Carrazza, que é autor de diversos livros sobre o assunto, como o Curso de Direito Constitucional Tributário, que está em sua 34ª edição, também afirma que é uma “maciça propaganda enganosa” a ideia de que todos pagarão menos impostos e diz que a ideia de um imposto sobre valor agregado dual é falsa, pois a União terá mais poder que Estados e municípios.

“Esse substitutivo, a pretexto de veicular uma reforma tributária necessária e louvável, encerra um verdadeiro projeto de poder, qual seja, o de submeter os Estados, os municípios e o Distrito Federal, ao jugo da União, transformando o Brasil, na prática, em um estado unitário”, afirma Carrazza.

O sr. é bastante crítico à atual reforma tributária em votação na Câmara. Qual o principal problema?

As normas jurídicas mais importantes se encontram na Constituição. De fato, ela é a Lei Maior, a matriz de todas as manifestações normativas do Estado. Em matéria tributária, a Constituição brasileira foi extremamente minuciosa. Graças à Constituição, nós contribuintes só podemos ser tributados dentro dos parâmetros constitucionais. Muito bem. No substitutivo da PEC 45, que o deputado Arthur Lira (PP-AL) quer aprovar o mais rapidamente possível, foi esquecida essa ideia fundamental.

Ademais, o texto do substitutivo da PEC 45 somente foi divulgado há pouco mais de uma semana. Não houve tempo para ser analisado com a seriedade que o assunto merece. Não há como aprová-lo, sem conhecer e avaliar seu conteúdo. Vale aqui, a sabedoria popular, bem traduzida no provérbio “quem decide depressa se arrepende devagar”.

Mas a discussão sobre a reforma está colocada há décadas e a base do texto vem sendo discutida no Congresso desde 2019. Isso não seria suficiente?

A meu ver, não está sendo observado o devido processo legislativo de reforma constitucional. As

PECs devem ser examinadas pela Comissão de Constituição e Justiça e, depois, aprovadas pela Comissão Especial no prazo de quarenta sessões. Ora, aprovada dessa forma foi a PEC 45 e, não, o substitutivo, que é, em rigor, uma nova PEC. Somente essa injuridicidade, a meu ver, inviabiliza a sua aprovação.



Roque Antonio Carrazza, advogado tributarista, em palestra no XXXVI Congresso Brasileiro de Direito Tributário, em 21 de junho de 2023. Foto: Cris Zitei Fotografia/Instagram @idepe_oficial
Foto: Cris Zitei Fotografia/Instagram @idepe_oficial

Por que a ideia de que a Constituição é a Lei Maior foi ignorada no texto atual?

Na prática, ela acaba com a federação. A reforma tributária, se aprovada da maneira como está posta no substitutivo da PEC 45, retirará autonomia financeira dos Estados, dos municípios e do Distrito Federal. Ora, a autonomia financeira é o pressuposto necessário para a existência das autonomias política e jurídica.

Vale aqui lembrar que o princípio federativo é “cláusula pétrea”, ou seja, não pode ser amesquinhado, muito menos abolido, nem mesmo por meio de emenda constitucional.

A criação de um IVA dual, com o IBS destinado a Estados e municípios, não resolve essa questão?

O falso IBS dual será arrecadado pela União e, depois, por ela repassado. No entanto, a União poderá, sob pretextos vários, como quase sempre acontece, retardá-los, especialmente para as pessoas políticas governadas por integrantes de partidos políticos de oposição ao governo central. Sem autonomia financeira, essas pessoas políticas terão que pedinchar as benesses da União para sobreviver. Serão, na prática, reduzidas à condição de meros territórios federais, a exemplo dos que existiram até serem abolidos com o advento da atual Constituição.

E nem se diga que haverá fundos e câmaras de compensação para garantir tais repasses. O assunto será regulado por uma lei complementar nacional, votada, pois, pelo Congresso. As reuniões que se fizerem, com base nessa lei complementar nacional, terão, de um lado, a União e, do outro, os representantes dos mais de 5.500 Municípios, dos 27 Estados e do Distrito Federal. O substitutivo, não indica se todos terão voz e voto ou, no caso de serem apenas alguns, o modo como serão escolhidos. Não é preciso grande esforço intelectual para se concluir que a União assumirá o total domínio do assunto, o que fatalmente entrará em rota de colisão com os postulados da Federação brasileira.

O sr. também argumenta que a reforma dá à União uma “caixa vazia”. O que isso significa?

O substitutivo desconstitucionaliza parte do nosso sistema tributário. Os contribuintes, na atual Constituição, encontram as regras-matrizes dos tributos que podem ser obrigados a suportar. Trocando a ideia em miúdos, as competências tributárias das pessoas políticas se encontram sempre limitadas na Constituição por um verbo e um complemento - exemplo: auferir rendimentos, prestar serviços, adquirir imóvel. Graças a isso, os contribuintes sabem, de antemão, que, para serem compelidos a pagar o imposto sobre a renda, deverão auferir rendimentos, para serem compelidos a pagar o ISS, prestar serviços, para serem compelidos a pagar o ITBI, adquirir um imóvel, e assim por diante.

O IBS não está estruturado dessa forma. O substitutivo não lhe aponta nem o verbo nem o complemento. Dá de presente à União uma verdadeira “caixa vazia”, na qual o legislador complementar nacional tudo poderá colocar. O IBS poderá ser exigido de quem vender mercadorias,



de quem prestar serviços, de quem ceder onerosamente o direito de uso de um bem, de quem realizar um arrendamento mercantil, etc. O contribuinte ficará sob o jugo da insegurança e da incerteza, porque não lhe será garantido o direito de deixar de recolher tributo que esteja fora dos parâmetros constitucionais.

BRASILIA 05/07/2023 - Sessão Extraordinária - NACIONAL - Discussão e votação de propostas. Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira. FOTO Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados



O governo promete que não haverá aumento da carga tributária total. E um dos argumentos favoráveis também é o de que haverá ganho para a economia, com maior eficiência e transparência.

Deploro a maciça propaganda enganosa que está sendo feita, no sentido de que, com a reforma, todos pagarão menos tributos. Não é verdade. Só as indústrias e o setor financeiro serão beneficiados com a reforma. O setor agropecuário, que é o grande responsável pelo equilíbrio da nossa balança econômica, será altamente onerado. O mesmo ocorrerá com o setor comercial. Isso para não falar do setor de serviços, que emprega a maior parte da nossa mão de obra e responde pela maior parte do nosso PIB.

Atualmente, o setor de serviços paga, em média, a título de ISS, 3% do preço de cada serviço prestado. Se a reforma tributária vingar, o ISS será abolido e o setor pagará, a título de IBS, 25% do preço de cada serviço prestado. O governo federal argumenta que, com os descontos, o montante do tributo chegará, em média, a 10% do preço de cada serviço prestado, o que, diga-se de passagem, é uma falácia, porque o setor, não podendo abater os gastos com mão de obra, terá poucas deduções a fazer. Mas, mesmo que se aceite a versão oficial, o certo é que 10% representam mais do que o triplo dos 3% que o setor paga.

A pretexto de alavancar a industrialização do País, serão prejudicados todos os outros setores da economia nacional. E, pior, os contribuintes pessoas físicas serão ainda mais onerados pela já insuportável carga fiscal.

Além da questão sobre o IBS, há outros pontos que reforçam o poder da União, na avaliação do sr.?

O substitutivo também prevê que o imposto seletivo incidirá sobre bens e serviços prejudiciais à saúde e ao meio ambiente, nos termos da lei ordinária que a União vier a editar. O legislador ordinário poderá, portanto, regular o assunto como lhe aprouver, já que o substitutivo não fixa parâmetros para que sejam apontados tais bens e serviços nocivos.

Não é difícil perceber que, com esse verdadeiro “cheque em branco”, a União terá poderes para controlar quase todos os tributos do País, cujo montante ultrapassa 90% da arrecadação nacional, o que, sem dúvida, é altamente censurável.

Esse substitutivo, a pretexto de veicular uma reforma tributária necessária e louvável, encerra um verdadeiro projeto de poder, qual seja, o de submeter os Estados, os municípios e o Distrito Federal, ao jugo da União, transformando o Brasil, na prática, em um estado unitário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

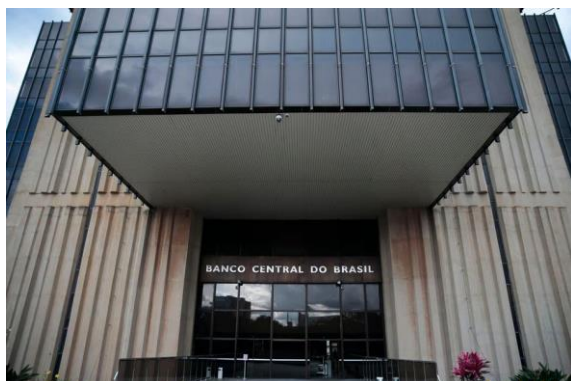
Data: 06/07/2023

BANCO CENTRAL: SERVIDORES APROVAM CONTINUIDADE DA OPERAÇÃO-PADRÃO NA SEMANA QUE VEM

Mobilização, iniciada na última segunda, já atrasou lançamentos de novas funcionalidades do Pix e a publicação de relatórios

Por Thaís Barcellos

BRASÍLIA - Os servidores do Banco Central vão continuar em operação-padrão na semana que vem, conforme votação favorável de 95% dos 1 mil funcionários da autarquia que participaram da assembleia para discutir o assunto nesta quinta-feira, 6. A informação é do presidente do Sindicato Nacional dos Funcionários do BC (Sinal), Fábio Faiad, que acrescentou que a mobilização será reavaliada a cada semana. Ao todo, o corpo técnico do BC tem cerca de 3.300 servidores.



Os servidores do Banco Central vão continuar em operação-padrão na semana que vem, conforme votação favorável de 95% dos 1 mil funcionários da autarquia
Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Na prática, a operação-padrão significa um ritmo mais lento de realização das atividades dos servidores, além de paralisações diárias de 2 horas. A mobilização já atrasou lançamentos de novas funcionalidades do Pix, como o débito automático, e a publicação de dados, como o relatório da poupança.

A operação-padrão foi iniciada na última segunda-feira, 3. A mobilização tem se intensificado diante da falta de avanço nas negociações com o governo federal sobre pautas dos servidores da autarquia.

O corpo técnico do BC avalia que enfrenta assimetrias em relação a outras carreiras da elite do funcionalismo público, como os servidores da Receita Federal, que terão a regulamentação de um bônus de produtividade - algo também demandado pelos funcionários da autoridade monetária.

Os servidores do BC também têm reclamado de encolhimento do órgão nos últimos anos. O último concurso foi em 2013, mas, mesmo assim, a categoria não foi contemplada com a primeira tranche de concursos anunciada pelo Ministério da Gestão recentemente.

No ano passado, os funcionários da autoridade monetária ficaram cerca de três meses em greve por reajuste salarial e reestruturação de carreira, impactando diversas publicações e serviços do órgão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/07/2023

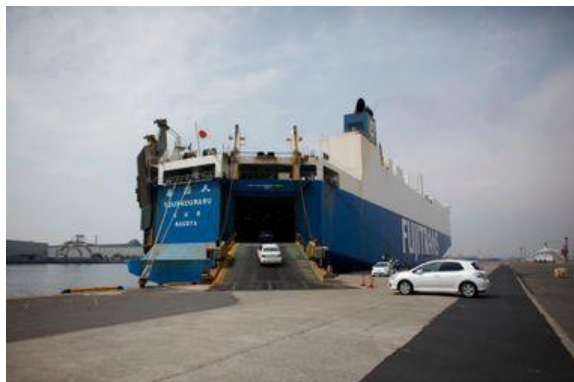
PORTO NO JAPÃO RETOMA OPERAÇÕES APÓS ATAQUE DE RANSOMWARE

Porto de Nagoya ficou impedido de receber contêineres por dois dias

Por Redação

O Porto de Navegação de Nagoya, o mais movimentado do Japão, anunciou nesta quinta-feira, 6, que retomará as operações após um ataque de ransomware ter impedido o recebimento de contêineres por dois dias. As informações são da CNN.

Ransomware é um tipo de software malicioso que normalmente bloqueia os computadores de uma organização para que os hackers possam exigir pagamento. A mídia japonesa relatou que o LockBit, um tipo de ransomware ligado a hackers de língua russa, foi usado no ataque. Até o meio-dia de quinta-feira no Japão, não havia reivindicação de responsabilidade pelo ataque de ransomware pelo grupo LockBit em seu site na dark web.



Porto de Nagoya sofreu o ataque na terça-feira, 4
Foto: Toru Hanai/Reuters

O Porto de de Nagoya é um hub para exportação de automóveis e é um motor da economia japonesa. A sua restauração, portanto, aliviará as preocupações sobre possíveis consequências econômicas mais amplas do ataque.

O ataque começou na terça-feira, 4, quando o sistema de computador que lida com os contêineres de navegação foi desligado, de acordo com um comunicado da Nagoya Harbor Transportation Association.



Segundo a reportagem, este é o primeiro ataque de ransomware relatado em um porto japonês, e o incidente tem “causado grande preocupação com o impacto na economia local e na cadeia de suprimentos, incluindo a indústria automobilística”, disse Mihoko Matsubara, estrategista-chefe de cibersegurança da NTT Corporation, uma empresa de telecomunicações japonesa, à CNN.

O grupo de cibercriminosos LockBit também afirmou que atacou a gigante taiwanesa de semicondutores TSMC na semana passada. A TSMC disse que um de seus fornecedores de hardware foi hackeado, mas o incidente não afetou as operações comerciais.

Operadores japoneses de infraestrutura crítica devem treinar para ciberataques em suas cadeias de suprimentos e ter um plano de resposta em vigor, dado as ameaças tanto de cibercriminosos quanto de hackers apoiados pelo estado, disse Matsubara à CNN.

Embora este possa ser o primeiro caso no Japão, ransomware e hacks relacionados têm afetado portos em outros países. Segundo a reportagem, em 2017, um software malicioso supostamente lançado na Europa se espalhou pelo mundo e interrompeu as operações da gigante de transporte marítimo Maersk, causando à empresa um prejuízo estimado de US\$ 300 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2023

QUESTÃO TRIBUTÁRIA É MAIOR PROBLEMA PARA AUMENTO DO CUSTO BRASIL, APONTA MINISTÉRIO DE ALCKMIN

Consulta pública feita pelo Ministério do Desenvolvimento vai orientar políticas do governo federal para melhorar o ambiente de negócios no Brasil

Por Adriana Fernandes

Brasília - A cumulatividade de tributos ao longo da cadeia produtiva, a complexidade da legislação tributária brasileira e o excesso de normas foram apontados como os principais problemas a serem resolvidos para a redução do Custo Brasil. Consulta pública feita pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), cujos resultados foram obtidos pelo Estadão, mostrou que 20% dos problemas apontados como geradoras do Custo Brasil eram relacionados a normas tributárias.

No topo da lista estão também problemas com a regulação dos setores de energia (16,6%); transporte e logística (14,3%); comércio exterior (10,6%); financiamento e garantias (7,6%) e legislação trabalhista (7,3%).

“De 1988, na promulgação da Constituição, até fins de 2022, foram 466 mil normas tributárias publicadas. Ou seja, 37 normas tributárias por dia, uma norma e meia por hora”, diz a secretária de Competitividade e Política Regulatória do MDIC, Andrea Macera, numa referência a levantamento feito pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) para explicar a razão de a tributação no Brasil está no topo da lista dos problemas que têm alimentado o Custo Brasil.

A divulgação do mapeamento do resultado da consulta coincide com a semana decisiva de negociações para a votação da reforma tributária pela Câmara - agenda de simplificação dos impostos que está há 35 anos sendo tentada no Brasil, mas sem sucesso.

O vice-presidente Geraldo Alckmin, que comanda o MDIC, colocou a reforma como prioridade para a agenda econômica. Em maio, a equipe de Alckmin divulgou que o custo Brasil chega a R\$ 1,7 trilhão. O indicador, obtido a partir do estudo realizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC), em parceria com o MDIC, é resultado de um conjunto de entraves que oneram o ambiente de negócios nacional.

O Custo Brasil representa a despesa adicional que as empresas brasileiras têm de desembolsar para produzir no País, em comparação com a média do custo nos países da Organização para a



Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O cálculo leva em consideração todo o ciclo de vida de uma empresa, com base em indicadores de 12 áreas consideradas vitais para a competitividade do setor empresarial.

O número impacta na operação de empresas de diversos portes e segmentos, encarece preços e serviços, comprometendo investimentos e a geração de empregos.

A partir do levantamento da consulta pública, disse a secretária, foi possível realizar o mapeamento de toda a complexidade regulatória geradora de Custo Brasil. Foram recebidas 1.122 contribuições de empresas e entidades representativas de toda a economia.

O resultado da consulta pública vai orientar as políticas públicas e as ações do governo federal para melhorar o ambiente de negócios no Brasil. “As dificuldades que vemos primeiro são os custos para lidar com essa complexidade tributária”, disse Andrea, destacando que a reforma tributária é essencial para aumentar a competitividade das empresas. Ela apontou como entrave para aumentar a competitividade, por exemplo, as falhas na devolução do crédito tributário para as empresas.

“Estima-se que esse resíduo seria cerca de 7,4% da receita líquida da indústria”, disse. Segundo ele, o efeito desse resíduo tributário, que não volta para as empresas, é que ele acaba sendo incorporado no preço final dos produtos. “Quando o Brasil sai em busca de mercados internacionais, ele já parte com 7,4% a mais no preço dos produtos finais”, disse. Outro entrave é a multiplicidade de alíquotas, problema que a reforma tributária tenta resolver.

Os problemas apontados na consulta pública

1. Normas tributárias: cerca de 18,8% das contribuições.

- Obrigações tributárias acessórias diversas.
- Cumulatividade dos tributos ao longo da cadeia produtiva.
- Problemas consequentes da complexidade da legislação tributária brasileira.

2. Regulação do setor de energia: cerca de 16,6% das contribuições.

- Encargos na tarifa de energia elétrica.
- Restrições à figura do consumidor livre de energia elétrica.
- Destinação da energia elétrica gerada pela Usina de Itaipu.
- Problemas regulatórios referentes ao acesso de terceiros a infraestruturas do setor de petróleo e gás.
- Ausência de harmonização regulatória quanto à figura do consumidor livre de gás natural.

3. Regulação do setor de transporte e logística: cerca de 14,3% das contribuições.

- Incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante sobre o frete marítimo.
- Inexistência de regulação da praticagem.
- Inexistência de regulamentação da Lei BR do Mar.
- Inexistência de regulamentação do marco do setor ferroviário.
- Restrições à instalação de portos secos.

4. Regulação do comércio exterior: cerca de 10,6% das contribuições.

- Falta de acordos de livre comércio.
- Problemas diversos nas operações de comércio exterior.
- Problemas referentes à regulação do Operador Econômico Autorizado (OEA).

5. Regulação referente a financiamento e garantias: cerca de 7,6% das contribuições.

- Problemas referentes à legislação da alienação fiduciária.

- Problemas concorrenciais no mercado de crédito.
- Necessidade de aprimoramentos na legislação do sistema brasileiro de garantias.

Outros temas apontados na consulta pública:

- Legislação trabalhista: 7,3%.
- Meio Ambiente: 5,3%.
- Telecomunicações: 3,6%.
- Saúde e vigilância sanitária: 3,5%.
- Outros: 3,0%.
- Regulação da inovação: 2,9%.
- Justiça e segurança pública: 2,7%.
- Regulação da Qualidade: 1,1%.
- Propriedade intelectual: 0,6%.
- Regulação do comércio: 0,6%.
- Saneamento básico: 0,6%.
- Abertura de empresas: 0,5%.
- Compras públicas: 0,4%.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 06/07/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

POR QUE A REFORMA TRIBUTÁRIA AGORA VAI

Se as resistências baixaram é porque se chegou a conclusão de que afundarão todos sem a reforma
Por Maria Cristina Fernandes

Foi preciso que São Paulo passasse a ser governado por um carioca para baixar a guarda na reforma tributária. A origem de Tarcísio de Freitas, porém, é que menos conta na história. A chave, para ficar no trocadilho da reforma em curso, é o destino.



É verdade, como tem dito o próprio governador, que todos os seus antecessores fizeram oposição às sucessivas tentativas de reforma tributária ao longo das últimas três décadas. E é fato também que nenhum deles foi bem-sucedido em suas pretensões presidenciais.

Fernando Haddad com o governador Tarcísio de Freitas — Foto: Diogo Zacarias/Divulgação

E não se trata apenas de enfrentar a imagem de um Estado de costas para o Brasil que tanto tem prejudicado candidatos paulistas à Presidência. Mas de ir contra empresários, investidores e formadores de opinião da economia nacional que, de maneira inaudita, se manifestaram pela reforma.

O manifesto uniu desde um industrial que cresceu à sombra de um Estado protecionista, como Jorge Gerdau, a um investidor contra muros, como Arminio Fraga; um ex-ministro que militou na economia dos subsídios, como Guido Mantega, até um economista que lhes tem ojeriza como Marcos Mendes.

E, finalmente, ficou difícil para Tarcísio de Freitas se associar à artilharia contrária à reforma, que juntou desde o prefeito de Porto Alegre, Sebastião Melo, que disse se tratar da implantação do “Soviete Supremo”, até o governador Ronaldo Caiado, cujo Estado tem por tradição atrair empresas no tapetão, e resumiu a reforma como “coisa de venezuelano”.

Ficou complicado para o governador paulista, sobretudo, aliar-se aos argumentos do bolsonarismo. Depois de uma gestão tributária desastrosa, que isentou a gasolina de quem anda de carro, e congelou o salário mínimo de quem pega ônibus, o ex-presidente Jair Bolsonaro resolveu “fechar questão” contra a reforma tributária. Só esqueceu de combinar com lideranças de seu partido na Câmara que fizeram um bem bolado de votos e emendas com o governo.

É possível até imaginar que a inelegibilidade tenha acabado por favorecer a aceitação da reforma tributária pelo governador. O ocaso do bolsonarismo faz com que Tarcísio de Freitas precise se viabilizar como um candidato do sistema e não contra ele.

Até o fim da tarde desta quarta-feira, não havia ainda uma tradução, no texto do substitutivo, de um Palácio dos Bandeirantes desarmado, mas havia um consenso, pra lá de razoável, de que a governança desse conselho federativo não poderia reproduzir o Comsefaz, o conselho que reúne os secretários de Fazenda das unidades da Federação.

Neste conselho, que tende a ser esvaziado se o outro for aprovado, como cada Estado tem um voto, o Nordeste, região que tem o maior número de Estados, faz todos os presidentes. A ideia que mais angariou apoio ao longo da semana foi aquela que atribuiu um voto por região, de maneira a que a soma de Norte e Nordeste se limite a dois terços dos votos e não seja capaz, como no Comsefaz, de fazer a maioria absoluta nas deliberações.

Some-se a isso a disposição de o Rio negociar a inclusão de emenda que assegura regime especial para royalties, com metade da receita para os Estados e municípios produtores. A concentração desses recursos em mãos de alguns poucos está paralisada no Supremo Tribunal Federal e é um dos enrosocos que a reforma se dispunha a resolver.

A emenda tem por autoria a mesma deputada filha de ex-presidente da Câmara cassado que fracassou na recente tentativa de blindar crimes financeiros a pretexto de impedir a “discriminação de políticos”.



Com os Estados dispostos a negociar e o PIB engajado pela reforma, restou ao presidente da Câmara reformular sua estratégia. Cercado pela operação policial que flagrou assessores com uma botija do “orçamento secreto”, o deputado Arthur Lira (PP-AL) havia pautado um esforço concentrado para votar as pautas econômicas e renovar seus créditos junto ao Executivo e à própria Casa.

Presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados

Contava com as resistências setoriais e dos governadores para ajudá-lo a barganhar por mais um naco de emendas e cargos. Foi fechado um acordo com a Secretaria de Relações Institucionais para um lote de emendas na Saúde em troca da aprovação do acordo no Carf e do arcabouço fiscal. Um outro lote, além da concessão de novos cargos, viria na etapa seguinte, da reforma tributária.

Quando Lira viu que a reforma já não angariava a mesma resistência, resolveu inverter a pauta e sugeriu colocá-la em votação, para que fossem destravadas as entregas da segunda parte do acordo, sem que a primeira tenha resultado em Carf ou arcabouço.

Se a virada visava à insistente pressão para reaver seus domínios na Saúde, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva resolveu verbalizar a blindagem da ministra Nísia Trindade.

Os embates em torno da negociação só chocam porque se esquece que a última grande reforma tributária aconteceu sob um regime de exceção. A União foi fortalecida e setores empresariais, aliviados. Com a Constituição de 1988, Estados e municípios se beneficiaram com transferências tributárias que reduziram os recursos da União.

É claro que o custo seria alto para fazer, com democracia e sem constituinte, reforma com décadas de atraso. Quando se fala de perda de autonomia leia-se menos chance de distribuir benesses que têm, não apenas blindado setores, mas sustentado carreiras políticas. Se a resistência baixou é porque concluiu-se que afundarão todos - com ou sem benefícios. No substitutivo se saberá onde estão as melhores boias.

Maria Cristina Fernandes é jornalista do Valor. Escreve às quintas-feiras E-mail: mcristina.fernandes@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2023

SALLES QUESTIONA 'LEALDADE' DE TARCÍSIO A BOLSONARO E DIZ QUE GOVERNADOR DE SP NÃO É DE DIREITA

Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo



Deputado Ricardo Salles (PL-SP) — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

Ex-ministro de Meio Ambiente do governo Jair Bolsonaro o deputado federal Ricardo Salles (PL-SP) questionou nesta quinta-feira (6) a “lealdade” do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), ao ex-presidente, criticou o apoio de Tarcísio à reforma tributária e afirmou que o governador “não é de direita”. Salles atacou Tarcísio durante a reunião do PL, em Brasília, com a presença do governador.

“Ninguém aqui outorgou ao Tarcísio o direito de falar em nome de deputados do PL e negociar o que quer que seja. Nós temos os nossos próprios votos. E se tem um lugar no Brasil hoje que não tem um governo de direita é o governo de São Paulo”, disse Salles, em vídeo gravado durante a reunião e divulgado nas páginas de bolsonaristas no Twitter.

Rifado por Bolsonaro na disputa pela Prefeitura de São Paulo, Salles disse que “até hoje” defende o ex-presidente e reforçou as críticas a Tarcísio.

“Então não venha colocar faixa de representante da direita porque não é. Nós temos as nossas próprias convicções, temos os nossos próprios princípios e muitos de nós temos pelo presidente Bolsonaro uma lealdade verdadeira”, declarou o deputado. “Nós não queremos e não seremos representados por alguém que vem aqui se dizer de direita e depois na hora de governar o Estado para o qual foi designado pelo presidente, não governa como alguém de direita. Chega, acabou essa brincadeira”, afirmou.

Ex-colega de Tarcísio no governo Bolsonaro, Salles disse que é “muito mais fácil fazer estrada, ponte, ferrovia do que combater a esquerda”, em referência ao ministério da Infraestrutura, que foi comandado pelo atual governador de São Paulo.



Tarcísio participou do encontro do PL e foi vaiado pelos parlamentares do partido ao tentar explicar o motivo pelo qual apoia a reforma tributária. O governador foi interrompido por Bolsonaro, que é contra a proposta, e tornou-se alvo de ataques de bolsonaristas. Durante a reunião, Bolsonaro disse que “se o PL estiver unido, não aprova nada”.

Nas redes sociais, bolsonaristas tratam Tarcísio como traidor e o comparam ao ex-governador João Dória, que na disputa pelo governo paulista, em 2018, se associou ao ex-presidente e pregou o voto “BolsoDória”, mas no início do governo rompeu com o então presidente.

O ex-secretário especial de Comunicação Social Fabio Wajngarten criticou o governador, sem citá-lo diretamente, como “desprezível”. “Ao contrário do que parte da mídia disse nas últimas 24h, o [ex] presidente está mais forte do que nunca. Filhos, base, aliados de primeira hora, amigos próximos e distantes fechados com ele. Isso que importa. O resto é 95% desprezível”, escreveu no Twitter. O comentário é uma crítica indireta a Tarcísio, que declarou, ao lado do ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), que é favorável à reforma tributária e disse que São Paulo será um “parceiro” do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para aprovar a proposta.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2023

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: 06/07/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

IPEA MOSTRA QUE PIB PODE CRESCER ATÉ 2,39% COM A REFORMA TRIBUTÁRIA

Estudo analisa os impactos das propostas em votação no Congresso

Por Ana Cristina Campos – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), divulgado nesta quinta-feira (6), mostra que a proposta da reforma tributária em votação na Câmara dos Deputados pode proporcionar 2,39% de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB, soma dos bens e dos serviços produzidos no país), até 2032, em relação ao cenário sem nenhuma reforma. Segundo a análise, durante o período

de transição, quando gradativamente se substitui o sistema antigo pelo novo, as simulações em todos os cenários evidenciam o crescimento do PIB.

A nota intitulada Propostas de reforma tributária e seus impactos: uma avaliação comparativa, do pesquisador do Ipea João Maria de Oliveira, traz um levantamento com 68 setores de atividade econômica, para as 27 unidades da Federação e compara com dez países com os quais o Brasil tem relação comercial.

As simulações revelam que as mudanças na estrutura tributária geram crescimento econômico. “As propostas de reforma promovem mudança estrutural em favor de setores com cadeia produtiva mais longa, com maior efeito multiplicador e, conseqüentemente, com maior produtividade. Assim, além de promover crescimento econômico, a reforma alinha a economia brasileira para crescer ainda mais”, disse o pesquisador, em nota.

Outro ponto abordado diz respeito ao resultado positivo para o saldo do emprego. “Ainda que os ganhos sejam pequenos, há aumento de emprego mais qualificado e de maior rendimento. Mas, com a mudança nos tributos, há ganhos reais na produtividade do trabalho, o que se configura como mais uma evidência de que a reforma tributária trará ganhos de alocação produtiva, pois estimula o aumento da oferta de emprego”, avalia o Ipea.

O pesquisador vê de maneira otimista o atual cenário. “Temos uma oportunidade agora com esse consenso criado entre estrutura produtiva, diversos setores, os três entes federativos e, principalmente, estados e municípios que são afetados de formas diferentes, dependendo da região. Acho que o consenso é possível, parece estar próximo e vai oportunizar que o Brasil esteja num estágio avançado de crescimento econômico”, concluiu.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/07/2023

ELETOBRAS MANTERÁ LUZ PARA TODOS POR MAIS 12 MESES

Encerrado o período, programa será administrado pela Enbpar

Por Alana Gandra - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

Os programas Luz para Todos e Mais Luz para a Amazônia, do Ministério de Minas e Energia (MME), continuarão sendo geridos pela Eletrobras por mais 12 meses, de acordo com decisão da Assembleia Geral Extraordinária da ex-estatal. Findo esse prazo, os programas deixarão de ser administrados pela empresa, e passarão para a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (Enbpar), informou à Agência Brasil o MME.

O ministério esclareceu que “para garantir uma transição adequada e segura – especialmente para os beneficiários dessa importante política pública - a Eletrobras ficará por um período adicional na gestão do programa”.

O ministério informou que não só continuará com os programas, como pretende reformulá-los, “para que sejam ainda mais inclusivos, garantindo o acesso ao serviço de energia elétrica a todos as brasileiras e brasileiros”.

O vice-presidente executivo de Regulação e Relações Institucionais da Eletrobras, Rodrigo Limp Nascimento, disse à Agência Brasil que a companhia, enquanto estatal, tinha a responsabilidade de fazer a gestão de diversos programas de universalização de energia elétrica do governo. Entre eles, o Luz para Todos, criado em 2003 e que já beneficiou mais de 15 milhões de pessoas que não tinham acesso à energia; o Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica (Procel), o mais antigo programa de governo na área de energia, criado em 1985, do qual a Eletrobras foi responsável pelo financiamento e execução de ações de eficiência energética; o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa), que visa aumentar a participação de fontes renováveis, como Pequenas Centrais Hidrelétricas, eólicas e térmicas a biomassa, na produção de energia elétrica; o Mais Luz para a Amazônia (MLA), criado em 2020, que propõe levar



energia limpa e renovável às famílias que vivem em áreas remotas, com recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Em dezembro do ano passado, o MLA superou 44 mil pessoas beneficiadas.

Transição

“A Eletrobras, enquanto estatal, era responsável pela gestão de todos esses programas. Quando teve a capitalização e a desestatização, foi criada a Enbpar, que passará a ser responsável por esses programas”, disse Rodrigo Limp.

Ele disse que a modelagem de desestatização previa uma transição de até 12 meses para que essa transferência pudesse ser feita, o que envolve ajustes de sistemas, treinamento de equipes, transferência de conhecimento e histórico de informações pelas duas empresas.

Limp destacou que passados os 12 meses previstos, todos os programas do MME foram transferidos para a Enbpar, à exceção do Luz para Todos e do Mais Luz para a Amazônia, objeto de portaria do ministério prorrogando o período de transição por até mais 12 meses.

A diretoria e o conselho da Eletrobras entenderam que esses programas são extremamente importantes para o país, para levar energia para quem não tem, em consonância com a preocupação do MME com o social.

A prorrogação foi aprovada por 95% dos membros do conselho da Eletrobras, “o que deixa muito claras a visão e a preocupação do acionista com a questão social do país e com ações de sustentabilidade que a empresa deve continuar conduzindo”.

Entre as obrigações que foram previstas no processo de capitalização (ou desestatização), como os dois fundos de revitalização de bacias hidrográficas e o fundo de descarbonização da Amazônia. “São fundos que a Eletrobras tem a obrigação de aportar [recursos] e implementar as ações definidas pelos comitês gestores do governo federal”.

Nesses três programas do governo federal, serão injetados pela Eletrobras cerca de R\$ 1 bilhão por ano, até 2032. As obras são executadas pelas distribuidoras de energia. Este ano, a Eletrobras já aportou nos três fundos R\$ 900 milhões. “É um dos maiores programas ambientais do Brasil”, disse Limp.

A companhia é responsável agora pela construção da linha que vai interligar Roraima ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Roraima é o único estado brasileiro que continua isolado do sistema. Essa linha trará benefícios para Roraima pela redução de geração térmica, além de redução de custos, fornecendo energia confiável e de qualidade para todo o estado.

* Matéria alterada às 13h10 para corrigir informação. No décimo parágrafo o correto é "processo de capitalização" e não descapitalização como publicado.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ONGS ALERTAM PARA FALHAS NA CONVENÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS DA IMO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 06/07/2023 - 19:12

Grupos ambientais de todo o mundo emitiram um alerta de que a Convenção Internacional de Hong Kong da Organização Marítima Internacional (IMO) para a Reciclagem Segura e Ecologicamente

Correta de Navios, que entrará em vigor em 2025, pode não ser efetiva na garantia de seus propósitos.



Segundo os grupos, os requisitos não garantem a reciclagem ética, segura e ambientalmente correta de navios e correm o risco de minar as leis existentes e os esforços para reformar as práticas perigosas e poluentes do setor. O Centro de Direito Ambiental Internacional e o Parlamento Europeu expuseram a fraqueza dos padrões e mecanismos de aplicação da Convenção de Hong Kong.

A maioria dos 191 países que fazem parte da Convenção de Basel do PNUMA, que controla o comércio global de resíduos perigosos, incluindo navios em fim de vida, e proíbe a exportação de resíduos tóxicos da OCDE para países não pertencentes à OCDE, afirma que a Convenção de Hong Kong falha em fornecer um nível de controle equivalente à Convenção de Basileia, pois não impede o despejo de navios tóxicos em países em desenvolvimento.

Com sua falha em delinear padrões ambientais e sociais robustos para o gerenciamento adequado de muitas substâncias tóxicas contidas em navios em fim de vida, a Convenção de Hong Kong fica aquém da Convenção de Basileia e do mais recente Regulamento de Reciclagem de Navios da UE.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/07/2023

WILSON SONS PROJETA ENERGIA 100% RENOVÁVEL NO TECON RIO GRANDE ATÉ 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2023 - 19:04



Terminal deve atender ao novo sistema energético limpo para uma operação cada vez mais sustentável e competitiva

A Wilson Sons, maior operador de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, mantém uma constante preocupação com o meio ambiente e com práticas sustentáveis em suas operações. No Tecon Rio Grande, terminal de contêineres da companhia em Rio Grande (RS), um novo e importante passo foi dado neste sentido. Em maio, foi assinado um contrato para que o terminal tenha sua energia fornecida 100% de fontes renováveis. Para isso, foi realizada a aquisição da certificação IREC (International Renewable Energy Certificates) para o triênio 2024/25/26, que pode ser utilizada para o reporte das emissões indiretas pelo consumo de energia no Programa GHG Protocol, metodologia internacional mais utilizada para quantificar as emissões de gases de efeito estufa.

O certificado garante a rastreabilidade da fonte de energia renovável que chega ao terminal, e também zera as emissões de carbono provenientes do consumo de energia nos anos citados.

Por meio deste novo sistema energético, toda a energia gerada para o funcionamento do Tecon Rio Grande até o próximo ano virá de fontes renováveis que podem ser eólica, solar ou de pequenas centrais hídricas. Recentemente, foi concluída a construção de uma usina de energia solar fotovoltaica, instalada no estacionamento principal do terminal, com 74 módulos fotovoltaicos de 545 Wp com carregadores para veículos elétricos.

A diretora de sustentabilidade da Wilson Sons, Monica Jaén, destaca os compromissos da companhia, na agenda de Meio Ambiente em 2023, tendo como uma das prioridades a eficiência

energética. “Este é um tema diretamente ligado à nossa estratégia de negócios e à natureza das nossas operações. Em nossas linhas estratégicas, a eficiência energética é muito relevante: queremos fazer o melhor uso de todas as fontes de energia nas nossas operações e crescer com o cenário da economia de baixo carbono. Nosso compromisso é implantar projetos para reduzir o consumo de energia na Wilson Sons, priorizando as melhores iniciativas do mercado e focando nossos esforços na redução das emissões de carbono”, explica. Monica ressalta ainda que, além desta e de outras certificações, a Wilson Sons responde voluntariamente ao S&P Global de Nova Iorque e é signatária do Pacto Global desde 2009.

Para Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande, “é uma felicidade e também uma responsabilidade tornar o Tecon Rio Grande totalmente limpo em termos de energia”. Segundo Bertinetti, “o terminal desenvolve uma série de projetos de modo a proteger as pessoas e o meio ambiente. Já possuímos ISO 14001:2015, norma reconhecida internacionalmente voltada a minimizar os impactos ao meio ambiente e a melhorar o desempenho nessa área, possibilitando com isso reduzir o impacto à natureza e custos. Agora, com a aquisição da certificação IREC seguimos caminhando em direção ao futuro para uma operação cada vez mais sustentável e competitiva”, ressalta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/07/2023

RHENUS LOGISTICS, PROVEDOR GLOBAL DE LOGÍSTICA, ANUNCIA A NOMEAÇÃO DE BRUNA VENTURA COMO DIRETORA GERAL DA RHENUS BRASIL

Por EXECUTIVOS 06/07/2023 - 18:59

Rhenus Logistics, provedor global de logística, anuncia a nomeação de Bruna Ventura como diretora geral da Rhenus Brasil. Ela sucederá Paul Schabbel, que assumirá uma nova função dentro da organização.



“Bruna contribuiu para o desenvolvimento e expansão da Rhenus Brasil com um histórico comprovado de gerenciamento bem-sucedido de operações que levaram a um crescimento lucrativo”, disse Jan Harnisch, CEO Global Air & Ocean da Rhenus Logistics. “Ela traz conhecimento profundo, experiência estratégica e valor significativo para a organização. A diretoria e eu estamos ansiosos para continuar a ver as conquistas que a Rhenus Brasil alcançará sob sua forte liderança.”

Ventura tem mais de 16 anos de experiência em liderança e gerenciamento no setor de logística e atualmente é o Diretor de Operações da Rhenus Brasil. Em sua nova função, ela liderará o crescimento interno e externo e a expansão da Rhenus Brazil, supervisionando a divisão brasileira Air & Ocean.

Comentando sobre sua nomeação, Ventura disse: “Sinto-me honrada e humilde por assumir este papel e responsabilidade de continuar a manter o sucesso da Rhenus Brasil. Nosso objetivo continua sendo o crescimento e expansão através de uma equipe engajada e focada no cliente, sempre buscando soluções para nossos clientes e conectando-os com as capacidades da Rhenus neste país de grandes dimensões e oportunidades.”

Antes de ingressar na Rhenus, Ventura trabalhou na Plus Cargo do Brasil, Costa Porto, CMA CGM e CSAV. Possui MBA em Logística e Cadeia de Suprimentos e graduação em Relações Internacionais com pós-graduação em Gestão de Negócios, e também em Logística & Supply Chain Management. Atua na área de Logística e Comércio Exterior há mais de 16 anos, com experiência em empresas multinacionais e nacionais nas áreas de Logística, Agenciamento de Cargas e Despacho Aduaneiro.

A Rhenus Brasil tem quatro escritórios, incluindo São Paulo como sede, e três escritórios adicionais em Guarulhos, Santos e Viracopos. Seu portfólio de serviços também inclui soluções logísticas

abrangentes e inovadoras para importações e exportações aéreas e marítimas, transporte rodoviário e cargas projetos para todos os tipos de mercadorias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2023

CODEBA ESTABELECE CONDIÇÕES PARA FAVORECER A EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS MINERAIS POR ILHÉUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2023 - 18:56



O Conselho de Administração da Codeba aprovou o estabelecimento de condições para incentivo à exportação de granéis sólidos minerais através do Porto de Ilhéus, para usuários que alcancem uma taxa de consignação inferior a 50% da capacidade total do navio. A proposta foi apresentada pela Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado da companhia.

Em razão da mudança na forma de cobrança da tarifa de infraestrutura de acesso aquaviário — que passou a ser cobrada pelo porte bruto da embarcação, independentemente da quantidade de carga transportada — os exportadores de minérios que não conseguem navios com o porte próximo à consignação a ser exportada tiveram um aumento de despesas acima da correção tarifária.

A alteração visa aumentar a competitividade do porto, atrair maior demanda e manter a receita tarifária. O desconto, destaca a Codeba, corrige o impacto e não prejudica as exportações de minerais oriundos da área de influência do Porto de Ilhéus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2023

RECEITA FEDERAL AUTORIZA ABERTURA DE NOVO GATE NO PORTO DE SÃO FRANCISCO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2023 - 18:50



Três novas balanças rodoviárias vão agilizar a movimentação de caminhões no Porto de São Francisco do Sul. Os equipamentos foram instalados no novo acesso ao porto, que começou a funcionar nesta quinta-feira (6).

O porto passa a contar com cinco balanças (as duas restantes estão instaladas no Gate 1, único em operação desde a década de 1990).

O novo gate deve melhorar o fluxo de entrada e saída dos caminhões. Até agora, com duas balanças, circulavam em média 500 veículos por dia. Agora, com cinco, será possível atender até 1,5 mil caminhões diariamente. Simultaneamente, o acesso vai agilizar o trânsito nas imediações do porto, reduzindo as filas.

O novo acesso conta com tecnologia de ponta para a fiscalização dos veículos. Entre as inovações está o reconhecimento biométrico dos motoristas, por meio da palma da mão, o que torna São Francisco do Sul o primeiro porto público do país a contar com esse tipo de biometria.

O equipamento foi instalado em cima de totens, ao alcance dos motoristas, o que evita a necessidade de descer dos caminhões. Ao mesmo tempo, com o sistema OCR, câmeras farão a leitura e identificação das placas dos veículos, permitindo a abertura automática das cancelas.

"Ficamos felizes por esse importante avanço na produtividade da movimentação de cargas e por consequência na qualidade de atendimento aos usuários do Porto de São Francisco do Sul", afirmou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

"A abertura do novo gate, com as três balanças e o sistema de controle de acesso totalmente automatizado, é uma virada de chave para o porto e para toda a comunidade portuária", avalia o presidente do porto, Cleverton Vieira.

Na semana do 68º aniversário do porto, comemorado em 1º de julho, foi concluída a substituição das duas balanças rodoviárias no Gate 1, local tradicional de entrada e saída dos caminhões. A obra, iniciada em abril, com investimentos de R\$ 1,1 milhão foi realizada em duas etapas para não interromper as atividades portuárias.

Além da troca dos equipamentos de pesagem, também houve a atualização dos hardwares e a modernização do controle de acesso, que possui reconhecimento biométrico dos motoristas e sistema de leitura e identificação das placas dos caminhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2023

NAVIO MOVIDO A METANOL INICIA SUA ROTA PELO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2023 - 18:45



O píer privado da Cattalini Terminais Marítimos recebeu na última semana o navio "Stena Pro Patria". Vindo de Trinidad e Tobago, o navio se destaca por utilizar o metanol como combustível.

Um dos principais benefícios do metanol como combustível marítimo é seu perfil de baixas emissões. Em comparação aos combustíveis marítimos tradicionais, o metanol não emite dióxido de enxofre (SO_x), óxido de nitrogênio (NO_x) e reduz a emissão de material particulado em até 80%. O "Stena Pro Patria" faz parte de uma frota composta por seis navios da joint venture

entre a Proman, produtora de metanol, e a Stena Bulk. Essa frota é considerada "estado da arte" na utilização de metanol como combustível marítimo, deixando de emitir de cerca de 45.000 toneladas de CO₂ por ano, o equivalente a emissão provocada por 9.782 carros no período.

Para Amanda Berger, gerente de Produto da Helm do Brasil, empresa importadora do Metanol, a chegada do navio movido a metanol é motivo de comemoração. "É uma inovação no mercado brasileiro e esperamos continuar recebendo navios movidos a metanol na Cattalini. Vemos que os pilares das nossas empresas estão muito bem alinhados, principalmente sobre o tema sustentabilidade", declarou Berger.

Com 186 metros de comprimento, o "Stena Pro Patria" atracou no berço externo do píer da Cattalini para descarregar 27,4 mil toneladas de metanol destinadas ao Centro de Tancagem 4, onde a capacidade estática é de 200 mil m³. A Cattalini se destaca como o terminal brasileiro com maior participação na importação de metanol no país.

Com 24 membros em sua tripulação, o "Stena Pro Patria" partiu de Paranaguá no sábado (24), com destino aos Portos de Santos, Rio Grande e Aratu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 113/2023
Página 65 de 65
Data: 06/07/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 06/07/2023