JC LOG LOGÍSTICA

Porto Alegre, terça-feira, 29 de abril de 2025 | Nº35 - Ano 22

LEGISLAÇÃO

SETCERGS/DIVULGAÇÃO/JC

Instrução normativa reconhece insumos e impulsiona setor de transportes no Estado

Texto aponta como insumos diversos itens fundamentais à atividade transportadora, como combustíveis, lubrificantes, aditivos, fluidos, pneus, câmaras de ar e peças de reposição

Publicação no Diário Oficial do Estado garante mais segurança jurídica às transportadoras e permite ampliação dos créditos de ICMS

Entrou em vigor uma mudança considerada histórica para o setor de transporte de cargas no Rio Grande do Sul. Com a publicação da Instrução Normativa nº 030/25 no Diário Oficial do Estado de 23 de abril, passa a valer uma nova redação na legislação tributária gaúcha, reconhecendo oficialmente como insumos diversos itens fundamentais à atividade transportadora – como combustíveis, lubrificantes, aditivos, fluidos, pneus, câmaras de ar e peças de reposição.

A medida altera a Instrução Normativa DRP nº 45/98 e representa um avanço significativo na relação entre o Fisco e as empresas do setor. Com ela, amplia-se a possibilidade de aproveitamento de créditos de ICMS por parte das transportadoras, reduzindo incertezas na fiscalização e reforçando a segurança jurídica para os operadores logísticos.

A mudança foi articulada pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs), por meio de sua assessoria jurídica tributária, em um processo técnico e institucional junto à Receita Estadual. Para o presidente do Setcergs, Delmar Albarello, a conquista é resultado de um trabalho coletivo e contínuo. "Essa vitória é fruto de uma construção sólida, baseada no diálogo e na seriedade técnica. Mostra que o associativismo tem papel fundamental em conquistas estruturantes. É uma sinalização de respeito ao setor que movimenta a economia do Estado e do País, fortemente destacado em nossa campanha Tudo Gira Sobre Rodas", afirma.

A nova norma traz impactos diretos na gestão financeira das empresas, especialmente em um cenário de altos custos operacionais e margens pressionadas. Segundo Albarello, ao permitir o creditamento de itens essenciais à operação do transporte, a instrução contribui para o equilíbrio fiscal das transportadoras e aumenta a competitividade do setor no Estado.

O vice-governador Gabriel Souza também destacou a importância da iniciativa. "Estamos atendendo a uma demanda histórica do setor de transporte. A partir de agora, as transportadoras gaúchas passam a ter mais competitividade e segurança jurídica para aproveitar créditos fiscais, o que representa um avanço concreto na busca por um ambiente de negócios mais eficiente e transparente no Rio Grande do Sul", pontuou.

Para o subsecretário da Receita Estadual, Ricardo Neves Pereira, a publicação está alinhada às ações de conformidade promovidas pelo governo do Estado. "Essa é mais uma medida construída com diálogo e comprometida com o desenvolvimento econômico. A clareza nos critérios de fiscalização e o estímulo à regularidade fiscal fazem parte de uma política moderna de relacionamento com os contribuintes", explicou.

Outro ponto importante da nova instrução normativa é que ela abre caminho para que empresas solicitem judicialmente o reconhecimento de créditos passados dos últimos cinco anos. Nesse caso, é necessário o ajuizamento de ação específica para garantir a recuperação desses valores. O Setcergs, por meio de seu setor jurídico, está à disposição dos associados para fornecer orientações e apoio, pelo e-mail juridico@setcergs.com.br.

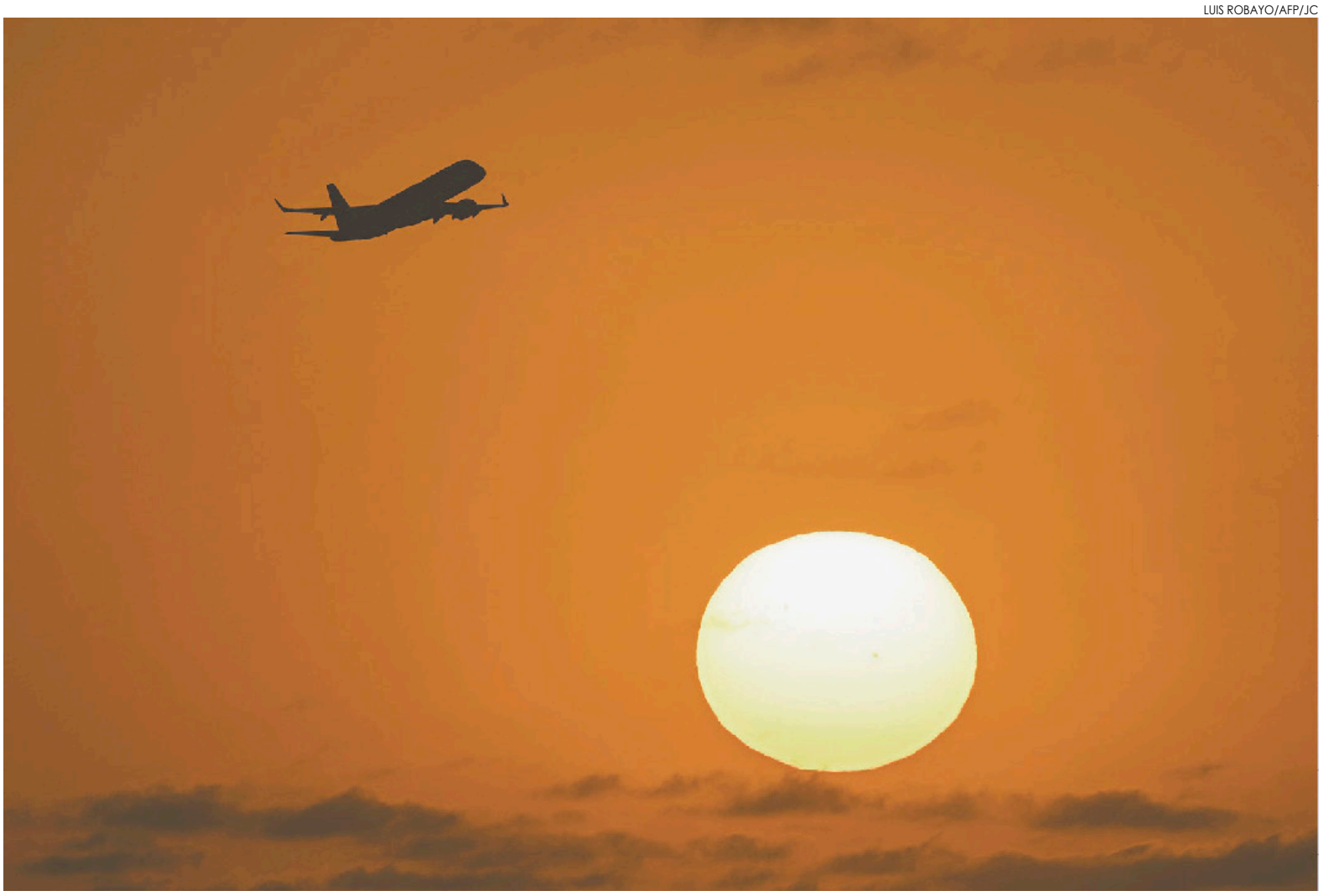
A atualização da norma é celebrada pelo setor como um passo firme em direção à modernização das regras tributárias, à valorização da atividade transportadora e ao fortalecimento da economia do Rio Grande do Sul. Segundo o Setcergs, ao reconhecer oficialmente insumos essenciais ao transporte como passíveis de crédito de ICMS, o Estado dá uma sinalização importante de apoio a um dos segmentos mais estratégicos para a logística e o abastecimento nacional.

INFRAESTRUTURA

Energia limpa supera 40% da geração global

Brasil contribuiu para a marca de 2024 ao se tornar o quinto maior gerador internacional de energia solar

LUIS ROBAYO/AFP/JC



Dados do relatório da Ember, think tank de energia, mostram que, pela primeira vez, as fontes eólica e solar, juntas, superaram a hidrelétrica

A energia limpa respondeu por 40,9 % da geração global de eletricidade em 2024. É a primeira vez que o patamar de 40% é superado desde os anos 1940, quando o sistema elétrico do planeta era 50 vezes menor, e a parte renovável se resumia na prática à geração hidrelétrica. O Brasil contribuiu para a marca ao se tornar o quinto maior gerador de energia solar no mundo, passando a Alemanha, referência no setor.

Os dados fazem parte do relatório anual da Ember, think tank de energia, e mostram o copo meio cheio do setor: pela primeira vez as fontes eólica (8,1%) e solar (6,9%) juntas superaram a hidrelétrica (14,3%), acossada por secas em diversas regiões do globo; as duas fontes renováveis foram os motores de um novo recorde de geração de energia limpa em 2024, 49% maior do que o anterior, de 2022 (858 terawatt-horas contra 577 TWh).

O copo meio vazio é a constatação de que os combustíveis fósseis ainda lideram o ranking com folga, carvão (34,4%) e gás (22%) à frente. O crescimento anual desse tipo de geração, entre os principais responsáveis pelo aquecimento global, foi de 1,4%, com 223 milhões de toneladas de CO_2 emitidas.

A constatação irônica do estudo é que esse incremento de energia suja seria dispensável se as ondas de calor, efeito direto da crise climática, não tivessem varrido o planeta no ano passado, demandando energia extra em itens como refrigeração e ar condicionado.

A análise da Ember constata que países mais afetados pelo aumento de temperatura responderam com mais energia produzida por fontes fósseis, como China e Índia, com maior consumo de carvão, e os EUA, com gás.

Em termos globais, 2024 foi o ano mais quente da história da humanidade. Foi também o ano em que a demanda mundial por energia ultrapassou pela primeira vez a marca de 30.000 TWh. Comparado a taxas de crescimento inferiores do PIB em diversos países, o aumento de consumo evidencia o fator sazonal provocado pela crise climática.

O crescimento no uso de fontes renováveis, porém, conseguiu dar conta de três quartos desse incremento global de demanda; a fonte solar, sozinha, cobriu 40% do consumo extra. "A energia solar teve uma transição tecnológica muito rápida e, como resultado, tornou-se simples de implantar. É modular, muito flexível. É também a forma mais acessível de eletricidade", afirma Nicolas Fulghum, um dos autores do relatório.

Desde 2012, a geração obtida por meio de placas solares dobra a cada três anos. No ano passado, obteve um crescimento anual de 474 TWh, o maior da história em termos absolutos. É a modalidade que mais cresceu nas duas últimas décadas. Sozinha, sua geração mundial conseguiria abastecer a Índia por um ano e ainda evitar o equivalente às emissões do setor energético dos EUA pelo mesmo período.

A ascensão das fontes renováveis, diz Fulghum, é um caminho sem volta. "Acreditamos que a eletricidade limpa aumentará rápido o suficiente para atender a todo o novo crescimento da demanda entre agora e 2030", afirma o analista, ciente de que sua resposta soa muito otimista perto das últimas previsões da Agência Internacional de Energia (AIE).

Segundo a entidade, ligada à OCDE, metade da energia produzida nos EUA na próxima meia década será devorada no desenvolvimento de inteligência artificial. No conjunto dos países desenvolvidos, data centers serão responsáveis por 20% da conta. "Há uma enorme incerteza sobre o quanto isso crescerá. Entre o cenário mais baixo e o mais alto, há uma demanda de eletricidade equivalente a todo consumo da Austrália", explica o pesquisador.

Ainda que seja inevitável o uso de combustíveis fósseis para atender ao aumento da demanda em algumas regiões, a energia limpa deverá ser a alternativa preferida desse tipo de indústria.

"Imagine um data center no estado norte-americano da Virgínia ou na Irlanda. Eles precisarão de geração adicional de eletricidade em um prazo realmente curto, algo que não funciona com carvão ou gás, que são projetos de infraestrutura grandes, com longos prazos de execução. A energia eólica é um pouco mais rápida de instalar, e a energia solar é muito mais rápida para entrar em funcionamento."

O caminho inverso, data centers procurarem locais onde já há oferta de energia limpa, também está nos prognósticos da Ember, que vê a América Latina entre os potenciais destinos de investimentos no setor. O Nordeste brasileiro, por exemplo, tem excesso de geração, e uma proposta para a questão é atrair empresas de consumo intensivo.

A energia solar já é a fonte mais barata da história. O dado faz o analista ser otimista também diante da administração Donald Trump, que está desmantelando a legislação ambiental dos EUA. O presidente norte-americano quer reverter também boa parte da política energética do país, direcionada para fontes limpas desde que o antecessor Joe Biden formulou e aprovou o Ato de Redução da Inflação.

"As tecnologias que impulsionaram a transição energética nos últimos anos trazem segurança e benefícios financeiros. É a razão pela qual sua adoção está ocorrendo não apenas em Países desenvolvidos, mas em todo o mundo. Os EUA serão deixados para trás se escolherem não seguir a lógica econômica."

Fulghum usa o caso do Brasil como exemplo. "O País está colhendo os frutos de uma decisão tomada há duas décadas, após apagões prolongados no início dos anos 2000. A tecnologia não estava lá, à época, mas agora existem, energia eólica e solar, uma matriz diversificada que o Brasil tem construído rapidamente nos últimos dez anos. As duas fontes atenderam o aumento da demanda local por eletricidade nesse período, "que está crescendo rápido, em ritmo chinês, coisa de 5% ao ano", segundo o analista.

JCLOG LOGÍSTICA
Publicação do Jornal do Comércio de Porto Alegre
logistica@jornaldocomercio.com.br

Editor-chefe: Guilherme Kolling
(guilhermekolling@jornaldocomercio.com.br) |

Editora de Economia: Fernanda Crancio
(fernanda.crancio@jornaldocomercio.com.br) |

Editora-assistente: Cristine Pires
(cristine.pires@jornaldocomercio.com.br) |

Projeto gráfico: Luis Gustavo Van Ondheusden

NEGÓCIOS

Atraso em portos brasileiros atrapalha logística

Fatores como problemas climáticos, gargalos de infraestrutura e burocracia estão entre principais motivos para a alta nos gastos do setor logístico

JORGITO SANTOS/TECON/JC

Sobre-estadia e entraves na infraestrutura dos portos também têm sido motivos de preocupação para o segmento de porta-contêineres

Em meio a entraves de infraestrutura na movimentação de cargas e no acesso aos principais portos do País, o setor registrou gastos bilionários com demurrage (sobre-estadia) no último ano. O termo se refere à taxa cobrada quando a carga permanece no terminal de importação além do tempo acordado entre o dono do navio (armador) e o importador.

Um estudo da consultoria Bain & Company aponta que os custos com demurrage no Brasil em 2024 alcançaram o patamar de US$ 2,3 bilhões - a quantia era de US$ 2 bilhões no ano anterior. O levantamento leva em conta a movimentação de cargas como granéis e contêineres.

A consultoria elenca fatores como problemas climáticos, altos volumes de embarcações, gargalos de infraestrutura e burocracia como os principais motivos para a alta nos gastos com demurrage no País.

Segundo Felipe Cammarata, sócio da Bain & Company, a variação de marés e tempestades impacta os terminais portuários e pode elevar os custos com demurrage.

"Um exemplo: com marés baixas, barcos de maior calado (parte do navio que fica submerso no canal de acesso aos portos) não conseguem atracar diretamente. Com ampliação da profundidade do terminal, é possível reduzir o tempo de espera para subida da maré ou a necessidade de transferências 'ship-to-ship', para uso de barcos aliviadores, agilizando todo o processo", explica.

Cammarata afirma que, com a movimentação de carga crescendo entre 3% e 4% ao ano, impulsionada pelas exportações agrícolas, há uma tendência de maior fluxo de barcos e maior demanda nos portos, o que, segundo ele, pode aumentar as sobre-estadias.

Segundo Guilherme Medeiros, diretor de operações do porto de São Francisco do Sul, o terminal catarinense, que movimenta soja e milho, produtos siderúrgicos, fertilizantes, madeira, papel e celulose, vem investindo em infraestrutura para combater o tempo de demurrage e diminuir a fila de espera das embarcações.

Entre as obras previstas está uma dragagem de aprofundamento, para melhorar o canal de acesso e permitir ao terminal receber navios de calados maiores (ou seja, com mais carga). O edital para a contratação da empresa que fará a obra foi lançado no início de abril. O terminal prevê também a expansão de um dos berços (local de atracação do navio para embarque e desembarque).

"O porto está bastante competitivo, mas a gente não se dá por satisfeito. Temos tomado medidas em conjunto com os operadores para acelerar o processo de descarga, aumentando a movimentação, de forma que essas filas andem mais rápido. A gente fez investimentos importantes entre 2023 e 2024 nos ritos de acesso, investimos em novas balanças para que o nosso fluxo fosse maximizado", afirma Medeiros.

De acordo com o monitoramento do porto de São Francisco do Sul, o tempo de espera dos navios para atracar no terminal foi de pouco mais de nove dias entre janeiro e fevereiro deste ano. O resultado representa uma queda na comparação com o mesmo período de 2024, quando a espera chegou a quase 12 dias. A sobre-estadia e os entraves na infraestrutura dos portos também têm sido motivo de preocupação para representantes do segmento de porta-contêineres.

Falta de infraestrutura trava terminais e prejudica exportações, revela levantamento de consultoria

Um levantamento feito pela consultoria Solve Shipping contabilizou 1.127 cancelamentos de escalas de porta-contêineres nos principais portos do País, entre eles os terminais de Santos (SP), Salvador e Paranaguá (PR). Foi um crescimento de quase 50% na comparação com o ano anterior.

Na mesma base comparativa, os atrasos (navios que chegaram mais de 12h depois do horário previsto) aumentaram 33% (3.122 em 2024), ao passo que as escalas pontuais, de embarcações que chegaram na hora acordada, caíram mais de 40% (891 em 2024).

"Cancelamentos são um sintoma muito claro do abarrotamento dos terminais", diz Leandro Carelli, sócio da Solve Shipping.

Dos 13 terminais monitorados pela consultoria, nove deles operam com a capacidade acima do patamar considerado ideal pelo setor (65%), incluindo terminais de Santos, no litoral paulista.

Outro problema é a dificuldade de acesso aos terminais devido às limitações de calado (parte do navio que fica submersa). De acordo com a Solve Shipping, para operação de novos navios a plena capacidade, o calado ideal é de 16 metros, patamar acima do que é observado na maioria dos portos brasileiros.

Representantes do setor afirmam que grandes navios que passam pelo Brasil atualmente operam com capacidade reduzida, o que prejudica as exportações. Se transportassem mais contêineres, o peso do navio inviabilizaria sua saída, já que a profundidade é limitada.

Para solucionar os entraves, o setor diz serem necessárias obras de ampliação da infraestrutura, como dragagens, e novos leilões de terminais. Carelli diz, no entanto, que essas soluções esbarram em um excesso de burocracia por parte do governo federal.

"Hoje, construir um terminal no Brasil gira em torno de 7 a 10 anos. Desde a hora que começa o processo de autorização, licenciamento, até entrar em operação. A demanda está crescendo numa velocidade que a burocracia não está permitindo que a oferta acompanhe", afirma.

O especialista em engenharia do transporte Luis Claudio Montenegro explica que os atrasos e filas de navios nos portos brasileiros podem interferir e encarecer o custo do frete, já que o armador passará a considerar um tempo maior do que o combinado com o importador, e impactar clientes de todo o mundo.

"No limite, o navio pula aquela escala. Se ele chegou e sabe que vai demorar muito, o navio não fica esperando, vai embora e descarrega no próximo porto, e a carga que está para ser embarcada acaba ficando."

"Essas cargas conteinerizadas são cargas de maior valor agregado, e todas as empresas e indústrias que trabalham com carga desse tipo são 'just-in-time', sem estoque. Quando falta estoque ou não consegue fazer uma venda, não recebe, não separa a produção e assim por diante. O impacto é gigantesco", completa Montenegro.

LEGISLAÇÃO

Marco legal das ferrovias busca unificar regras

Medidas em análise não dependem da publicação de uma nova lei ou de tramitação no Congresso

MINFRA/DIVULGAÇÃO/JC

Na prática, objetivo é atualizar normas sobre contratos de concessão e autorizações de operação ferroviária

A Agência Nacional de Transportes (ANTT) começou a consolidar o novo marco regulatório das ferrovias, tanto das concessões atuais quanto de futuros trechos que serão repassados à iniciativa privada, incluindo transporte de cargas e de passageiros.

Trata-se de um conjunto consolidado e padronizado de regras infralegais, ou seja, medidas que não dependem da publicação de uma nova lei ou de tramitação no Congresso. O plano da ANTT é usar uma lei de 2021 (Lei das Ferrovias) para definir como é que as concessões passarão a ser reguladas daqui para a frente.

Na prática, o novo marco pretende atualizar normas sobre contratos de concessão e autorizações de operação ferroviária que, hoje, estão envolvidas por uma colcha de retalhos de resoluções e regras individuais, além de cláusulas contratuais antigas.

A leitura é que a maior parte da regulação ferroviária está hoje "dentro dos contratos" de concessão, com regras pulverizadas entre aqueles que foram iniciados nos anos 1990, além de resoluções esparsas da ANTT. Isso torna cada contrato uma "ilha regulatória", com alto custo para fiscalização e gestão.

O novo sistema normativo foi estruturado em cinco eixos e vai começar a entrar em vigor de forma progressiva, ainda neste ano, para ser concluído em 2026.

O primeiro tema que será abordado vai estabelecer parâmetros padronizados para os contratos, com regras claras sobre temas como limites de faixa de domínio da ferrovia, compromissos mínimos de operação, obrigações de manutenção e investimentos.

O segundo eixo vai se concentrar nos direitos dos usuários. Isso vai incluir uma lista de obrigações das operadoras e critérios objetivos para avaliação da qualidade do serviço prestado.

Os dois primeiros eixos estão em fase de discussão interna na ANTT, com meta de serem aprovados ainda neste ano. As etapas seguintes incluem a elaboração de minutas, apresentação em consulta pública, análise jurídica e, por fim, aprovação interna. O que se busca, na prática, é mais previsibilidade, equilíbrio regulatório e segurança jurídica entre empresas e o órgão regulador.

Em 2026, o cronograma prevê a consolidação de regras atreladas à gestão de bens, obras e operações ferroviárias; processos de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; e normas sobre a fiscalização e reversibilidade dos bens para a União, incluindo casos de intervenções graduais, como advertência, termos de ajuste, intervenção e extinção de acordos.

Dentro da ANTT, as discussões sobre o novo marco, chamado de "Regulamento Geral das Condições de Transporte Ferroviário", não se limitam a integrar regras que já existem, mas também em revisar e ampliar esses dispositivos regulatórios.

Principais temas e mudanças previstas

Base da regulação
Como é hoje: dispersa entre contratos e resoluções
Como deve ficar: norma unificada com força regulatória

Concessões X autorizações
Como é hoje: tratamento separado
Como deve ficar: núcleo comum de regras gerais

Equilíbrio financeiro
Como é hoje: disperso e sem parâmetros claros
Como deve ficar: regras explícitas e parametrizadas

Gestão de ativos e obras
Como é hoje: regras difusas e manuais avulsos
Como deve ficar: consolidação normativa e mais clareza

Fiscalização e sanções
Como é hoje: modelo reativo e de alta complexidade
Como deve ficar: modelo responsivo, gradual, baseado no posicionamento do regulado

Encerramento de contratos
Como é hoje: pouco normatizado
Como deve ficar: procedimentos objetivos e estruturados

FONTE: ANTT

NEGÓCIOS

Marcopolo Rail apresenta soluções de mobilidade sobre trilhos em encontro do setor metroferroviário

A Marcopolo Rail, especializada no desenvolvimento e produção de modais sobre trilhos, marcou presença na 23ª edição da NenT Expo – Negócios nos Trilhos entre os dias 22 e 24 de abril. O evento, realizado no Distrito Anhembi, em São Paulo, é um dos principais encontros do setor metroferroviário da América Latina.

A presença na NT Expo é uma oportunidade para a Marcopolo Rail fortalecer sua presença no mercado nacional e internacional, apresentando aos visitantes seus produtos e serviços e reforçando seu compromisso com a mobilidade. No estande da companhia, os visitantes conheceram mais sobre suas soluções e o mockup de um trem exposto permitirá que os participantes conheçam características e inovações dos produtos desenvolvidos pela empresa.

"Buscamos criar soluções que impactem de forma positiva o cotidiano. Além de atender às necessidades de locomoção, nossos projetos visam proporcionar atributos como conforto, segurança e entretenimento, contando com uma engenharia e equipes multidisciplinares atentas às tendências de mercado e principais normas internacionais. O transporte de alta capacidade sobre trilhos é essencial para garantir uma mobilidade integrada, sustentável e eficiente", afirma Petras Amaral Santos, gerente executivo da Marcopolo Rail.

O executivo foi um dos participantes do painel "Mais rápido, mais eficiente: o que esperar da revitalização do transporte ferroviário?", que discutiu os recentes avanços e investimentos no transporte ferroviário brasileiro, incluindo projetos como o aeromóvel do aeroporto de Guarulhos, os trens intercidades e o leilão de trens para o Metrô de São Paulo, destacando como essas iniciativas estão transformando a mobilidade urbana e intermunicipal.

Desde o início das suas atividades, em 2019, a Marcopolo Rail tem trabalhado para conectar a mobilidade sobre trilhos com o futuro e identificar oportunidades que contribuam para o avanço do segmento em linha com as atuais demandas globais.

"Temos investido significativamente no desenvolvimento de parcerias e produtos para valorizar o segmento metroferroviário no mercado nacional e na América Latina, promovendo inovação e tecnologia para atender às demandas de mobilidade urbana e intermunicipal", acrescenta o executivo.

A companhia realizou, em março, um importante movimento com a entrega da primeira de três composições de dois carros à Empresa de Los Ferrocarriles del Estado – EFE Trenes de Chile, companhia pública responsável pela gestão da rede ferroviária chilena.

O fornecimento de trens de última geração para a EFE, que há 140 anos desempenha papel importante na mobilidade do Chile consolida a fabricante como referência para a América Latina e reforça o compromisso com a inovação e a sustentabilidade.

Além do fornecimento à tradicional empresa pública chilena, dentre os projetos já aprovados e desenvolvidos estão o Prosper VLT, primeiro veículo leve sobre trilhos (VLT) da Marcopolo Rail e que em 2024 entrou em operação em uma rota turística operada pela Giordani Turismo, em Santana do Livramento (RS). A companhia também é responsável pela fabricação dos people movers fornecidos para o consórcio AeroGru.