

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 013/2022
Data: 02/02/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS: DIRETOR-PRESIDENTE DA SPA DEFENDE DESESTATIZAÇÃO E PREVÊ CAPACIDADE MAIOR EM 2024	4
GRUPO TRIBUNA PROMOVE ENCONTRO ENTRE O PORTO E A CIDADE	6
CONHEÇA HISTÓRIAS DE QUEM CONSTRUIU A VIDA NO PORTO DE SANTOS	8
BOLSONARO DEFINE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ EM MARÇO	10
PORTO DE SANTOS COMPLETA 130 ANOS COM HISTÓRIA MARCADA POR TRANSFORMAÇÕES	12
COPERSUCAR PLANEJA INVESTIR R\$ 300 MILHÕES EM SANTOS ATÉ 2024	14
DIVERSIFICAÇÃO DE CARGAS SEGUE COMO PRIORIDADE NAS OPERAÇÕES DA DP WORLD NO PORTO DE SANTOS	15
MARIMEX AGUARDA DECISÃO JUDICIAL PARA INVESTIR EM TERMINAL NO PORTO DE SANTOS	16
PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR PLANOS DA RUMO EM TODO O BRASIL	17
ARRECADAÇÃO NO PORTO EM GUARUJÁ SOBE 40,6% COM OPERAÇÕES	18
MARCELO SAMMARCO: REPORTO, MUITO MAIS DO QUE SIMPLES BENEFÍCIO FISCAL	19
TRECHO NORTE DO RODOANEL, QUE BENEFICIARÁ O PORTO DE SANTOS, NÃO TERÁ PRAÇA DE PEDÁGIO	20
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	21
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BILHÃO DE TONELADAS DE CARGAS EM 2021	21
DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE UTILIZAÇÃO DE ÁGUAS INTERIORES DO MARANHÃO PARA FORTALECER LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DO ESTADO	24
ANTAQ DIVULGA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NACIONAL REFERENTES A 2021	25
ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)	26
AUDIÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ NO DIA 10 DE FEVEREIRO	27
JORNAL DA ORLA - SP	28
“BUZINAÇO” DE NAVIOS E INTERVENÇÃO NA PONTA DA PRAIA ABREM COMEMORAÇÕES DO ANIVERSÁRIO DO PORTO DE SANTOS	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	29
SEM RESPOSTA DO GOVERNO, AUDITORES PROMETEM ACIRRAR AINDA MAIS O MOVIMENTO NO PORTO	29
BRASIL EXPORT	30
BRASIL EXPORT ESTREIA PROGRAMA DE RÁDIO EM 2022 E ABORDA INICIATIVAS LIGADAS A TECNOLOGIA E GOVERNANÇA	30
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	31
BRASIL ABRE 2022 COM RECORDES DE EXPORTAÇÕES E CORRENTE DE COMÉRCIO	31
SPE COMPROVA QUE BRASIL FOI DESTAQUE MUNDIAL NA RETOMADA DO EQUILÍBRIO FISCAL EM 2021	32
BRASIL SUPERA OS DEMAIS PAÍSES NA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA, APONTA PAULO GUEDES	34
ISTOÉ - DINHEIRO	35
INDÚSTRIA DO BRASIL CRESCE EM 2021 APÓS DOIS ANOS, MAS FICA ABAIXO DO PATAMAR PRÉ-PANDEMIA	35
PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO DISCURSAM EM SESSÃO INAGURAL	36
MONEYTIMES	38
CORREIOS E ELETROBRAS (ELET6) ESTÃO MESMO NA “PISTA DA PRIVATIZAÇÃO” EM 2022?	38
EM ABERTURA DO ANO LEGISLATIVO, LIRA DEFENDE DIÁLOGO E SOLUÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS	40
BNDES FINANCIA ATÉ R\$655 MI PARA CONSTRUÇÃO DE 7 USINAS EÓLICAS DA ESSENTIA ENERGIA	40
NAVAL PORTO ESTALEIRO	41
COMPLEXO PORTUÁRIO DE SUAPE IRÁ INICIAR A REVISÃO DO PLANO DIRETOR PARA MELHORIAS NAS OPERAÇÕES	41
PORTOS PRIVADOS AGUARDAM INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS E SÃO DESTAQUES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	42
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	43
ES GÁS PRETENDE FECHAR NOVOS CONTRATOS DE GÁS	43
AÇÃO FEDERAL CONTRA SÃO PAULO É NOVO CAPÍTULO DA JUDICIALIZAÇÃO NO MERCADO DE GÁS	46
EXXONMOBIL SIMPLIFICA ESTRUTURA COM DUAS LINHAS DE NEGÓCIOS VOLTADAS PARA SOLUÇÕES DE BAIXO CARBONO	48
JORNAL O GLOBO – RJ	50
BOLSONARO INCLUI REFORMA TRIBUTÁRIA COMO PRIORIDADE NO CONGRESSO EM 2022	50
GOVERNO PREVÊ CORTE DE 25% NO IPI. PARA PRESSIONAR ESTADOS, REDUÇÃO PODE CHEGAR A 50%	53
POR QUE ANALISTAS FALAM EM RISCO DE ESTAGNAÇÃO DEPOIS DE INDÚSTRIA CRESCER 3,9% EM 2021, APÓS DOIS ANOS EM QUEDA	55



MESMO COM DECISÃO DE LEILOAR SANTOS DUMONT ISOLADAMENTE, PREFEITURA E GOVERNO DO RIO COBRAM LIMITE A AUMENTO DE VOOS	57
NA EXPECTATIVA POR REFIS, RECEITA RECEBE QUASE 600 MIL PEDIDOS DE ADESÃO AO SIMPLES EM JANEIRO.....	59
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	61
GOVERNO VAI CRUZAR DADOS PARA DISPENSAR SEGURADOS DO INSS DE FAZEREM PROVA DE VIDA PRESENCIAL	61
PROPOSTA DE REDUÇÃO DE IPI AGRIDE MODELO DA ZONA FRANCA DE MANAUS, DIZ ASSOCIAÇÃO	62
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BILHÃO DE TONELADAS EM 2021, ALTA DE QUASE 5%	63
CHINESES VOLTAM A ANALISAR OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA NO BRASIL	65
PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 3,9% EM 2021, APONTA IBGE	67
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS PODE SER COMPROMETIDA POR ERRO "GIGANTESCO"	69
SOJA PUXOU MOVIMENTAÇÃO RECORDE NO PORTO DE PARANAGUÁ EM JANEIRO	70
PORTOS DO PAÍS REGISTRAM 1,21 BILHÃO DE TONELADAS EM CARGAS AO LONGO DE 2021	70
FERROVIAS PLANEJAM 'REGULAÇÃO PRIVADA'	71
GRUPO RESPONSÁVEL PELA OBRA ESTÁ NO PAÍS DESDE 1996	73
ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	74
FERROVIAS GANHAM MERCADO NA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS	75
PLATAFORMA DEFINITIVA CHEGA AO CAMPO DE MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS.....	76
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	77
GOVERNO E PORTO DO AÇU TENTAM DESTRAVAR FERROVIA LIGANDO O RJ AO ES	77
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	78
ABS E N-KOM ESTUDAM TÉCNICAS DE INSPEÇÃO REMOTA EM ESTALEIROS.....	78
CABOTAGEM E LONGO CURSO CRESCERAM ACIMA DE 5% SOBRE 2020	79
BR DO MAR: 1ª REGULAMENTAÇÃO SERÁ DELIBERADA PELA ANTAQ.....	79
DECISÃO SOBRE SUBSTITUIÇÃO PARCIAL DE ÁREA EM SANTOS PASSARÁ POR CONSULTA PÚBLICA.....	80
FPSO 'GUANABARA' CHEGA AO CAMPO DE MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS.....	81
PRIMEIRO NAVIO DO SERVIÇO SAT ATRACA NO PORTO DE NAVEGANTES	81
ESTALEIRO MITSUBISHI CRIA ORGANIZAÇÃO PARA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA	82
PORTO DO AÇU E GNA ANUNCIAM INVESTIMENTOS DE R\$ 6 BILHÕES EM INFRAESTRUTURA E ENERGIA	83
APOIO MARÍTIMO FECHOU 2021 COM 92% DA FROTA COM BANDEIRA BRASILEIRA.....	84
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	86
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	86



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS: DIRETOR-PRESIDENTE DA SPA DEFENDE DESESTATIZAÇÃO E PREVÊ CAPACIDADE MAIOR EM 2024

Fernando Biral fala sobre planos e projetos para o futuro do complexo

Por: Sandro Thadeu



Fernando Biral fala sobre as projeções para o Porto nos próximos 10 anos Foto: Matheus Tagé/AT

Ao completar 130 anos, o Porto de Santos passa por uma fase de transformações, sobretudo, com a proposta de privatização, que deve acontecer ainda este ano. A expectativa é garantir mais eficiência e produtividade com a atração de novos negócios e investimentos vultosos. À frente da Santos Port Authority (SPA) há quase dois anos, Fernando Biral chegou, inclusive, representando “uma segunda etapa da

transformação do Porto de Santos no maior porto da América Latina, não só em tamanho, mas em eficiência, profissionalismo e sustentabilidade, preparando-o para a sua desestatização”, como já afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Na entrevista a seguir, Biral fala sobre planos e projetos para o futuro do complexo. Confira os principais trechos abaixo.

Quais as projeções para o Porto de Santos nos próximos 10 anos?

Um Porto mais competitivo, altamente eficiente e sustentável, que provê capacidade antes da chegada de cargas. Isso é fruto do planejamento que desenvolvemos desde 2019 e cujo horizonte é 2040. Mas também podemos fazer a projeção para um período mais curto, como 2023.

Até lá, temos a expectativa de ter realizado 11 leilões para arrendamento de áreas ao setor privado – será o maior número de leilões em uma mesma gestão do Porto de Santos, entre 2019 e 2022. Desses 11, cinco já ocorreram e alguns estão com obras em andamento. Serão terminais modernos, com exigências de investimentos e atendendo a rígidos critérios de sustentabilidade e produtividade, em linha com a agenda ESG.

Os novos terminais contribuirão para ampliar a capacidade do Porto de Santos até 2040 em 50%, elevando-a para 240,6 milhões de toneladas. Esse número tende a ser ampliado com a duplicação da polygonal, com a incorporação de áreas greenfield para expansão do Porto.

Entrou em vigor ontem uma nova tabela tarifária do complexo santista. Quais os impactos dela nas operações?

Certamente terá impacto nos médio e longo prazos, aumentando a competitividade do Porto. A proposta do novo modelo foi trabalhada pela gestão da SPA desde junho de 2019, em atendimento à Resolução 32 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) daquele ano.

A nova lógica tarifária corrige distorções históricas, privilegia a eficiência e estimula a sustentabilidade ao estipular a redução gradual no valor unitário por unidade de tonelage de porte bruto (TPB), incentivando ganhos de escala com a utilização de embarcações de maior porte, e ao conceder descontos. A reestruturação tarifária amplia a transparência, permitindo uma



melhor percepção, pelos usuários, dos valores cobrados, e corrige distorções históricas para garantir isonomia nos pagamentos à Autoridade Portuária.

Quais são os investimentos públicos e privados programados para o Porto neste ano?

A previsão atual de investimentos públicos da SPA para 2022 é da ordem de R\$ 95,2 milhões, sendo que as ações mais significativas são a Perimetral da Margem Esquerda (Guarujá), com R\$ 44 milhões; Perimetral da Margem Direita (Santos), com R\$ 25,5 milhões; e investimentos em TI, com R\$ 13,2 milhões.

Em relação aos investimentos privados, para os próximos 5 a 10 anos, a projeção é de R\$ 9,3 bilhões, sendo contratos vigentes, com R\$ 3,2 bilhões; leilões, com R\$ 5,1 bilhões; e Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), com R\$ 1 bilhão.

Quais as vantagens da desestatização para o Porto de Santos?

Nos últimos anos, observou-se um cenário de descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor. A complexidade inerente às operações e aos investimentos realizados no setor de transporte portuário faz com que o Estado tenha dificuldades na gestão de seus diversos componentes.

Dessa forma, a iniciativa privada se revela como uma parceira extremamente importante para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantia da regularidade, provimento e manutenção da capacidade portuária adequada.

A desestatização é fundamental para assegurar a perenidade de uma gestão técnica e profissional, viabilizar com agilidade e eficiência a realização de vultosos investimentos indispensáveis para o aumento da competitividade do Porto e, em última análise, a competitividade do comércio exterior brasileiro, e proporcionar o aumento da competição para as diferentes tipologias de carga, além de incentivar um ambiente concorrencial saudável e eficiente.

Qual o volume de investimentos previsto com a privatização?

São estimados R\$ 16 bilhões ao longo do contrato, que terá vigência de 35 anos. Esses investimentos contemplam aprofundamento do canal, dragagem de manutenção, obras viárias e construção do túnel Santos-Guarujá.

A legislação brasileira prevê que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias tem como objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, a partir de diretrizes para o alavancar de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

Como avalia a relação Porto-Cidade atualmente?

Evoluímos muito nesta diretriz, criando uma agenda de ações específicas no plano estratégico. Mas também passamos a incorporar a dimensão Porto-Cidade em todos os nossos projetos. Um avanço que destaco é a qualificação dos estudos do túnel Santos-Guarujá no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal.

Será a maior obra de mobilidade urbana da região metropolitana, esperada há quase um século por santistas e guarujaenses. O empreendimento exercerá grande efeito positivo nas condições de trafegabilidade de veículos entre as duas cidades. Além disso, vai proporcionar maior segurança da navegação, comparado com a opção da balsa e das viagens de catraias.

Quais outros projetos do Porto estão ligados à Cidade?

Temos a modelagem da Fips encaminhada ao Poder Concedente e à Antaq, com a meta de elevar a fatia da ferrovia dos atuais 33% para 40% na movimentação de cargas do Porto até 2040. Isso reduzirá as interferências rodoferroviárias e permitirá que as perimetrais sejam mais usadas pelo tráfego urbano.

Há, ainda, a inclusão de critérios de sustentabilidade nos leilões de áreas para novos terminais, a elaboração e aprovação do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), com leilões cujos investimentos demandarão mais de 60 mil empregos entre diretos, indiretos e efeito-renda, a eletrificação do cais e descontos tarifários para navios “verdes”, a implantação de um novo terminal de passageiros no Porto de Santos, na região do Valongo e a assinatura de convênio com a Prefeitura de Guarujá para a 2ª fase do projeto Favela Porto-Cidade, contemplando a transferência de R\$ 40 milhões para a construção de 649 unidades habitacionais no Parque da Montanha, com a remoção das famílias que hoje ocupam de forma irregular as áreas da Prainha.

Há alguma comemoração prevista para os 130 anos do Porto?

Teremos a 3ª edição do Festival Porto-Cidade, iniciado em 2020. O evento já entrou para o calendário oficial da Cidade e esta será a maior edição, com uma programação completa de ações culturais, esportivas e ambientais para celebrar a relação entre o Porto e as comunidades do entorno. O festival tem a função de ser um símbolo de algo muito maior, que é a interação entre o complexo portuário e as comunidades do entorno.

São ações que buscam fortalecer o que acreditamos ser, mais que uma necessidade, uma realidade: Porto e Cidades não são rivais, mas complementares entre si. A programação está disponível para a população no site da SPA.

(clique aqui) <http://www.portodesantos.com.br/comunidade-sustentabilidade/comunidade/>

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

GRUPO TRIBUNA PROMOVE ENCONTRO ENTRE O PORTO E A CIDADE

Múltiplas abordagens buscam estimular a aproximação do setor portuário com a comunidade

Por: Lyne Santos



A Tribuna fomenta a relação entre Porto e comunidade Foto: Alexsander Ferraz/AT

Você conhece o Porto de Santos? Não vale dizer que sim apenas por cruzar a Cidade pela Avenida Perimetral ou já ter embarcado em um cruzeiro no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini. Talvez isso seja um primeiro passo, mas para ter contato com as peculiaridades do maior porto da América Latina, é preciso mais. Mais informação, conhecimento e vivência, algo que o Grupo Tribuna promove há décadas para a população.

Se levarmos em consideração que a história do jornal fundado em 1894 está cronologicamente interligada à do Porto, que nasceu em 1892, não é de hoje que A Tribuna fomenta a relação entre Porto e comunidade. A diferença é que, hoje, esse trabalho não está limitado às páginas do jornal impresso e invadiu as telas da TV, dos computadores e dos smartphones.

Há quem tenha mudado de vida, por exemplo, após conquistar uma oportunidade de trabalho em terminais de contêineres do complexo portuário santista, após vencer o primeiro reality show do segmento portuário no País, Porto 360° - O Desafio, organizado pelo Grupo Tribuna em 2021 para descobrir novos talentos no mercado. Após oito episódios, três jovens foram contratados para atuar na BTP, DP World e Santos Brasil.

Essa integração entre cais santista e comunidade é destacada pelo empresário e apresentador Maxwell Rodrigues, que teve a responsabilidade de comandar o reality. Ele também destaca a

habilidade do Grupo Tribuna, em suas diferentes plataformas, de falar de porto para quem não é do setor



Primeiro reality show do segmento portuário no País, Porto 360° - O Desafio, foi organizado pelo Grupo Tribuna em 2021 Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

"Esses novos projetos são fruto desse mundo disruptivo. Essa nova geração tem novas funções e atribuições e, dentro deste cenário, demonstra muito interesse no setor portuário, nas novas tecnologias. É um novo universo a quem já é do porto e para a sociedade, que quer entender um pouco mais do assunto. O Grupo Tribuna foi muito assertivo e estamos prontos para dar continuidade ao trabalho iniciado no ano passado, com mais dinamismo e muita informação".

Marco de A Tribuna, a editoria Porto & Mar completa 70 anos em 2022 renovada. Além das notícias, traz as opiniões de um time de colunistas que não só analisa o que ocorre no Porto, como participa das decisões mais importantes. Na TV Tribuna, o programa Porto 360° irá ao ar em uma nova faixa horária aos sábados, a partir do próximo sábado (12), logo após o Jornal Hoje, além de promover debates toda quarta-feira nas redes sociais do Grupo Tribuna. E vem mais por aí, com um renovado Porto 360° - O Desafio.

O diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, enfatiza que o Porto 360° veio para reforçar a plataforma de conteúdo de Porto. Segundo ele, o programa inaugurou uma nova linguagem, traduzindo de forma simples os assuntos portuários para o público em geral.

"O Porto 360° também inovou no formato de eventos, estimulando debates e dando a oportunidade ao público de formar sua opinião em relação a assuntos relevantes, como a desestatização do Porto e os cruzeiros marítimos. Já o programa da TV amplificou o alcance da plataforma Porto 360°, levando não só à comunidade portuária assuntos de forma simples e dinâmica, em formato de entretenimento".

O diretor de Conteúdo do Grupo Tribuna, Alexandre Lopes, entende que a estratégia de desmembrar o tema em formatos diferentes é o segredo para que Porto e Cidade estejam cada vez mais próximos e integrados. Para o jornalista, a linguagem portuária é complexa e muitas vezes causa desinteresse a quem não tem o Porto em sua rotina. Mas, por sua importância econômica local e nacional, merece o maior destaque possível.

"Recentemente, fizemos reuniões internas para entender como levar as informações de forma acessível a todos. A solução que encontramos foi não usar o mesmo produto para todas as plataformas", apontou Lopes. Segundo ele, o jornal fala do Porto de forma aprofundada, pois tem um público acostumado com esse tipo de conteúdo. Já na internet, a cobertura é feita de uma forma mais factual e de fácil compreensão. Na TV, o foco é o beabá da vida portuária, atingindo o grande público.

"O reality Porto 360° - O Desafio, que fez sucesso em 2021, será todo reformulado. Foi uma ação totalmente assertiva. Pessoas que não tinham contato com o Porto apresentaram soluções para problemas encontrados no setor e, no fim, ganharam empregos nos terminais. Também temos a pretensão de, dentro do g1 Santos, lançar um podcast totalmente dedicado ao setor. A cada passo, descobrimos uma nova oportunidade de levar conhecimento. E não pretendemos parar".

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/02/2022

CONHEÇA HISTÓRIAS DE QUEM CONSTRUIU A VIDA NO PORTO DE SANTOS

Trabalhadores se orgulham ao falar da relação com um setor que ajudou a formar milhares de famílias

Por: Lyne Santos



Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Com a expectativa de gerar mais de 20 mil empregos até 2030, o Porto de Santos faz parte da história de milhares de moradores da Baixada Santista e de pessoas vindas de outras regiões em busca de oportunidades de carreira. Para muitos, ingressar no setor portuário é mais do que ter acesso à carteira assinada: significa honrar o legado de algum parente ou amigo. Para todos, fazer parte dessa “família” é motivo de orgulho e certeza de um futuro promissor. Conheça um pouco de quem encontrou no Porto o caminho para

crescer.



Danilo Pereira Santos da Silva, 35 anos, morador de Guarujá. Líder de operação reach stacker e front loader no Tecon Santos, da Santos Brasil Foto: Divulgação

"Minha história no Porto começa com meu pai. Químico de formação, ele atuava no Polo de Cubatão, mas a empresa fechou as portas. Desempregado, teve que se reinventar. Em 2005, ele entrou na Santos Brasil como motorista de carreta (OCT). Depois, passou a líder de OCT e, mais para frente, atuou com empilhadeira de vazios (front loader). Já eu era

adolescente e queria jogar futebol. Não deu certo. O uniforme que passei a vestir, em casa, era o do meu pai e pensava que um dia também estaria no Porto. Espelhado nele, observando o crescimento do setor portuário e pensando no futuro, falei que gostaria de fazer alguns cursos e não parei mais: conferência e vistoria de contêiner, empilhadeira de pequeno, médio e grande portes e informática, pois sabia que no Porto o trabalho não era feito com papel e caneta. Graças a isso, em 2022 eu completo 15 anos de Santos Brasil. Fui efetivado em agosto de 2007, no processo seletivo para apropriador de pátio. Entrei na empresa também para honrar a história do meu pai. Ele fez grandes amizades em vários setores e se aposentou há dois anos com homenagens. Orgulho! Chegamos a trabalhar juntos, em áreas diferentes, e sempre procurei fazer o meu melhor. Depois de quatro anos da minha entrada na companhia, concorri a uma vaga de empilhadeiras de vazios. Fiz o teste e passei. Operei por oito anos. Depois, surgiu a oportunidade para operar máquinas de cheios (reach stackers). Passei. Ao longo do tempo, sempre gostei de me envolver com as ações da empresa. Sou voluntário do Programa Formare desde 2018 e faço palestras sobre segurança na operação, conduta e alta performance aos jovens aprendizes. Também sou presidente da Cipa e CPATP, além de embaixador do Tecon, tudo por indicação dos funcionários. Na carreira, hoje sou líder das operações de empilhadeiras de vazios e reach stacker. Tive minha quarta promoção e nunca parei de estudar. Com incentivo do meu pai, Moisés, e da minha esposa, Lilian, me formei e fiz pós-graduação em Logística. Comecei a estudar projetos de melhoria contínua e, em maio, me formarei. Tenho orgulho da minha trajetória e de respeitar o legado do meu pai. O Porto de Santos é minha vida".

Danilo Pereira Santos da Silva, 35 anos, morador de Guarujá. Líder de operação reach stacker e front loader no Tecon Santos, da Santos Brasil



Sandro Olímpio da Silva, 49 anos. Estivador há 27 anos, sendo cinco como cadastrado e 22 como registrado Foto: Arquivo pessoal

Meu avô é aposentado da estiva e começou a trabalhar no Porto de Santos em 1956. Meu pai e meu tio também foram senha da estiva, mas só meu pai deu continuidade. Em 1994, peguei a minha senha da estiva e tive bastante ajuda do meu pai para conquistar o registro, uma tradição do setor. Meu pai, por também fazer parte do bloco, me colocava em alguns trabalhos e isso

fazia com que eu tivesse horas para concorrer ao registro. No final de 1999, fui contemplado com o registro, que é a carteira preta da estiva. Lembro até hoje quando minha mãe me contou que o meu pai disse: 'agora estou tranquilo, o Sandro pegou a carteira da estiva'. Eu fui me aperfeiçoando e fazendo cursos. Hoje, mexo com empilhadeira, guincho, manuseio com meus companheiros diversos tipos de cargas nos porões dos navios, fazemos peação e despeação, acompanhamento de embarque e desembarque, carro, trator, descarga de adubo, embarque de soja, milho... Em 2011, tive a felicidade de ser convidado para fazer parte de uma chapa que concorreria à diretoria da estiva. Fui diretor de parede por dois anos, depois assumi a primeira secretaria do sindicato. Fui diretor social beneficente. Foi um aprendizado muito grande sobre legislação, Direito, algo importante. Em 2012, enquanto ainda atuava como diretor, pegamos a MP 595, que se tornou a Lei Federal 12.815, e fizemos parte das discussões e manifestações em Brasília, minimizando as perdas e garantindo direitos trabalhistas. Foi uma excelente experiência e aprendemos muito com toda a luta. Vejo a modernização do Porto como algo muito importante, porém nem sempre o que é exposto condiz com a realidade. Vejo que o trabalhador sofre com a falta de segurança e os equipamentos sem manutenção. Sempre enfrentamos essa situação e tivemos que aprender na raça. Hoje, estou de volta para as turmas, trabalhando no Porto de novo, porque enquanto estava como diretor não podia concorrer na escala. Esse é um trabalho que dignifica, muito produtivo e diversificado. Me traz muita alegria fazer parte da estiva, tenho muito orgulho de ser estivador, de ser trabalhador portuário. Eu e meus amigos estamos firmes e fortes, sempre enfrentando o dia a dia do Porto com muita honra".

Sandro Olímpio da Silva, 49 anos. Estivador há 27 anos, sendo cinco como cadastrado e 22 como registrado



Ana Beatriz Marfório Neves, 26 anos. Inspetora de embarque na Copersucar Foto: Arquivo pessoal

Iniciei minhas atividades no Terminal de Açúcar da Copersucar (TAC) em março de 2021, já na pandemia. Morar na cidade que tem o maior complexo portuário da América Latina foi importante para despertar esse desejo de fazer parte do setor. Além disso, meu pai teve sua carreira estruturada ao redor do Porto. Desde a infância, aprendi sempre o setor por meio dele, me inspirando a seguir o

mesmo caminho. Antes do TAC, trabalhei em uma agência marítima, já focada em exportação de commodities. Porém, é a primeira vez que estou presencialmente na área do Porto e das

operações. Meu maior objetivo é crescer e desenvolver minha essência profissional juntamente ao Porto, aprendendo sempre e agregando toda experiência e conhecimento que venho adquirindo como inspetora de embarque. Destaco que é muito importante ser uma mulher trabalhando no 'coração' das operações portuárias. Desde que as portas se abriram para que eu pudesse iniciar minha jornada no setor, é cada vez mais tangível a certeza de estar quebrando paradigmas. É de extrema importância enfatizar a igualdade de gêneros e a experiência de colaborar positivamente. Além disso, é profundamente significativo ter a percepção de que o trabalho em equipe não se trata apenas de alcançar um resultado material e palpável, mas ter o entendimento de que o nosso time é formado por pessoas absolutamente singulares, cada qual com sua bagagem profissional e de vida. Quando a natureza dos colaboradores é de abraçar um objetivo como um todo e agregar o fator 'ser humano' por meio de suas experiências, o entorno se desenvolve de forma que o crescimento pessoal e profissional se torna certo, assim como o fruto de um excelente desempenho no ambiente de trabalho. Um episódio ocorrido há alguns meses reforçou ainda mais essa satisfação de, sendo mulher, estar inserida em um setor majoritariamente masculino. O TAC havia recebido um navio de origem turca para embarcar açúcar e foi quando tive contato com outra mulher trabalhando na área. Ela era a imediata da embarcação (função que vem sucessivamente abaixo ao comandante). Ambas estavam trabalhando em conjunto com alguém do mesmo gênero pela primeira vez no setor, mesmo sendo de nacionalidades diferentes. A compreensão mútua de que a representatividade das mulheres vem crescendo em várias partes do mundo foi de grande significado. Além disso, o Porto de Santos é um titã na influência econômica do Brasil. Poder acompanhar isso de perto é uma oportunidade inexplicável".

Ana Beatriz Marfório Neves, 26 anos. Inspetora de embarque na Copersucar

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

BOLSONARO DEFINE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ EM MARÇO

Em entrevista exclusiva para A Tribuna, presidente falou sobre a ligação seca entre as duas margens do Porto

Por: Alexandre Lopes e Juliana Steil

O presidente Jair Bolsonaro (PL) afirmou, em entrevista para A Tribuna, que a construção de uma ligação entre Santos e Guarujá deverá ser anunciada no mês que vem. Segundo ele, o Governo Federal já possui recursos reservados para isso. Eles "viriam com a outorga da privatização" do Porto de Santos, segundo o chefe do Executivo.

Bolsonaro conversou com A Tribuna e respondeu perguntas sobre o Porto de Santos durante sua última visita ao Vale do Ribeira, um dia após a morte de sua mãe, Olinda. Entre os temas, o presidente falou sobre corrupção, sua preferência pela construção de um túnel entre as duas margens do Porto e, também, sobre a desburocratização no dia a dia do complexo santista.



O processo de desburocratização do Porto de Santos citado por Bolsonaro ocorre desde 2019, quando ele assumiu a Presidência da República e nomeou Tarcísio Gomes de Freitas como ministro da Infraestrutura. Desde então, uma força-tarefa é feita pela Santos Port Authority (SPA) para deixar o terreno fértil para a desestatização.

Bolsonaro atravessou a balsa entre Santos e Guarujá em sua última visita à Baixada Santista, em dezembro de 2021 Foto: Matheus Tagé/AT

"Quando eu assumi a Presidência e peguei o Porto de Santos, descobri que tínhamos uma dívida anual de R\$ 400 milhões. Por conta de nossas ações, passamos a ter um lucro de mais de R\$



500 milhões. Muita coisa foi desburocratizada ali, desde então, para melhorar a performance das operações portuárias”, afirma Bolsonaro.

Entre os procedimentos simplificados, estão processos de arrendamento de áreas nobres e ociosas, como algumas localizadas no Cais do Saboó, que passaram a ser operadas temporariamente, sem a necessidade de longos processos de licitação. Além disso, sistemas eletrônicos, como o Porto Sem Papel (PSP), também sofreram intervenções que aumentaram a agilidade das operações e a atuação de órgãos intervenientes, reduzindo o tempo de espera para a atracação de um navio.

Ligação Santos-Guarujá

Conforme o modelo proposto pelo Governo Federal, a construção da ligação seca entre Santos e Guarujá, estimada em R\$ 3 bilhões, faz parte deste pacote. Segundo Bolsonaro, o empreendimento é emergencial. O tema, já tratado há muitas décadas, é sempre levantando em períodos eleitorais e nunca saiu do papel. De acordo com o presidente, porém, a situação será diferente e o anúncio da construção deverá ocorrer em breve.

“Nós queremos acertar essa transposição sem dor de cabeça. Pelo que eu vi na primeira reunião que tivemos em Brasília, tem tudo para sair. Foram encomendados novos estudos e acredito que, agora em março, a gente bata o martelo para realmente buscar essa alternativa e construir essa estrutura”.

O presidente da República está ciente de toda a discussão da sociedade e dos projetos em andamento. Enquanto uns defendem a construção de um túnel, outros uma ponte e há ainda quem apoie os dois projetos ao mesmo tempo, ele admite ter preferência pela primeira opção, já que, segundo Bolsonaro, ela traria menos impactos.

“Estamos discutindo a questão da construção de um túnel submerso, mas quem vai decidir se vai ser ponte ou túnel são os engenheiros. A ponte, na minha visão, vai atrapalhar o tráfego de navios. O ideal é o túnel, que já estudamos e vimos que o preço fica parecido com o da construção da ponte. Já temos os recursos”, afirma.

Segundo o ministro da Infraestrutura, o túnel é a melhor opção e deverá contar com três faixas de rolagem para Santos e três faixas para o Guarujá, abrigando veículos, pedestres, ciclistas e, também, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que passaria a chegar até Guarujá.

“A privatização do Porto de Santos possibilitará o investimento na obra que será fundamental para equacionar um sonho de décadas da população de Santos e Guarujá”, afirmou Tarcísio, durante uma live que apresentou ao lado do presidente Jair Bolsonaro, onde ambos defenderam a construção da ligação.

Ainda em conversa com A Tribuna, Bolsonaro reforçou sua presença no 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana, que será realizado no dia 11 de março, em Santos. “Eu fui convidado e devo ir, juntamente com o Tarcísio. É possível que saia uma decisão do Governo Federal após essa reunião”, finaliza.

Eficiência da gestão

Os números confirmam a melhora na gestão destacada por Bolsonaro. No primeiro ano de seu governo, o Porto de Santos fechou R\$ 11,5 milhões no azul. No ano seguinte, 2020, o resultado foi ainda melhor, com um lucro líquido de R\$ 202,5 milhões. Os números de 2021 não estão fechados ainda, mas certamente superarão os R\$ 308 milhões.

Segundo Bolsonaro, isso é resultado de uma gestão séria e que busca a eficiência em todos os segmentos. “O Porto é importantíssimo para o nosso País. Vocês devem se lembrar do que era o Porto de Santos no passado. Vamos privatizar uma parte dele para deixar de ser um local onde se faziam barganhas”, garante o presidente.

No ano passado, um Programa de Desligamento Voluntário foi concluído e 206 empregados deixaram a companhia. Tudo foi pensado para tornar a SPA uma empresa mais enxuta e mais atrativa à iniciativa privada.

A previsão é de que a desestatização aconteça ainda neste ano e uma consulta pública está aberta até o dia 16 de março para discutir a questão. O prazo de concessão da administração do Porto de Santos será de 35 anos, prorrogável por até cinco anos. Os investimentos previstos para adequação da infraestrutura do cais santista somam R\$ 16 bilhões, que deverão ser realizados ao longo da vigência contratual.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a outorga inicial da SPA será de R\$ 1,383 bilhão. Também está prevista uma contribuição variável ao Poder Concedente equivalente a 2,25% ao ano sobre a receita bruta consolidada da nova empresa. O futuro concessionário também pagará uma taxa anual de fiscalização à agência reguladora de R\$ 6,422 milhões, que servirá para custear o trabalho de fiscalização e regulação no modelo de concessão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

PORTO DE SANTOS COMPLETA 130 ANOS COM HISTÓRIA MARCADA POR TRANSFORMAÇÕES

Devido às suas características topográficas, Santos nasceu com vocação portuária, ainda nos idos coloniais

Por: Lyne Santos

Se, nesta quarta-feira (2), o Porto de Santos completa 130 anos como palco de tecnologias avançadas que trazem cada vez mais agilidade e competitividade às operações, os primeiros anos foram marcados por um cenário inverso, que só começou a mudar no final do século 19, com a concessão do complexo à iniciativa privada. Devido às suas características topográficas, Santos nasceu com vocação portuária, ainda nos idos coloniais.



Santos nasceu com vocação portuária, ainda nos idos coloniais Foto: Matheus Tagé/AT

“Situada numa ilha estuarina, com lagamares dotados de profundidades adequadas para abrigar grandes embarcações, a terra santista se tornou o porto seguro a viajantes e aventureiros que se lançavam nos mares do Atlântico Sul desde o século 16. Além disso, a escolha de Portugal para início do processo de colonização nesta região foi fundamental para o escoamento do primeiro produto de fonte econômica do país, a cana-de-açúcar”,

destaca o jornalista e escritor Sergio Willians.

Segundo ele, apesar de distante em termos de configuração estética e operacional em relação aos dias de hoje, o Porto testemunhava entre os séculos 16 e 19 o embarque de toneladas de mercadorias produzidas na Capitania de São Vicente. A lista inclui açúcar, tabaco, algodão e ouro de Goiás e Minas Gerais. Pelo complexo, também chegavam sal e outros gêneros importantes aos paulistas.

“Porém, nenhum desses produtos foi tão capaz de transformar a realidade do porto quanto o café. A rubiácea semeada nos sertões de São Paulo começou a propiciar novos ares à cidade portuária a partir da segunda metade do século 19, embora o embarque de café já fosse realidade desde 1780”.



O ouro verde, como era figuradamente conhecido, foi a mola propulsora para a modernização do cais santista, que se renovou pela necessidade de escoamento do produto ao exterior. Foi o café, inclusive, que levou o Porto de Santos a se tornar fonte de oportunidades para a iniciativa privada, pois o Governo não tinha fôlego suficiente para investir. Com a formação do grupo que originou a Companhia Docas de Santos (CDS), o cais santista passaria a vivenciar uma nova era.

“Foi uma virada de página tão significativa que até os dias de hoje a história do porto santista é comemorada a partir de 2 de fevereiro de 1892, quando o vapor inglês Nasmyth atraca no primeiro trecho de cais linear organizado. A partir daí, o porto viveu grandes momentos de expansão, protagonizando transformações como o projeto de aterramento de Outeirinhos”, disse Willians.

Ao longo das décadas, explicou o jornalista, Santos atingiu o status de principal porto do Hemisfério Sul, batendo recordes sucessivos de movimentação de cargas. No entanto, com o avançar do tempo, ficou para trás em âmbito tecnológico. A concessão da CDS termina em 1980, quando é criada a estatal Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que passa a comandar as operações portuárias. Desde 2020, a Codesp ganhou a denominação de Santos Port Authority (SPA).

“A partir de 1993, com a Lei de Modernização dos Portos, as classes trabalhadoras perdem espaço, os terminais passam a ser arrendados pela iniciativa privada e a Codesp fica com a tarefa de ser a autoridade reguladora, além de cuidar de questões da infraestrutura do complexo”.

Agora, com o novo processo de desestatização ganhando cada vez mais corpo, o Porto de Santos está prestes a mais uma vez virar uma página de história e entrar em um capítulo desconhecido. “Isso nos leva a uma reflexão: como será o futuro do Porto?”, questiona Willians. Não se sabe a resposta, mas o certo é que, após 130 anos, o Porto de Santos ainda terá muita história para contar.

Importância logística

Localização: fica a 70 km de São Paulo, o maior centro industrial, comercial, financeiro e de consumo da América Latina. Mas Santos é, por excelência, o porto do Brasil. Sua zona de influência (hinterlândia) primária compreende cinco estados (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e São Paulo) que somam 81 milhões de pessoas e respondem por 51% do PIB brasileiro.

Linhas marítimas: na condição de principal porto da Costa Leste da América do Sul, o Porto de Santos é servido pelas linhas regulares de navegação com o mundo inteiro. Nos tráfegos de contêineres, 94% das linhas internacionais com rotas que incluem o Brasil escalam em Santos.

Menor distância para Ásia: Santos tem o menor spread portuário por US\$/ton brasileiro nas rotas com a Ásia em relação aos portos do Arco Norte. E a Ásia é destino de 80% das exportações brasileiras.

Capacidade instalada: Tem uma robusta capacidade instalada, para movimentar 160 milhões de toneladas por ano. É um complexo multipropósito (atendendo a todos tipos de carga) e tem uma superestrutura em franca modernização.

Acessos integrados: é acessado por quase todos os modais de transporte (rodovia, ferrovia e dutovia).

Expansão da Poligonal: tem uma nova fronteira de áreas greenfields, a serem incorporadas por meio da expansão da poligonal, para desenvolvimento de novos empreendimentos. A expansão da poligonal praticamente dobrará a área seca do Porto dos atuais 8 km² para 15,5 km².

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

COPERSUCAR PLANEJA INVESTIR R\$ 300 MILHÕES EM SANTOS ATÉ 2024

Objetivo é aumentar a capacidade estática das instalações em Santos em até 40% e garantir eficiência

Por: Lyne Santos



Montante será aplicado a partir da safra 2022/2023, em abril Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

A Copersucar pretende investir, em três anos, em torno de R\$ 300 milhões no seu terminal de açúcar localizado na Margem Direita do Porto de Santos. O montante, que integra o grupo de investimentos estratégicos da empresa, será aplicado a partir da safra 2022/2023, em abril. O objetivo é aumentar a capacidade estática da instalação em 40%, além de garantir mais eficiência e agilidade às

operações.

Em curto prazo, a companhia conta com um planejamento que inclui a aplicação de R\$ 10 milhões no empreendimento a cada safra. Nesse caso, o foco está em saúde, segurança e meio ambiente.

Os resultados obtidos em 2021 mostram que a Copersucar tem evoluído. Em agosto do ano passado, foram embarcados pelo terminal quase 108 mil toneladas de açúcar em um só navio – maior transporte marítimo de açúcar a granel do Brasil. O volume recorde equivale a toda carga suportada por um armazém e seria suficiente para encher 2.870 caminhões.

“Fizemos com total segurança e com muito olhar na questão de processos”, destacou o gerente de manutenção e engenharia da Copersucar, Marcelo Reis Latrova, que espera encerrar a safra atual com 7 milhões de toneladas movimentadas, entre grãos e açúcar.

A implantação dos investimentos estratégicos e correntes é considerada primordial para que a Copersucar possa manter os mesmos níveis de crescimento. Nesse sentido, o destaque fica para o novo carregador de navios, que vai substituir dois equipamentos antigos. O processo de aquisição deve começar no segundo semestre, para que estejam em funcionamento em 18 ou 24 meses.

“A ideia é trazermos um carregador com a melhor solução possível em termos de eficiência operacional e controle ambiental”.

A construção de um novo armazém com capacidade para 100 mil toneladas também integra os investimentos estratégicos. A expectativa é de que o projeto seja entregue até março. “Nossa meta é trazer mais soluções voltadas à ferrovia, garantindo mais eficiência, sobretudo em termos ambientais. Também temos outros projetos voltados à automação, como vazadores de armazéns e vibradores de caminhões”, ressaltou o gerente de operações, Fabiano Messias.

Investimentos correntes

Anualmente, ao investir em saúde, segurança e meio ambiente, a Copersucar oferece melhorias contínuas aos processos. Os projetos mais relevantes estão relacionados à atualização tecnológica, com a modernização dos equipamentos da rede de automação, evitando o ataque de hackers ao sistema, e a substituição do maquinário de pátio.

A garantia da qualidade do produto enviado ao exterior também está entre as prioridades da empresa, que até meados deste ano vai implantar coletores automáticos de amostras nas linhas de descarga, garantindo 100% de pré-amostragem nos caminhões.

Segundo o gerente, o time de engenharia da companhia está introduzindo amostragens nas correias transportadoras, tirando os funcionários da operação direta.

Em 2022, será colocado em funcionamento um sistema de dosagem de óleo vegetal para evitar a emissão de poeira, responsável por gerar poluição. O óleo aglutina a palha e acaba descendo para a correia. A preocupação com o meio ambiente envolve outra ação: a substituição da iluminação convencional para lâmpadas de LED. Os resultados: eficiência energética e redução de custos.

Reduzindo desperdícios

O Sistema Integrado de Melhorias Contínuas (SIM) também faz parte dos projetos da Copersucar. Criado em 2017, ele é baseado na redução de desperdícios e na padronização dos processos, contando com a participação dos funcionários com ideias, que fazem a diferença.

Em pouco mais de quatro anos, já foram cerca de 1.080 kaizens, como são chamados os projetos apresentados pelos trabalhadores.

"Nos últimos anos, diminuimos em 35% a emissão de resíduos na instalação. Temos dois projetos que estão sendo finalizados. Um deles é na área de compostagem com uma empresa parceira para que todo esse resíduo retorne, sendo transformado em ecoálcool", explicou o gerente de manutenção e engenharia da Copersucar, Marcelo Reis Latrova.

O outro projeto inovador é o de gestão visual, Caminho Seguro, implantado dentro das áreas internas e externas, identificando onde devem ou não ser utilizados todos os EPIs (Equipamentos de Proteção Individual). "Temos como meta a criação de uma faixa elevada na Avenida Portuária, para que os veículos saibam onde podem passar com total segurança. É algo que assumimos perante a população".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

DIVERSIFICAÇÃO DE CARGAS SEGUE COMO PRIORIDADE NAS OPERAÇÕES DA DP WORLD NO PORTO DE SANTOS

Terminal tem reagido de forma positiva aos impactos provocados pela pandemia da covid-19

Por: Lyne Santos



Estratégia foi iniciada há cerca de dois anos, quando a empresa começou a operar celulose
Foto: Alexsander Ferraz/AT

A DP World, administradora de um terminal privado na Margem Esquerda do Porto de Santos, pretende dar continuidade ao seu projeto de diversificação de cargas ao longo do 2022. A estratégia foi iniciada há cerca de dois anos, quando a empresa começou a operar celulose. A mudança se mostrou positiva, sobretudo, durante a pandemia, que impactou significativamente o mercado de caixas metálicas.

As previsões da Dubai Port também incluem a avaliação de novos investimentos em equipamentos, inovação, tecnologia e capacitação de mão de obra para aumentar a produtividade

das operação e a sua capacidade de movimentação. Além disso, a DP World planeja fortalecer cada vez mais o seu braço logístico, a DP World Logistics, criada em 2020. A empresa começou a operar em abril do ano passado, oferecendo em seu portfólio o serviço porta a porta, ou seja, a logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação. “O nosso foco é em carga containerizada e buscamos clientes que possam desfrutar da capilaridade da DP World, que conta com 190 unidades de negócios em 60 países, em seis continentes”, diz o diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino

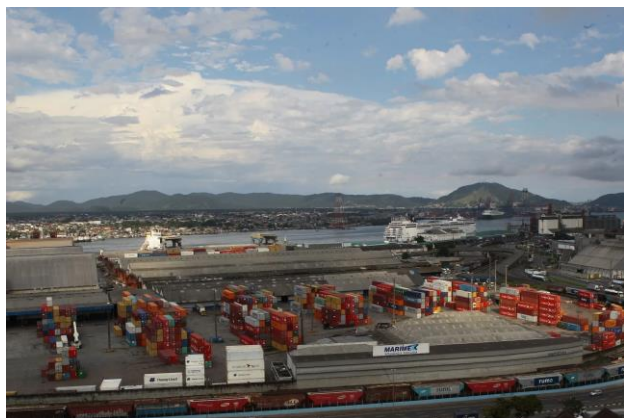
Nesse sentido, o executivo destacou a recente inauguração de uma nova linha de serviço regular, o Far East India Latin America Service (FIL Service), operada pela Hyundai Merchant Marine (HMM). “O serviço contará, este ano, com 12 navios, permitindo a construção de uma boa conectividade com outros portos na Ásia, América do Sul e África do Sul. Nossa expectativa é de movimentar 2 mil TEU para cada embarcação do novo serviço”, mencionou Siccherino, otimista em relação aos resultados previstos para 2022, em comparação aos dois anos anteriores. Segundo ele, o terminal da empresa tem reagido muito bem, atendendo às demandas adicionais do mercado impostas pelo fluxo ainda irregular em razão da pandemia. Apenas no primeiro semestre de 2021, a DP World Santos obteve um crescimento de 17% em suas operações com cargas containerizadas em relação a 2020, movimentando aproximadamente 450 mil TEU no período. “O resultado positivo também é reflexo da recuperação do setor, que foi fortemente impactado pela pandemia de covid-19 em 2020”, afirmou o presidente da companhia, que também está atento aos debates relacionados à desestatização do Porto de Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/02/2022

MARIMEX AGUARDA DECISÃO JUDICIAL PARA INVESTIR EM TERMINAL NO PORTO DE SANTOS

Expectativa da empresa é de que haja uma resposta ainda neste semestre

Por: Lyne Santos



Marimex mantém represados investimentos, que somam mais de R\$ 300 milhões a serem aplicados no período de 20 anos Foto: Carlos Nogueira/AT

Em meio a uma disputa judicial envolvendo a renovação do seu contrato no Porto de Santos, a Marimex mantém represados investimentos, que somam mais de R\$ 300 milhões a serem aplicados no período de 20 anos. Esse é o prazo que o terminal de contêineres da companhia poderá permanecer em operação no complexo, caso o Governo Federal dê um parecer positivo

sobre o imbróglio.

A expectativa da empresa é de que haja uma resposta ainda neste semestre. Enquanto isso, a empresa prefere postergar os seus planos de ampliação e modernização de infraestrutura e equipamentos.

O contrato da Marimex venceu em maio de 2020 e não foi renovado porque o Governo e a Santos Port Authority (SPA) decidiram construir um complexo de linhas ferroviárias em parte da área onde hoje ficam os armazéns da empresa.

“Não perdemos o otimismo de chegar a um consenso. Estamos em tratativas e esperamos que o assunto seja conscientemente liberado para que a vida da empresa volte ao normal. O Governo

precisa resolver arestas no Porto e a questão da Marimex é uma delas”, destacou o presidente da companhia, Antonio Carlos Fonseca Cristiano.

Segundo ele, no ano passado foram obtidos resultados positivos no Tribunal de Contas da União (TCU). O executivo se refere à decisão do órgão que obrigou o Ministério da Infraestrutura (Minfra) a prorrogar o contrato até que seja apresentado o detalhamento do novo plano de ocupação da zona portuária. No entanto, houve recurso.

“Temos um projeto avançado para ser implantado por mais 20 anos. Na hora de ser assinado, desistiram. Mas, estamos com conversas avançadas e acreditamos no bom senso do governo. Temos mais de 1.200 funcionários, ou seja, exercemos uma função social importante dentro do contexto da Cidade. Vamos seguir com essa batalha”.

Ao falar sobre as perspectivas para 2022, Cristiano mencionou as incertezas previstas para um ano eleitoral. Sobre a privatização do cais santista, ele é enfático. “O Porto já está privatizado, totalmente na mão da iniciativa privada. O difícil vai ser achar uma solução de consenso que permita uma administração única”, opinou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR PLANOS DA RUMO EM TODO O BRASIL

Foco da empresa em 2022 é assinatura do contrato da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)

Por: Lyne Santos



Rumo Logística conta com planos estratégicos de crescimento que se conectam diretamente ao Porto de Santos Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Presente em nove estados brasileiros, a Rumo Logística conta com planos estratégicos de crescimento que se conectam diretamente ao Porto de Santos. Na Baixada Santista, o foco principal da empresa em 2022 é o acompanhamento da assinatura do contrato da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Além disso, há a entrega de obras como o adensamento do Macuco e a inauguração da nova passarela de pedestres na região da Alfândega, no Centro da Cidade, resultado de uma parceria entre Prefeitura de Santos, Santos Port Authority (SPA) e Portofer (administradora da malha ferroviária do complexo santista).

“O detalhamento da modelagem da Fips ainda está em curso por parte do Governo. Espera-se que o processo de prorrogação contratual da MRS seja modelado pela União de forma a promover a melhoria operacional do acesso ferroviário à Baixada Santista, com ganhos de eficiência e capacidade, e sanando deficiências históricas herdadas do passado”, disse o diretor institucional e de regulação da Rumo, Guilherme Penin, destacando uma série de obras realizadas pela empresa nas vias férreas do cais santista.

As principais foram a terceira linha do Paquetá e o adensamento do Macuco. A terceira linha teve a sua construção entre janeiro e maio do ano passado e está em funcionamento.

“A região do Paquetá era um gargalo operacional, em decorrência da necessidade de compartilhamento de uma das duas linhas entre circulação de trens e manobras de vagões para terminais locais”, mencionou Penin.

Por sua vez, o adensamento do Macuco é um projeto de 2020 e será entregue este ano. A obra atende os terminais de celulose e o corredor de exportação da Ponta da Praia.

“A região passa a ter quatro vias férreas direcionadas aos terminais do corredor de exportação, o que aumentará a movimentação atual de 6,5 milhões de toneladas por ano para 21 milhões de toneladas por ano. O adensamento reduzirá o transit time das operações em 3h39”, explicou o diretor, apontando outros investimentos previstos para este ano.

Entre os destaques, está a inauguração da nova passarela de pedestres na região da Alfândega, garantindo a segurança dos pedestres.

Além disso, Penin listou outros projetos com ligação direta ao Porto de Santos. Para o segundo semestre, está prevista a inauguração de um novo terminal de açúcar em Iturama (MG), com investimento feito 100% por um parceiro e operação da Rumo.

O empreendimento poderá exportar anualmente 2,5 milhões de toneladas de açúcar VHP. No mesmo período, deve entrar em funcionamento um terminal de contêineres em Anápolis (GO). O alvo será o mercado externo, via complexo santista. Para o terceiro trimestre, é esperado o lançamento de um terminal de fertilizantes em Rio Verde (GO). A capacidade inicial é de 1,5 milhão de toneladas por ano.

Em relação a uma possível retomada da economia em 2022, Penin se mostrou otimista e confiante, já que a quarta estimativa da safra 2021/22, feita pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), aponta para um crescimento de 12,5% na produção de grãos em comparação a 2020/21.

“Também é importante que ocorra a prorrogação do Reporto para os setores portuário e ferroviário. O regime tributário é uma ferramenta estratégica no incremento da eficiência operacional dos players que atuam no porto”.

A privatização da SPA também está no radar da Rumo. A medida é vista como relevante para tornar o Porto de Santos ainda mais atrativo ao mercado, com projetos visando o aumento na movimentação de cargas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2022

ARRECADAÇÃO NO PORTO EM GUARUJÁ SOBE 40,6% COM OPERAÇÕES

Soma do ISS de origem portuária teve salto em 2021, totalizando R\$ 138,3 milhões

Por: Fernanda Balbino



Mais de 6,6 mil pessoas atuam em oito terminais portuários e 11 retroportuários instalados em Guarujá Foto: Helder Lima/PMG

Diante de um aumento na movimentação de cargas no Porto de Santos, R\$ 138,3 milhões foram arrecadados em Guarujá apenas com as operações realizadas na Margem Esquerda no ano passado. A soma do Imposto Sobre Serviços (ISS) de origem portuária no Município saltou 40,6%, e corresponde a uma fatia de 65,7% de todo o tributo arrecadado.

De acordo com o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Paulo Cavini, em 2020, o ISS portuário somou R\$ 96,5 milhões. A escalada na arrecadação se deve ao aumento de movimentação de carga na Margem Esquerda.

“O ISS portuário registra aumento contínuo porque os terminais estão investindo, ampliando instalações e a movimentação de carga”, afirmou o secretário. Atualmente, 40% do que é movimentado no maior porto da América Latina se dá em Guarujá. Isso representa quase 41 milhões de toneladas.

O grande volume movimentado também deixa seus ônus na Cidade. Os principais são relacionados ao sistema viário, com buracos e falta de locais para estacionamento de caminhões, e à limpeza das vias públicas. Porém, a expectativa é de que esses problemas sejam resolvidos em curto prazo.

“Agora, com a segunda fase da Avenida Perimetral, que deve ser licitada neste ano, vamos conseguir segregar o tráfego urbano e portuário para que o trânsito do Porto não entre no viário municipal. Vai melhorar também a questão dos particulados na frente das residências, melhorando a qualidade de vida da população”, afirmou Cavini.

Expansão

Segundo Cavini, a receita gerada com a atividade portuária ainda tende a crescer. “Temos uma imensa área de expansão retroportuária que expandirá ainda mais as possibilidades de desenvolvimento de Guarujá no setor. Temos bases sólidas e estamos preparados para viver esse novo momento”.

Uma dessas áreas de expansão é a região da Prainha, onde há ocupação irregular por parte de famílias que fixaram residência no local. Aos poucos, elas estão sendo removidas para o Conjunto Habitacional Parque da Montanha, na Vila Edna.

“É um metro quadrado muito valioso. Não há interesse em deixar a área ocupada, com degradação do ambiente. Futuramente, a iniciativa privada vai cuidar disso”.

Empregos

Mais de 6,6 mil pessoas atuam nos oito terminais portuários e 11 retroportuários que operam direta e indiretamente em Guarujá. Mas a ideia é ampliar ainda mais esse número

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 01/02/2022

MARCELO SAMMARCO: REPORTO, MUITO MAIS DO QUE SIMPLES BENEFÍCIO FISCAL

Sammarco é advogado especialista em Direito Marítimo e Portuário

Por: Marcelo Sammarco



Foto: Carlos Nogueira/AT

O Reporto foi criado em 2004 através de medida provisória posteriormente convertida na Lei 11.033/2004. Em síntese, o regime permite a importação de máquinas e equipamentos de infraestrutura como, por exemplo, portêineres utilizados em terminais portuários e trilhos e vagões para ferrovias, com suspensão do pagamento de Imposto sobre Produtos Industrializados, PIS-Importação e Cofins-Importação, além de suspensão também do Imposto de Importação na hipótese de itens para os quais não se encontre similar nacional, desde que os bens sejam importados diretamente pelos respectivos beneficiários e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na modernização e ampliação da estrutura portuária nacional.



O benefício em questão foi prorrogado sucessivamente ao longo dos anos, tendo o seu último prazo de vigência expirado em 31 de dezembro de 2020.

Com o iminente vencimento da sua vigência, houve grande movimentação no setor de infraestrutura para que o regime fosse prorrogado, devido à importância do benefício fiscal para a continuidade dos investimentos privados no segmento. Na ocasião, logo após a apresentação do projeto de lei que deu origem ao BR do Mar junto ao Congresso Nacional, foi apresentada a chamada Emenda do Reporto, cujo item foi aprovado e incorporado ao texto do projeto de lei, recriando o benefício com prazo de vigência até 31 de dezembro de 2023.

Ocorre que o dispositivo foi vetado pela Presidência da República, sob a justificativa de que o regime representaria “contrariedade ao interesse público, pois acarretaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias”.

No entanto, as justificativas apresentadas no veto presidencial estão muito distantes da realidade. Não há que se falar em contrariedade ao interesse público ou simples renúncia de receita. Pelo contrário, a recriação do Reporto atende plenamente aos interesses públicos na medida que representa impacto irrisório no orçamento da União (menos de 0,01% do total previsto de arrecadação em 2022), permitindo, em contrapartida, incremento das atividades logísticas e de infraestrutura portuária, com aumento de capacidade de movimentação de cargas e consequente elevação arrecadatória decorrente dos ganhos de eficiência e de volume de operações proporcionados, além da geração de novos empregos e novas receitas inerentes à expansão das atividades do setor. Evidentemente, não se trata de simples renúncia de receitas.

No sentido inverso, estima-se que o fim do Reporto acarretará o encarecimento de equipamentos portuários e de infraestrutura em até 42% nas respectivas importações. A consequência natural será a retração de investimentos privados no segmento de infraestrutura, inclusive com a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamentos e de concessões, especialmente nos setores portuário e ferroviário, o que poderá resultar em redução do porte de obras de manutenção e de expansão projetadas.

A situação poderá ser ainda pior para os autorizatários, como são casos de terminais portuários de uso privado (TUPs) e de ferrovias autorizadas sob o amparo do recém-aprovado marco legal do setor ferroviário, visto que estes não poderão lançar mão de reequilíbrio nos seus contratos. O veto ao Reporto, portanto, é um verdadeiro desastre para o setor de infraestrutura. Trata-se de um retrocesso em que perde o investidor privado, perde a União e perde o País, em razão da inevitável diminuição de capacidade e volume de novos investimentos num dos principais e mais estratégicos segmentos da nossa economia: a infraestrutura.

Considerar o Reporto um simples regime fiscal em que a União abre mão de receitas é uma leitura equivocada e muito singela. O Reporto é muito mais do que benefício fiscal, na medida em que estimula investimentos privados na veia da infraestrutura nacional e alavanca o aumento de receitas do país no médio e longo prazo, além de outras vantagens aqui já citadas. Que venha a derrubada do veto!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/02/2022

TRECHO NORTE DO RODOANEL, QUE BENEFICIARÁ O PORTO DE SANTOS, NÃO TERÁ PRAÇA DE PEDÁGIO

Estimado em R\$ 3 bilhões, empreendimento teve edital publicado nesta sexta (28) pelo Estado

Por: Fernanda Balbino

A licitação do trecho Norte do Rodoanel Mario Covas já tem data marcada: 27 de abril, na B3, na Capital. O investimento estimado é de R\$ 3 bilhões. Inclui a conclusão das obras e a operação de todo o trecho com um diferencial: a ausência de praças de pedágio e a tecnologia free flow (fluxo livre), que conta com uma calculadora de tarifa por quilômetro rodado.



Empresa vencedora terá que concluir obras e será responsável por administrar e manter o Rodoanel
Foto: Carlos Nogueira/AT

O edital de licitação foi publicado nesta sexta-feira (28) pelo Governo do Estado. A concessão terá validade de 31 anos. Com o free flow, a expectativa é de que os tempos de viagem sejam reduzidos. Quando o veículo passar pelo pórtico, as câmeras com tecnologia OCR (Reconhecimento Ótico de Caracteres, na sigla em inglês) farão a leitura das placas frontais e traseiras.

Em seguida, um escâner a laser fará a identificação e o dimensionamento dos veículos em tempo real, capturando as características como altura, largura, comprimento, trajeto e velocidade de carros, motos, ônibus e demais veículos.

As antenas de identificação e as câmeras de monitoramento vão complementar as informações, que são enviadas para um sistema central, responsável por receber e processar todos os dados. Os usuários que possuem tags farão o pagamento automático. Os demais poderão pagar a tarifa posteriormente, de forma voluntária, em plataforma digital a ser instalada pela concessionária.

Licitação

A licitação do trecho Norte do Rodoanel será na modalidade concorrência internacional. Estão no pacote os serviços de ampliação, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema.

A empresa vencedora terá que concluir as obras físicas do trecho Norte e será responsável por administrar, operar e fazer a manutenção da via. A supervisão da operação ficará a cargo da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp).

“Com as inovações dessa PPP, o Rodoanel Norte será a primeira rodovia exclusivamente free flow a entrar em operação no País. Isso garante uma justiça tarifária e gera ainda mais agilidade e conforto aos usuários”, explicou o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

A modelagem do edital ainda cita mecanismos contratuais e avanços tecnológicos, como a verificação de projetos por meio de empresa certificadora, a utilização de programa internacional de avaliação de estradas, o emprego de sistema de gerenciamento de obras e a utilização de lógica de pagamento por disponibilidade, que implica mitigação do risco de demanda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

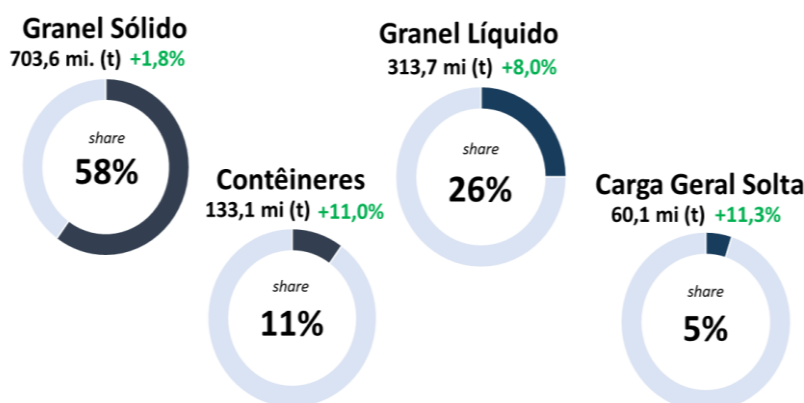
Data: 29/01/2022

Número representa o novo recorde de movimentação no país. Aumento foi de 4,8% em comparação com 2020

O setor portuário brasileiro, formado pelos portos públicos e terminais privados, movimentou 1,210 bilhão de toneladas em 2021. O número representou um crescimento de 4,8% em relação a 2020, de acordo com o levantamento feito pela ANTAQ e divulgado nesta terça-feira (2).

- **Acesse aqui o Painel Estatístico Aquaviário** → <http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantag%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true>
- **Veja aqui a apresentação completa** → <https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2022/setor-portuario-movimentacao-1-2-bilhao-de-toneladas-de-cargas-em-2021/anuario-2021-vf-003.pdf>

Perfis de carga



Em relação aos perfis de carga, houve crescimento na movimentação de granel sólido, de granel líquido, de contêineres e de carga geral. A movimentação de contêineres, por exemplo, registrou incremento de 11% se comparada com a de 2020. Foram 133,1 milhões de toneladas. A participação de contêineres na movimentação total do setor portuário foi também de 11%. Confira outros dados nos gráficos abaixo:

Em relação às principais cargas movimentadas, o minério de ferro continua sendo o maior destaque em quantidade. Foram 370,4 milhões de toneladas movimentadas em 2021: um aumento de 4% em comparação com 2020 (356,1 milhões de toneladas). O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou minério de ferro no Brasil. No ano passado, foram 182,3 milhões de toneladas.

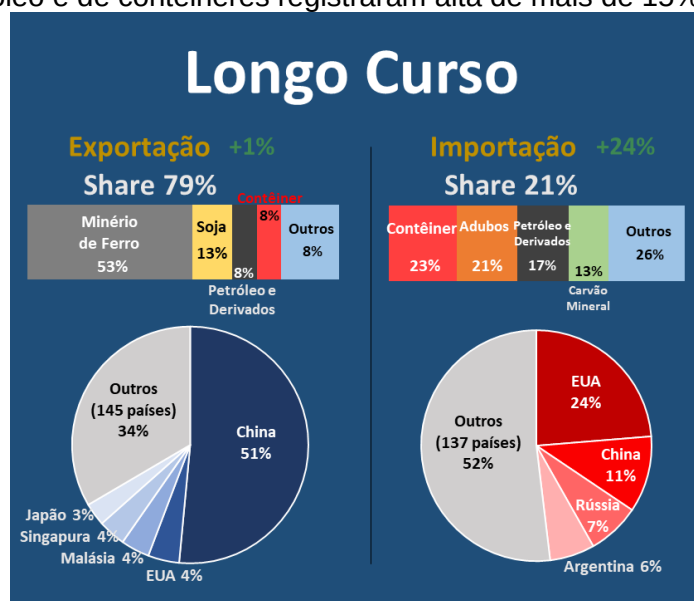
Movimentação Futura

A ANTAQ divulgou também a expectativa de movimentação portuária para os próximos anos. Para 2022, estudos apontam que a movimentação alcançará 1,239 bilhão de toneladas, um crescimento de 2,4% em relação a 2021. Pelos próximos quatro anos, a Agência prevê a manutenção do viés de alta na movimentação portuária. Em 2026, a expectativa é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025.

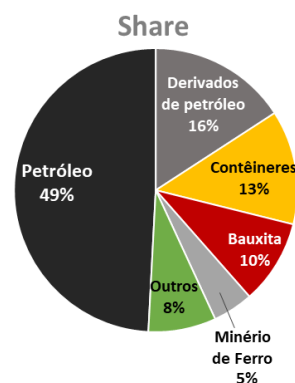
Navegações

A navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas em 2021. O número representou crescimento de 5,4% em relação a 2020. Os estudos da ANTAQ mostram que 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação vão para China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).

A navegação de cabotagem transportou 288,3 milhões de toneladas em 2021. Isso representou um crescimento de 5,6% em comparação com 2020. As principais cargas transportadas foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registraram alta de mais de 15% no período.



Cabotagem



A navegação interior registrou um transporte de 65,2 milhões de toneladas, o que significou uma redução de 6,1%. As principais cargas transportadas pelos rios brasileiros foram soja e milho, que registraram queda de 0,5% e 38,7%, respectivamente. A Região Norte foi responsável por 74% da movimentação de cargas, seguida pela Região Sul (19%), Centro-Oeste (6%) e Sudeste (1%).

Ranking das Instalações portuárias

Em relação aos portos públicos, Santos (SP) se manteve na liderança. O porto movimentou 113,3 milhões de toneladas no ano passado, um decréscimo de 0,9% em comparação com 2020. Itaguaí (RJ) apareceu na segunda posição, com 51,7 milhões de toneladas, um incremento de 11,9%. No terceiro lugar, Paranaguá (PR), que movimentou 51,6 milhões de toneladas, com um decréscimo de 0,9% em 2021 se comparado com 2020.

Em relação aos terminais de uso privado (TUPs), o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou em 2021, com 182,4 milhões de toneladas (- 4,7%). O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 64,139 milhões de toneladas (+14,2%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ). A instalação movimentou 64,085 milhões de toneladas em 2021, com incremento de 6,4% em comparação com 2020.

Movimentação por região

Norte: As instalações portuárias da Região Norte movimentaram 122,5 milhões de toneladas em 2021. O número representou uma redução de 5% em relação a 2020. O destaque entre as instalações foi o terminal Terfron (PA), que movimentou ano passado 5,4 milhões de toneladas, garantindo um aumento de 51,6% em relação ao ano anterior.

Nordeste: A região movimentou 330,6 milhões de toneladas no último ano. Na comparação com 2020, o Nordeste teve retração de 1%. O Terminal Portuário do Pecém (CE) foi o destaque com a movimentação de 21,9 milhões de toneladas, aumento de 37,6% no ano.

Centro-Oeste: As instalações da Região Centro-Oeste movimentaram 3,9 milhões de toneladas no período e, com isso, registraram crescimento de 25% em relação a 2020. O Terminal Privado da Granel Química Ladário (MS), que teve em parte sua operação afetada pela seca do Rio Paraguai, movimentou um milhão de toneladas no ano, aumento de 171,4% no comparativo.

Sul: A região registrou movimentação de 187,7 milhões de toneladas em 2021. O resultado representou uma alta de 14% na comparação com o ano anterior. O destaque foi o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC), que movimentou 18,2 milhões de toneladas. Isso significou um aumento de 68,7%.

Sudeste: A Região Sudeste foi responsável por movimentar 565,5 milhões de toneladas no período. O número representou um crescimento de 8% em relação a 2020. Entre as instalações no Sudeste, o Porto de Tubarão (ES) foi o destaque. Ele movimentou 64,1 milhões de toneladas, que representou uma variação positiva de 14,2% no comparativo entre 2020 e 2021.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 02/02/2022

DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE UTILIZAÇÃO DE ÁGUAS INTERIORES DO MARANHÃO PARA FORTALECER LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DO ESTADO

O diretor Adalberto Tokarski defendeu a união dos setores produtivo e político para viabilizar o transporte de cargas e passageiros nos rios que cruzam o Estado do Maranhão



Segundo a partir da esquerda, Tokarski vê logística de transportes mais eficiente com a navegação interior

Nesta terça-feira (1º), em São Luís (MA), o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou da abertura do evento Hidroviárias do Maranhão: Potencialidades no transporte de cargas e passageiros.

O encontro, realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado do Maranhão, pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon, contou com o apoio da Empresa Maranhense de Administração Portuária - Emap e da Fiema, representadas pelos seus presidentes, Edilson Baldes e Ted Lago, e o diretor da Federação das Indústrias do Piauí – Fiepi, Islano Marques, e reuniu representantes do setor produtivo, governo, autoridade portuária, academia e instituições técnicas, totalizando 70 participantes. Após o encontro, o diretor da ANTAQ, em companhia do chefe substituto da Unidade Regional da Agência em São Luís, Henrique Lima, integrou comitiva em visita técnica ao Porto do Itaqui.

Na oportunidade, Tokarski falou sobre as vantagens do modal hidroviário para circulação de mercadorias e pessoas no Maranhão e estados vizinhos. “O modal hidroviário, além de mais eficiente e econômico para o transporte de grandes quantidades de cargas, também é o que gera menos acidentes e é o mais amigável ambientalmente. Com certeza, a logística de transportes maranhense terá ganhos expressivos de eficiência ao viabilizar o modal”, apontou.

O diretor, que deixará a ANTAQ nos próximos dias, após mais de 15 anos de serviços prestados à Agência e ao transporte aquaviário brasileiro, lembrou que além dos rios estaduais, o Maranhão também é servido por rios federais, formando uma grande malha dotada de grande potencial de navegação. “O importante é criar oportunidades para que os empresários, inclusive de fora do estado, se interessem em investir no modal, com ganhos para o setor produtivo, geração de empregos e renda e prestação de serviços de qualidade”, manifestou.

Em relação à Hidrovia do Parnaíba, que, além do Maranhão, abrange também os Estados do Piauí e Ceará, Tokarski mencionou a existência de um projeto de navegação saindo da região de

Balsas, no Maranhão, seguindo até a Barragem de Boa Esperança, transpondo a eclusa de Boa Esperança, que ainda não está terminada, para transportar mercadorias até Teresina e, daí, seguir para o Porto do Itaqui pela Ferrovia Transnordestina. “Com isso, poderá se agregar mais de três milhões de toneladas de cargas, contemplando uma região maior para circulação de insumos”, avaliou.

O diretor da ANTAQ explicou que o projeto de navegação no rio Parnaíba está parado, mas que poderá ser retomado, caso a hidrovia venha a ser concedida. O concessionário – e já há empresas interessadas em operar a hidrovia, segundo ele – terá de concluir a eclusa, fazer a dragagem e navegar. Tokarski observou ainda que a ANTAQ poderá conduzir esse processo, “pois está na sua competência celebrar atos de outorga de concessão para exploração de infraestrutura aquaviária”, e mencionou que a Agência está elaborando o plano geral de outorgas das infraestruturas aquaviárias, que será brevemente apresentado ao Ministério da Infraestrutura.

Para demonstrar a representatividade da navegação fluvial na logística, o diretor da ANTAQ mencionou a visita técnica que fez, no segundo semestre de 2021, liderando uma comitiva de 40 pessoas ligadas à logística de transportes e do agronegócio, ao Corredor do rio Tapajós, saindo de Sinop, no Mato Grosso, pela BR 163, chegando à Miritituba/Itaituba, no Pará, e navegando até Santarém. Segundo ele, a viagem mostrou o expressivo crescimento da infraestrutura aquaviária da região em relação há dez anos, quando se iniciou a construção dos primeiros terminais fluviais da região.



Mas para que a navegação interior se torne realidade no Maranhão, Tokarski frisou que será necessário haver um grande esforço envolvendo os diversos agentes intervenientes – Adecon, e Emap, com o apoio da Federação das indústrias e de outros setores, para construir um plano de ação de longa duração voltado a viabilizar o transporte fluvial. “Só assim alcançaremos a racionalidade logística e a eficiência no transporte de pessoas e cargas”, afirmou.

Tokarski(E), Ted Lago e Henrique Lima, durante visita ao novo pier de movimentação de celulose do Porto do

Itaqui

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: 02/02/2022

ANTAQ DIVULGA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NACIONAL REFERENTES A 2021

A apresentação será nesta quarta-feira, 2 de fevereiro, às 11h

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apresentará, em 2 de fevereiro, às 11h, os números da movimentação portuária nacional referentes a 2021. Além disso, serão divulgados os dados das navegações de cabotagem, de longo curso e interior. A apresentação das informações contará com a participação dos diretores da Agência, Eduardo Nery (geral), Adalberto Tokarski e Flávia Takafashi, além do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Após a divulgação, haverá uma entrevista coletiva.

A divulgação dos dados será no formato híbrido (presencial e virtual). Os jornalistas interessados em acompanhar presencialmente poderão comparecer à sede da Agência, em Brasília. Aos que preferirem assistir à apresentação virtualmente, devem solicitar o link de acesso. Os questionamentos serão feitos por meio da ferramenta Zoom.



Serviço

Divulgação dos Dados de Movimentação Portuária – 2021

Local: SEP 514, Edifício ANTAQ, Auditório, Térreo. Asa Norte. Brasília – DF.

Data e hora: 2/2/2022, às 11h

Credenciamento: imprensa@antag.gov.br

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 01/02/2022

ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)

Reunião será no modelo virtual em 7 de fevereiro, a partir das 15h

A ANTAQ realizará audiência pública, no modelo virtual, em 7 de fevereiro, para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório de concessão do Porto Organizado de São Sebastião (SP). A reunião começará às 15h.

O projeto

O projeto consiste na desestatização do Porto de São Sebastião, além dos serviços públicos portuários relacionados. Conforme o governo federal, a proposta está relacionada às diretrizes da política setorial de indução de investimentos privados para melhoria da eficiência portuária. O prazo contratual será de 25 anos. Os investimentos estimados serão de R\$ 3,263 milhões. O valor de outorga mínimo proposto é de R\$ 33,3 milhões e deverá ser pago em parcela única. O critério de licitação escolhido foi o de maior valor outorga, com realização de leilão na modalidade presencial.

A concessão do Porto de São Sebastião, de acordo com a política pública do governo federal, trará ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações.

Dinâmica da Sessão Virtual

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming pela Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube". Não será necessária a inscrição para assistir à audiência pública. Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 9h às 14h do dia 7 de fevereiro.

Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp". Poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "ZOOM". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "ZOOM" para ser convidado a entrar na sala na sua vez. Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Consulta Pública

A consulta pública sobre a desestatização do Porto de São Sebastião estará aberta até 9 de fevereiro. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no menu "Participação Social", em gov.br/antag. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do mesmo dia, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site.



Será permitido, através do e-mail (anexo_audiencia202021@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá utilizar o computador da Secretaria-Geral (SGE) da ANTAQ, em Brasília, ou nas suas unidades regionais. Os endereços estão no portal da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 01/02/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ NO DIA 10 DE FEVEREIRO

A sessão terá início às 15h e será no modelo híbrido, presencial e virtual. Reunião presencial será na Associação Comercial de Santos

AANTAQ realizará, no dia 10 de fevereiro, em Santos (SP), a primeira audiência pública para tratar da desestatização do Porto Organizado de Santos. A sessão será no modo híbrido (presencial e virtual), com início às 15h, e tem como objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório de concessão do porto.

Saiba mais: **ANTAQ abre consulta pública sobre desestatização do Porto de Santos.**

<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/antag-abre-consulta-publica-sobre-desestatizacao-do-porto-de-santos>

O período de consulta e audiência públicas iniciou nesta segunda-feira (31/1) e segue até 16 de março de 2022. O prazo de concessão será de 35 anos, prorrogável por até 5 anos. De acordo com os estudos, os investimentos previstos para adequação da infraestrutura do porto organizado totalizam R\$ 16 bilhões, os quais deverão ser realizados ao longo da vigência contratual.

Sessão simultânea

A audiência pública híbrida ocorrerá de forma simultânea e será transmitida pela Internet, no canal da ANTAQ no YouTube. Nesse caso, não é necessário fazer inscrição para assistir a sessão. Já o evento presencial acontecerá na Associação Comercial de Santos (ACS) e haverá limite de participantes em virtude da pandemia da Covid-19.

Os participantes que irão presencialmente deverão apresentar o Certificado Nacional de Vacinação Covid-19, disponível no aplicativo Conecte SUS, ou o cartão de vacinação válido com as doses obrigatórias. O uso de máscara é obrigatório.

Já os interessados em manifestar-se na audiência, por meio virtual, deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens instantâneas, Whatsapp, no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 9h às 14h do dia 9 de fevereiro.

Esses participantes poderão enviar suas contribuições por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito via Whatsapp. Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo “Zoom”. Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no “Zoom” para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização dessa ferramenta, será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições.

Credenciamento da Imprensa

Os jornalistas interessados em acompanhar presencialmente a audiência pública devem solicitar o acesso pelo e-mail imprensa@antaq.gov.br. As vagas são limitadas devida à restrição do espaço. Também será necessário apresentar o Certificado Nacional de Vacinação ou cartão de vacinação válido com as doses obrigatórias. A sessão pública poderá ser acompanhada pelo Canal da ANTAQ no YouTube, sem a necessidade de inscrição.

Serviço

Audiência Pública sobre concessão do Porto Organizado de Santos

Data: 10 de fevereiro de 2022

Horário: 15h às 18h

Local: Associação Comercial de Santos

Endereço: Rua Quinze de Novembro, 137 - Centro, Santos/SP

Inscrições: WhatsApp (61) 2029-6940

Cadastramento de Imprensa: imprensa@antaq.gov.br

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: 01/02/2022

jornal da orla

JORNAL DA ORLA - SP

“BUZINAÇÃO” DE NAVIOS E INTERVENÇÃO NA PONTA DA PRAIA ABREM COMEMORAÇÕES DO ANIVERSÁRIO DO PORTO DE SANTOS

Da Redação



No dia 2, navios farão salva comemorativa de apitos às 20 horas – Foto: Jornal da Orla

O Porto de Santos comemora nesta quarta-feira (2) os 130 anos da inauguração do primeiro trecho de cais, quando ocorreu a atracação do navio “Nasmith”. Para marcar o aniversário, a Santos Port Authority (SPA) promove o 3º Festival Porto-Cidade, uma série de eventos culturais, ambientais e esportivos em fevereiro e março em parceria com

as prefeituras de Santos e Guarujá.

As primeiras atividades festivas ocorrem na própria quarta-feira. Às 16 horas, será inaugurada uma intervenção na escultura “Amo Santos”, que fica na Av. Bartolomeu de Gusmão, altura do nº 176, na Ponta da Praia.

Já às 20 horas, navios que estiverem atracados e na área de fundeio do Porto farão um “buzinação”, uma salva comemorativa de apitos como homenagem ao maior porto da América Latina.

À exceção da corrida Porto-Cidade, que será realizada no dia 6 de fevereiro, todas as atividades são gratuitas. Confira a programação completa do 3º Festival Porto-Cidade nesse site.

Sobre a Santos Port Authority

A Santos Port Authority é uma empresa pública vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura (Minfra). É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o maior da América Latina, por onde passam 28% das trocas comerciais brasileiras. Com 15,5 quilômetros quadrados, o complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 55 terminais, sendo 41 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), situados em duas margens, uma em Santos (direita) e outra em Guarujá (esquerda).

Fonte: *Jornal da Orla - SP*

Data: 02/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SEM RESPOSTA DO GOVERNO, AUDITORES PROMETEM ACIRRAR AINDA MAIS O MOVIMENTO NO PORTO

Informação: *Santaportal (2 de fevereiro de 2022)*

Um mês após o início da operação-padrão e ainda sem nenhuma resposta por parte do governo, os Auditores-Fiscais lotados no Porto de Santos prometem acirrar ainda mais o movimento.

Segundo o Sindifisco Santos, sindicato que representa a categoria, além do atraso na liberação de combustíveis e nafta (importante insumo da indústria petroquímica), a previsão é que a partir do início desta semana a liberação de Declarações Únicas de Exportação (DU-E) leve em média pelo menos 10 dias e, que às terças e quartas-feiras, dias aprovados em Assembleia pela categoria nos quais os Auditores não devem acessar os sistemas da Receita, também não haja desembaraço de nenhuma carga (medicamentos, insumos hospitalares, animais vivos e produtos perecíveis são as únicas exceções e continuarão a ser liberadas normalmente).

As declarações de trânsito aduaneiro também serão retardadas e a expectativa é que cerca de 300 caminhões fiquem parados diariamente esperando liberação no Porto de Santos.

O atraso diário de cerca de seis mil contêineres também deve aumentar nos próximos dias, já que a verificação de cargas também será ampliada. Atualmente, esses seis mil contêineres significam um atraso na arrecadação em torno de R\$ 125 milhões ao dia. Em média, o Porto de Santos movimenta de 10 a 12 mil contêineres por dia e arrecada R\$ 45 bilhões por ano.

Além dessas medidas, vale ressaltar que, assim como em outras diversas partes do país, os Auditores-Fiscais que ocupavam cargos de chefia na Alfândega de Santos já entregaram seus cargos, incluindo o delegado e o delegado-adjunto, o que contribui diretamente para a demora de liberação de cargas, pois os trabalhos que normalmente eram feitos na Alfândega de Santos em um dia ou até em horas agora seguem para a Superintendência em São Paulo e de lá, possivelmente, até mesmo para Brasília.

DRF

Além da Alfândega de Santos, os Auditores-Fiscais lotados na Delegacia da Receita Federal em Santos (DRF) também aderiram à mobilização da categoria e estão trabalhando com a chamada “meta zero”, que está atrasando o lançamento de créditos tributários. Somente a equipe regional de Santos já deixou de lançar em janeiro o equivalente a 119 milhões de reais em crédito tributário em Imposto de Renda de Pessoa Jurídica.

O presidente do Sindifisco Santos, Elias Carneiro Jr., explica que o silêncio do governo frente às reivindicações da categoria obriga os Auditores-Fiscais a acirrare cada vez mais o movimento.

“Ninguém gosta dessa situação, mas o governo não nos dá outra opção. O Sindifisco já vem alertando desde o início que a mobilização só para quando nossas reivindicações forem atendidas”.

Reivindicações

A operação-padrão no Porto de Santos teve início em 27 de dezembro e foi causada pelo não cumprimento do acordo firmado em 2016, que é a regulamentação da Lei 13464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável aos Auditores. A categoria ainda pede o retorno dos R\$ 1,2 bilhões, o equivalente a mais de 50% do orçamento da Receita Federal, que seriam destinados a investimentos em tecnologia e aprimoramento do órgão, mas que serão transferidos para conceder o aumento de salário a carreiras policiais e a abertura de concurso público para a Receita Federal, já que nos últimos 10 anos o órgão perdeu 50% do seu quantitativo de Auditores.

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

Data: 02/02/2022



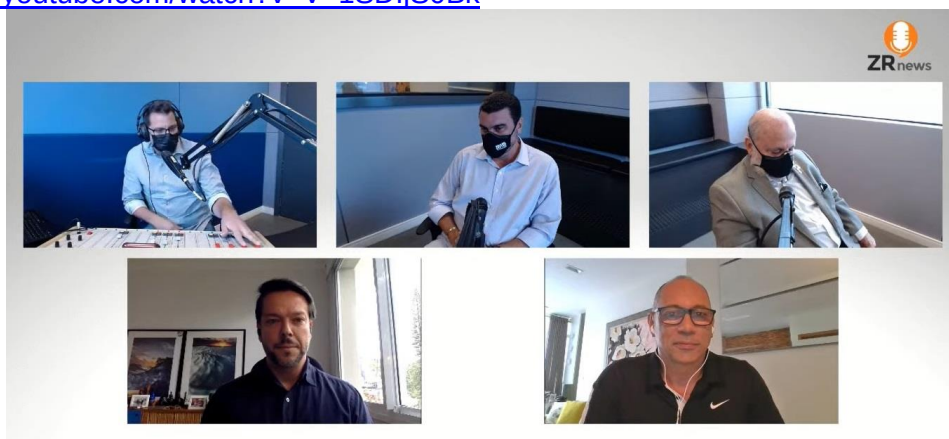
BRASIL EXPORT

BRASIL EXPORT ESTREIA PROGRAMA DE RÁDIO EM 2022 E ABORDA INICIATIVAS LIGADAS A TECNOLOGIA E GOVERNANÇA

O Brasil Export promoveu a primeira edição do ano de seu quadro especial dentro do programa de rádio ZR News, capitaneado pelo jornalista Zerri Torquato, nesta segunda-feira, dia 31 de janeiro, em transmissão recheada de informações e que teve mais de uma hora de duração. O programa vai ao ar ao vivo, via YouTube e Facebook, todas as segundas-feiras, a partir das 12 horas, e também fica disponível para que possa ser assistido posteriormente. O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, divulgou o lançamento da temporada 2022 do Fórum, que acontecerá no próximo dia 17 de fevereiro, no Clube Naval, em Brasília, data na qual também será celebrado o “nascimento” do BE News, multiplataforma online de comunicação que destacará notícias e análises sobre o setor de logística e de infraestrutura. “O BE News reunirá as informações mais relevantes e irá garantir o destaque apropriado do setor. A nossa proposta é de alcance nacional, com conteúdo diário”, destacou Fabrício, comemorando ter o gabaritado jornalista Leopoldo Figueiredo como chefe de redação da equipe.

> Assista ao vídeo da transmissão

https://www.youtube.com/watch?v=V_1SDljS0Bk



Outro destaque do evento de lançamento do Brasil Export na capital federal será a sessão de autógrafos do primeiro livro do projeto “Brasil Export Biografias”, uma homenagem ao presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, que também participou do programa de rádio.



Campos disse que o processo de produção do livro proporcionou boas lembranças e foi muito gratificante, destacando o trabalho feito pela jornalista Ivani Cardoso, redatora da biografia. Ele também ressaltou a importância das dinâmicas organizadas pelos conselhos do Brasil Export, composto por profissionais “de alto conhecimento técnico e com disposição para fazer o País crescer”.

O programa destacou, ainda, as iniciativas projetadas pelo Fórum para os ambientes de tecnologia e de governança. O presidente do Conselho Brasil Tech Export, Angelino Caputo e Oliveira, anunciou que serão realizados dois hackathons em 2022, um deles em parceria com a entidade da qual é diretor-executivo, a ABTRA. “Este será um ano de transformações nos processos portuários e logísticos, capitaneadas pelo Ministério da Infraestrutura e pela Receita Federal. Uma nova forma de liberação de cargas de importação e exportação será colocada em prática, por isso temos que participar e influir nos resultados, assim colaborando para um País melhor, mais dinâmico e competitivo”.

O presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo Amaral, destacou o caráter colaborativo do Fórum e disse que os conceitos propagados pelo ESG devem ser vistos como forma de criar um novo olhar sobre como nos relacionamos com tudo ao que está ao nosso redor. “O lema de nosso trabalho dentro do Conselho é a sustentabilidade vista como oportunidade. Empresas são agentes de transformação, por isso têm a oportunidade de transformar e de liderar pelo exemplo”. Ele também falou sobre o trabalho como Diretor Geral e de Operações da expedição Voz dos Oceanos, em parceria com os renomados navegadores da família Schurmann. A expedição será a quarta volta ao mundo que a família dará a bordo de uma embarcação. No trajeto, a equipe da Voz dos Oceanos realiza paradas em locais estratégicos, onde promovem ações voltadas para a redução de lixo nos mares. “Nossa jornada é de conscientização e, posteriormente, de educação sobre a utilização do plástico de uso único, como garrafas, sacolas e embalagens descartáveis. Precisamos mudar a forma como nos relacionamos com isso”.

Fonte: Brasil export

Data: 02/02/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

BRASIL ABRE 2022 COM RECORDES DE EXPORTAÇÕES E CORRENTE DE COMÉRCIO

Em janeiro, o país vendeu US\$ 19,67 bilhões e comprou US\$ 19,85 bilhões do exterior, com US\$ 39,52 bilhões de corrente de comércio e déficit de US\$ 176 milhões

O comércio exterior brasileiro seguiu a trajetória de recordes no início de 2022. As exportações no mês de janeiro cresceram 25,3% e atingiram US\$ 19,67 bilhões. Foi o melhor resultado do mês na série histórica iniciada em 1997. As importações chegaram a US\$ 19,85 bilhões, em alta de 24,6% – terceiro maior valor para o mês e o maior desde janeiro de 2014 (US\$ 20,2 bilhões). Com isso, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) também foi recorde, subindo 25% e chegando a US\$ 39,52 bilhões.

Já o saldo comercial teve um pequeno déficit de US\$ 176 milhões, mas com recuperação sobre o déficit de janeiro de 2021, de US\$ 200 milhões. “Apesar de termos uma exportação bastante aquecida, recorde, temos também uma importação em crescimento, o que vem desde o último semestre do ano passado, por conta da demanda brasileira”, explicou o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, ao divulgar os dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME), nesta terça-feira (1º/2).

Veja os principais resultados da balança comercial



https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Força da agropecuária

Apesar do período de entressafra, o grande destaque das exportações foram os bens agropecuários, com 97,5% de crescimento no mês, fortalecidas pelos “embarques mais robustos de soja em grão”. A indústria de Transformação também foi destaque, com crescimento de 36,1% em janeiro, chegando a US\$ 12,2 bilhões em vendas.

Por outro lado, os embarques da indústria extrativa diminuíram 18,6%, puxados pelo recuo nas vendas de minério de ferro. “Questões climáticas, como o excesso de chuva, afetam o escoamento do minério de ferro”, explicou Brandão.

Houve aumento das vendas de bens siderúrgicos, que ajudaram a elevar as exportações totais para os Estados Unidos em 51,8% (US\$ 2,27 bilhões). O subsecretário acrescentou que a exportação de petróleo brasileiro também foi destaque para esse mercado.

Também foram significativos, segundo a Secex, os aumentos nas vendas para Argentina (+18,3%), que totalizaram US\$ 943 milhões, e para União Europeia (+46%), atingindo US\$ 2,82 bilhões. Diminuíram, no entanto, os embarques para o grupo de China, Hong Kong e Macau (-3,8%), aos US\$ 4,33 bilhões, refletindo a queda na saída de minério de ferro.

Produção de energia

Do lado das importações, houve aumento expressivo nas compras de produto para a Indústria Extrativa – principalmente petróleo bruto, gás natural e carvão – ligado à produção de energia no Brasil. “Observamos esse fenômeno de aumento de importação de commodities energéticas desde o segundo semestre do ano passado”, observou Herlon Brandão. Além disso, os preços dos bens da indústria extrativa importados, que estão aumentando desde os últimos meses do ano passado, subiram 99,1% em janeiro.

Na Indústria de Transformação a Secex registrou aumento de 14,9% nas importações, enquanto na Agropecuária as compras caíram 15,7%. “Principalmente de trigo”, frisou Brandão. Essa redução afetou as compras brasileiras da Argentina, que caíram 4,5%, já que aquele país é o principal fornecedor de trigo para o Brasil.

Entre as origens, os destaques foram os aumentos de compras dos Estados Unidos (+53,8%), que também é um grande fornecedor de commodities energéticas. Já da China, as compras aumentaram 39,9%.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 02/02/2022

SPE COMPROVA QUE BRASIL FOI DESTAQUE MUNDIAL NA RETOMADA DO EQUILÍBRIO FISCAL EM 2021

Dívida em queda e bons resultados das contas públicas descartam previsões pessimistas, destaca Secretaria de Política Econômica

Os resultados das contas públicas de 2021 comprovam que a política de consolidação fiscal e os esforços de combate à pandemia foram equilibrados, segundo aponta a Nota Informativa “Desempenho Fiscal 2021 e comparação internacional”, divulgada nesta terça-feira (1º/2) pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. “O Brasil foi um dos países que mais teve melhora fiscal de 2018 a 2021”, destaca o subsecretário de Política Macroeconômica da SPE, Fausto Vieira.



A nota cita que “o Brasil é o segundo país, entre os 50 países com maior Produto Interno Bruto (PIB), com o melhor resultado primário em 2021 e com a segunda maior variação incremental quando comparado ao valor de 2018”. Essa conclusão leva em conta dados divulgados pelo Banco Central.

Se for considerado o resultado nominal nesse mesmo período de comparação, o Brasil sai da penúltima posição (49ª), em 2020, para a 26ª, em 2021 – conforme dados do Fundo Monetário Internacional (FMI). A SPE lembra que muitas economias não retornaram aos patamares pré-crise na mesma velocidade que o Brasil, em termos de resultado primário.

Outro indicador positivo pontuado pelo documento refere-se à Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG), que encerrou 2021 em 80% do PIB – bem abaixo das projeções de mercado do início do ano passado.

Diante desse cenário, a SPE salienta que, “de concreto e objetivo, tem-se um quadro fiscal extremamente positivo no Brasil diante das expectativas que se formavam no início de 2020 e dos desafios impostos pela crise sanitária global e seus desdobramentos socioeconômicos”.

Cenário

O principal fator para a melhora no resultado do governo geral foi o ajuste de despesas, com efeito significativamente maior que o aumento de receitas, explica a SPE. Na questão dos gastos, a posição do Brasil entre as 20 maiores economias mundiais vem melhorando gradativamente, com ganho de uma posição a cada ano desde 2019. “Fizemos um ajuste fiscal muito grande em 2021 e esse ajuste tem sido feito pelo lado das despesas”, explica o subsecretário Fausto Vieira.

A análise leva em conta o resultado primário do Governo Central – Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central – de 2021, com déficit de R\$ 35,073 bilhões (0,4% do PIB), conforme divulgado na última sexta-feira (28/1) pelo Tesouro Nacional. Isso significa retração de 95,5% em termos reais (valores corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo/IPCA) em relação ao resultado negativo de R\$ 743,255 bilhões registrado no ano anterior. O valor também ficou R\$ 296,5 bilhões abaixo do limite, considerando que a meta de resultado primário para 2021 era de um déficit de até R\$ 331,6 bilhões.

Em percentual do PIB, o resultado primário de 2021 foi melhor do que de anos pré-pandemia, além de representar um dos maiores ganhos fiscais na comparação com 2020 dentre as maiores economias do mundo, ressalta a SPE.

Já o resultado consolidado de todo o setor público alcançou superávit de R\$ 64,727 bilhões em 2021, conforme anunciado nesta segunda-feira (31/1) pelo Banco Central. É o melhor valor anual para o resultado primário consolidado desde 2013, quando foi apurado superávit de R\$ 91,306 bilhões.

Perspectivas

A SPE afirma que a realidade fiscal brasileira – apesar de desafiadora devido à rigidez orçamentária – não corrobora o pessimismo de alguns analistas. “Apesar das medidas emergenciais que ainda foram necessárias em 2021, houve responsabilidade fiscal e melhora de diversos indicadores fiscais”, cita a nota.

A Secretaria alerta que em vez de pessimismo, o que se observa é um processo de consolidação fiscal e de avanços nas reformas estruturais e microeconômicas, consolidando a trajetória de expansão do emprego, melhoria do ambiente de negócios e solvência de longo prazo das contas públicas.

Apesar do quadro de melhora dos indicadores fiscais, a SPE alerta que não há espaço para reduzir os cuidados com as contas públicas. “Os desafios internos persistem no sentido de se

perseguir reformas que garantam a sustentabilidade das contas públicas e níveis menores de endividamento", destaca o documento da Secretaria de Política Econômica.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 02/02/2022

BRASIL SUPERA OS DEMAIS PAÍSES NA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA, APONTA PAULO GUEDES

Ministro da Economia afirma que o país já fez os ajustes necessários e garantiu a retomada sustentável do crescimento

O Brasil é o único país que já recuperou plenamente a posição em que estava antes da crise global provocada pela pandemia da Covid-19, apontou nesta terça-feira (1º/2) o ministro da Economia, Paulo Guedes. "O Brasil e apenas mais oito países avançados estão com o PIB [Produto Interno Bruto] acima do que estavam quando chegou a pandemia, mas com uma diferença importantíssima: o Brasil é o único que já tirou os estímulos fiscais e monetários. Todos os outros estão com anabolizantes, ainda", disse o ministro, ao participar do evento "2022 Latin America Investment Conference (LAIC)", promovido pelo banco Credit Suisse.

O Brasil e apenas mais oito países avançados estão com o PIB [Produto Interno Bruto] acima do que estavam quando chegou a pandemia, mas com uma diferença importantíssima: o Brasil é o único que já tirou os estímulos fiscais e monetários", Paulo Guedes

"O Brasil já está com o [quadro] fiscal no lugar. Teve superávit do governo consolidado", apontou o ministro, em referência ao resultado divulgado pelo Banco Central na segunda-feira (31/1). O BC mostrou que o setor público consolidado registrou superávit primário de R\$ 64,7 bilhões, representando 0,75% do PIB em 2021, ante déficit de R\$ 703,0 bilhões (9,41% do PIB) em 2020. É o melhor número anual para o resultado primário consolidado desde 2013, quando foi apurado superávit de R\$ 91,3 bilhões.

"É a primeira vez em oito anos que o governo consolidado tem superávit primário e ainda há quem fale de populismo fiscal. Estamos melhores, do ponto de vista fiscal, do que antes da pandemia", afirmou o ministro. O resultado consolidado considera os números de todo o setor público, incluindo entes subnacionais e estatais federais (exceto Petrobras e Eletrobras).

Guedes citou também dados referentes exclusivamente ao Governo Central (somente os números do Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central), que registrou déficit de R\$ 35 bilhões em 2021 (0,4% do PIB, ante 10,5%, em 2020). "Também saímos de despesas de 26,5% do PIB para 18,6% do PIB", apontou, em referência aos resultados de 2020 e de 2021, respectivamente.

O ministro da Economia lembrou, ainda, que a Dívida Bruta do Governo Geral (DGBB) está atualmente em cerca de 80% do PIB e em queda, contrariando projeções pessimistas que apostavam que a DBGG chegaria a 100% do PIB. O país também surpreendeu ao registrar retração de 4% do PIB em 2020, contrariando previsões de mercado que apontavam queda de até 10%.

Diferenças

O ministro explicou que o Brasil está à frente dos demais países no ritmo da retomada econômica porque enfrentou os desafios impostos pela crise da Covid-19 sob rígida responsabilidade com as contas públicas, com adequada condução das políticas fiscal e monetária. Citou que, em conjunto com os demais Poderes, foi construído um conjunto de medidas que asseguraram recursos para cuidar da saúde dos brasileiros e, ao mesmo tempo, apoiaram a manutenção de empregos e empresas, com equilíbrio necessário para estimular a retomada da economia após a superação da fase crítica da pandemia.

Guedes destacou ainda, entre outros pontos, a importância da contenção dos aumentos salariais ao funcionalismo público. Lembrou também de todo o pacote de reformas executado pelo atual governo desde 2019, em uma agenda de ajuste das contas públicas e modernização da economia, o que assegurou ao país melhores condições para enfrentar os impactos da pandemia.

Painel

Paulo Guedes participou de painel que discutiu o tema "A economia brasileira". O debate contou com a participação de três executivos do Credit Suisse Brasil: Ana Paula Pessoa (presidente do Conselho), Ivan Monteiro (co-CEO) e Solange Srouf (economista-chefe).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 02/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

INDÚSTRIA DO BRASIL CRESCE EM 2021 APÓS DOIS ANOS, MAS FICA ABAIXO DO PATAMAR PRÉ-PANDEMIA

Por Camila Moreira e Rodrigo Viga Gaier



Trabalhador em indústria siderúrgica em Ipatinga, Minas Gerais (Crédito: REUTERS/Alexandre Mota)

SÃO PAULO/RIO DE JANEIRO (Reuters) – A indústria brasileira encerrou 2021 com crescimento depois de dois anos seguidos de quedas, após resultado acima do esperado em dezembro, mas ainda ficou abaixo do patamar pré-pandemia em meio ao desabastecimento e aumento dos custos de produção que dificultam uma retomada mais sólida.

Em dezembro, a produção industrial brasileira cresceu 2,9% sobre novembro –primeiro dado positivo desde maio– e teve queda na comparação com o mesmo período do ano anterior, de acordo com dados divulgados nesta quarta-feira pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os resultados foram melhores do que as expectativas em pesquisa da Reuters de avanço de 1,5% na comparação mensal e de queda de 6,0% na base anual.

Com o resultado do último mês do ano, o setor terminou 2021 com ganho acumulado de 3,9%, depois de contrações de 1,1% em 2019 e de 4,5% em 2020. O quarto trimestre fechou com estagnação na comparação com os três meses anteriores, e a indústria ficou 0,9% abaixo do patamar de fevereiro de 2020, antes da pandemia.

A indústria brasileira enfrentou um ano de disrupções na cadeia de oferta global e falta de matéria-prima, bem como de inflação e desemprego elevados em um ambiente de taxas de juros altas.

“Em 2021, houve uma característica decrescente ao longo do ano, uma vez que houve ganho acumulado de 13% no primeiro semestre e, posteriormente, o setor industrial mostrou redução de fôlego”, disse o gerente da pesquisa, André Macedo, explicando que os ganhos dos primeiros meses do ano tiveram relação com a base baixa de comparação de 2020.

“Há os reflexos da pandemia no processo produtivo, como o encarecimento dos custos de produção e falta de matérias-primas, e também, pelo lado da demanda doméstica, inflação em patamares mais elevados e o mercado de trabalho (com muitos desempregados)”, completou ele.



Para 2022, há expectativas de alívio gradual nos gargalos de oferta, bem como um movimento de reabastecimento de estoques, embora a retomada ainda deva ser fraca diante da demanda doméstica reduzida com a perspectiva de mais aperto da política monetária.

VEÍCULOS

No mês de dezembro, a maior influência veio de veículos automotores, reboques e carrocerias, com alta de 12,2% da produção em comparação com o mês anterior, no quarto mês consecutivo de crescimento do setor.

Também se destacou o aumento de 2,9% da fabricação de produtos alimentícios, embora em desaceleração após taxa de 7,1% em novembro, ajudado pela produção do açúcar e pelo retorno da exportação da carne bovina para a China, segundo o IBGE.

“Podemos dizer que é uma interrupção de uma trajetória descendente (da indústria em dezembro), mas não dá para dizer que é o início de uma nova trajetória”, disse Macedo.

No ano, o destaque também foi veículos automotores, reboques e carrocerias, com ganho de 20,3% depois de despencar 27,9% em 2020, bem como máquinas e equipamentos (24,1%) e metalurgia (15,4%).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 02/02/2022

PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO DISCURSAM EM SESSÃO INAUGURAL

Confira os principais tópicos abordados pelos presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados durante a sessão inaugural dos trabalhos legislativos de 2022, que aconteceu hoje (2), no Congresso Nacional.

Senado

O presidente do Congresso, Senador Rodrigo Pacheco, fez uma longa fala na Sessão Solene de abertura dos trabalhos legislativos em 2022. Pacheco fez um apanhado de projetos aprovados no ano passado e projetou o Congresso para os próximos meses.

Ele também fez coro à fala do presidente da Câmara, Arthur Lira, cujo discurso o precedeu, e falou em um Congresso em plena atividade, voltado às pautas importantes para o país e não antecipando o debate eleitoral.

“Precisamos romper com o paradigma de que, em ano eleitoral, há um engessamento do Poder Legislativo. Precisamos compreender as dificuldades que enfrentamos, as necessidades que nós temos e, também, nossas responsabilidades como representantes do povo. Não podemos deixar questões urgentes em estado de latência”, afirmou.

O presidente do Congresso destacou, entre pautas importantes para este ano, a aprovação de uma reforma administrativa ou, ao menos, projetos pontuais de “modernização do setor público”. Citou também a reforma tributária. “Precisamos promover a simplificação do sistema de arrecadação”, disse. Atualmente, o tema está na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado e deve ser tratado como prioridade pelo presidente da comissão, o senador Davi Alcolumbre (DEM-AP).

Pacheco afirmou que o Congresso promoverá “um ambiente normativo estável e seguro, que permita a geração de empregos, bem como o combate estrutural à inflação”. Ele também dedicou uma parte da fala às eleições e à defesa da democracia.

O senador, que é o favorito para ser o candidato do PSD à Presidência da República, pediu um pleito limpo, sem “manipulações de disparos em massa através robôs”. Também deu um recado

aos candidatos: “aos perdedores, respeitar o resultado das urnas”. Em seguida, pediu o debate de ideias e propostas concretas.

Balanço de 2021

Em sua fala, Pacheco condenou as tentativas de parte da sociedade em disseminar desinformação sobre a pandemia. Para ele, essas pessoas utilizaram a velocidade dos meios de comunicação para “a difusão impressionante de desinformação.”

Comemorou, contudo, o hábito das políticas de isolamento, uso de máscara e a vacinação. Além disso, exaltou a rápida adaptação do Congresso à nova realidade imposta pela pandemia.

“O Congresso Nacional, portanto, soube adaptar-se às circunstâncias impostas pela pandemia e conseguiu não apenas manter, mas aumentar sua produtividade, seja trabalhando remotamente, presencialmente ou de forma híbrida. Aliás, fomos o primeiro Parlamento do mundo a implementar um sistema remoto de deliberação.”

Pacheco também lembrou alguns projetos aprovados no Congresso que auxiliaram o Poder Público a combater a pandemia. Entre eles, as autorizações para o governo assumir riscos de responsabilidade civil nos contratos de aquisição de vacinas e aderir ao Instrumento de Acesso Global de Vacinas Covid-19, o Covax Facility, da Organização Mundial da Saúde (OMS).

Citou projetos de concessão de crédito a micro e pequenas empresas e o auxílio emergencial a trabalhadores do setor cultural, conhecida como Lei Paulo Gustavo, em homenagem ao ator e comediante morto pela covid-19. Pacheco também mencionou a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição conhecida como PEC dos Precatórios, como instrumento de atenção às metas fiscais do país. Segundo ele, a aprovação da PEC demonstrou o compromisso do Parlamento com a responsabilidade fiscal.

Câmara

O presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PL-AL), afirmou que a Casa foi “a grande fiadora da estabilidade” no país em 2021. Para o congressista, o Legislativo é “Poder mais transparente e democrático da República.”

“A Câmara dos Deputados, no ano que passou, apesar das turbulências, foi a grande fiadora da estabilidade. Segurou trancos e sobressaltos, arrefeceu crises e diminuiu a pressão. Além disso, a despeito de algum descrédito, costuramos vários acordos para votação de matérias polêmicas, que eu chamaria aqui, de matérias de enfrentamento, no sentido de modernização de leis e códigos que passavam da hora de serem atualizados”, disse.

Lira destacou projetos aprovados em 2021, como a autonomia do Banco Central, a regulamentação fundiária, o licenciamento ambiental, a modulação do pagamento de precatórios, a alteração da lei improbidade administrativa. “Também tipificamos os crimes contra o Estado Democrático de Direito, aprovamos o novo Código Eleitoral, a lei que altera a incidência do ICMS sobre combustíveis, entre outros”, complementou.

Segundo o deputado, desemprego e inflação serão os dois focos da Câmara em 2022. Além disso, incluiu a reforma tributária como prioridade dos parlamentares neste ano.

“Ainda existem mais de 12 milhões de brasileiros desempregados, o que nos obriga a continuar na direção das reformas, para melhorar o ambiente de negócios, otimizar a organização do Estado e gerar emprego e renda”, afirmou.

Arthur Lira destacou ainda a polêmica em torno da precificação dos combustíveis no país e a necessidade de criar instrumentos para diminuir o impacto do preço do petróleo no valor repassado aos consumidores brasileiros. Ano passado, a Câmara aprovou medida que modifica o

cálculo do ICMS, para que seja calculado por unidade de medida do combustível e não mais sobre o seu valor.

“Esta Casa entende que a solução mitigaria em parte as variações dos preços do petróleo. Sabemos que existe quem defenda solução diversa. Não há problema, podemos discutir e evoluir para a construção de uma solução conjunta. O que não se pode fazer, em nossa visão, é protelar indefinidamente o assunto e ignorar os efeitos de seus impactos perversos sobre a economia nacional e a sociedade brasileira”, discursou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 02/02/2022



MONEYTIMES

CORREIOS E ELETROBRAS (ELET6) ESTÃO MESMO NA “PISTA DA PRIVATIZAÇÃO” EM 2022?

Por Alexa Meirelles



Especialistas avaliam que a privatização dos Correios é mais difícil de acontecer (Money Times/Gustavo Kahil)

O Congresso Nacional retomou as atividades nesta quarta-feira (2) após o fim do recesso. Entre os temas que devem ser debatidos ao longo do ano Legislativo está a privatização de algumas estatais.

No último dia 28, o ministro da Economia, Paulo Guedes, declarou durante coletiva em que divulgava os resultados do Tesouro Nacional que Correios e Eletrobras estariam “na pista para a privatização”.

Guedes lembrou que a pauta de privatização dos Correios, por exemplo, volta a ser discutida no Senado Federal em fevereiro e que “deve ser aprovada”. O texto a ser apreciado autoriza a exploração de todos os serviços postais por parte da iniciativa privada.

Já a privatização da Eletrobras é discutida no Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é de que o sinal verde para a privatização venha em fevereiro.

Expectativas do governo

Privatizar algumas estatais era, desde o início do mandato, pauta do governo Bolsonaro, sob a gestão de Guedes na Economia.

Em ano eleitoral, é provável que algumas delas enfrentem resistência no Congresso Nacional, que pode se esquivar de assuntos mais sensíveis ao calcular o risco político que vem embutido em determinadas decisões.

Para a economista Elena Landau, no entanto, não é impossível que as privatizações se concretizem em 2022. Ela diz que não existe um “dogma” neste sentido e lembra que o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso vendeu diversas estatais em 1998, ano de eleição.

A maior questão que envolve o tema é a forma como o governo mostra habilidade de negociação. Landau vê a venda da Eletrobras, por exemplo, como uma possibilidade mais provável. Em relação aos Correios, contudo, ainda que os trâmites estejam sendo seguidos, a situação é mais delicada, sobretudo porque envolve um número grande de funcionários.



“São muitos funcionários, e não dá, de uma hora pra outra, para entregá-los à própria sorte. Quando você prepara para privatizar, você realiza plano de demissão voluntária, faz acordo de reinserção no mercado de trabalho. Nesse caso, depende, sim, da habilidade do governo de negociar com o Congresso Nacional. Acho que não tem a ver com as eleições”.

Ela ainda diz que existe a questão de comunicar, por exemplo, e explicar melhor à população do que se trata o projeto. “[A privatização dos] Correios tem uma sensibilidade maior. A capilaridade é muito grande, chega em toda a sociedade, tem um valor afetivo na cabeça das pessoas. Isso pode criar pressão”.

Caso da Eletrobras (ELET6)

A proposta de desestatização da Eletrobras foi aprovada em junho do ano passado por meio de Medida Provisória (MP 1031/2021). Landau avalia, no entanto, que essa não seria a melhor forma.

“O projeto saiu [do papel] por causa de MP previamente negociada, cheia de benesses. A pior coisa do mundo é fazer privatização por MP, porque você fica na mão do Congresso, por conta dos 120 dias de prazo para caducar”. Agora, o processo precisa do aval da assembleia dos acionistas e do julgamento no TCU.

Na tarde desta quarta-feira (2), o jornal Valor Econômico divulgou que um erro “gigantesco” de cálculo de outorga encontrado nos estudos técnicos poderia inviabilizar a capitalização da empresa.

Ilan Arbetman, analista de research da Ativa Investimentos e especialista em setor elétrico, avalia que, com a notícia, o tema pode passar a ser tratado com mais urgência. Ainda assim, “de certo, não há nada”.

“Se o ministro Vital do Rêgo mostrar ao colegiado que há, de fato, esse erro gritante nas contas, você mexe com toda a viabilidade financeira da proposta. Se essa suposição de que os dados estão incorretos não prosseguir, ou seja, mesmo que o TCU aprove, a gente ainda tem um caminho relevante a ser percorrido”.

Arbetman destaca, por exemplo, a corrida contra o tempo: a data limite para o processo ser finalizado. “A gente tem, sim, um certo receio por parte dos parlamentares de mexer em temas que são tão sensíveis e cujos desdobramentos vão ser sentidos muitos anos à frente. De fato, o mercado não dá como certo esse êxito no processo”.

“O governo tem uma necessidade latente em avançar com as reformas estruturais. Lá em 2018, Bolsonaro foi eleito propondo uma pauta liberal que, por uma série de motivos, incluindo a pandemia, não foi executada com a velocidade pretendida”, completa.

Queda nos papéis

As ações da Eletrobras (ELET6) passaram a cair na tarde desta quarta-feira (2), após a informação divulgada pelo Valor Econômico. Por volta das 14h30, os papéis da estatal recuavam 2%, a R\$ 33,19.

Arbetman destaca que o papel da empresa possui um nível de volatilidade maior do que de outros do setor elétrico, e o avanço do processo de capitalização é extremamente importante para o “destravamento” do valor.

“Quem aceita uma dose de risco, se o processo avançar, pode ter ganhos maiores do que com outros papéis. O valor de tela, perto dos R\$ 33, não ilustra a potencialidade da ação, muito menos se o processo de capitalização avançar”.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/02/2022

EM ABERTURA DO ANO LEGISLATIVO, LIRA DEFENDE DIÁLOGO E SOLUÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS

Por Reuters



O presidente da Câmara também destacou, assim como em anos anteriores, a necessidade de reformas para melhorar o ambiente econômico (Imagem: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil)

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), defendeu nesta terça-feira, em abertura do ano legislativo, diálogo, união e harmonia entre os membros dos Poderes e ressaltou que não se pode mais adiar uma solução para os aumentos de combustíveis.

O presidente da Câmara também destacou, assim como em anos anteriores, a necessidade de reformas para melhorar o ambiente econômico e lembrou que é preciso persistir no combate à pandemia de coronavírus.

“Os membros dos Três Poderes têm consciência do peso de suas atribuições e de suas responsabilidades perante o povo brasileiro. Estou certo de que não pouparão esforços para agir em sintonia, cada qual estritamente dentro de suas competências constitucionais”, disse o deputado.

Sobre os reajustes de combustíveis e os elevados preços, lembrou que a Câmara aprovou projeto que modifica a cobrança do ICMS, de forma que possa ser apurado por unidade de medida do combustível e não mais sobre o valor. A proposta aguarda votação no Senado.

“A questão dos constantes e seguidos reajustes nos preços dos combustíveis continua indefinida”, afirmou Lira.

“Não há problema, podemos discutir e evoluir para a construção de uma solução conjunta. O que não se pode fazer, em nossa visão, é protelar indefinidamente o assunto e ignorar os efeitos de seus impactos perversos sobre a economia nacional e a sociedade brasileira.”

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/02/2022

BNDES FINANCIARÁ ATÉ R\$655 MI PARA CONSTRUÇÃO DE 7 USINAS EÓLICAS DA ESSENTIA ENERGIA

Por Reuters



O apoio do BNDES será concedido a sete sociedades de propósitos específicos (SPEs) controladas pela Essentia Energia (Imagem: Money Times/ Gustavo Kahil)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai financiar até 655 milhões de reais para a construção de sete das 14 usinas eólicas do Complexo Eólico Ventos de São Vítor, nos municípios do semiárido baiano de Xique-Xique, Gentio

do Ouro e Itaguaçu da Bahia, informou o banco nesta quarta-feira.

Juntas, elas terão capacidade instalada de 235 megawatts ante 465 megawatts do complexo como um todo. A expectativa é que as usinas entrem em operação comercial plena até o final de 2022, segundo o banco.

O apoio do BNDES será concedido a sete sociedades de propósitos específicos (SPEs) controladas pela Essentia Energia, plataforma de energia renovável do fundo de infraestrutura gerido pelo Pátria Investimentos.

O financiamento será no âmbito do BNDES Finem, programa de financiamento acima de 40 milhões de reais voltados a projetos de investimento em geral.

O projeto apoiado pelo banco tem como escopo maior a aquisição de 38 aerogeradores nacionais, disse o BNDES. A maior parte do financiamento se destina à compra desses equipamentos. As demais despesas do projeto envolvem principalmente obras civis.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

COMPLEXO PORTUÁRIO DE SUAPE IRÁ INICIAR A REVISÃO DO PLANO DIRETOR PARA MELHORIAS NAS OPERAÇÕES

Por Ruth Rodrigues



O Complexo Portuário de Suape assinou a ordem de serviço para revisar o projeto Plano Diretor e adequar às novas necessidades do setor de portos, tais como a movimentação de carga atual

Durante esta última segunda-feira, (31/01), o Complexo Portuário de Suape assinou a ordem de serviço para o início de estudos técnicos multidisciplinares, elaboração da revisão e atualização do Plano Diretor. Esse projeto de

revisão visa adequar o plano ao cenário atual do setor de portos e às novas necessidades da movimentação de carga.

Projeto de revisão do Plano Diretor é assinado pelo Complexo Portuário de Suape e deverá ser finalizado em até 15 meses

O Plano Diretor Suape 2030 foi elaborado em 2011, após o Complexo Portuário de Suape apresentar um período de maior progresso de sua história. Neste momento, o governo assinou e divulgou os aportes de recursos em investimentos da ordem de R\$ 710 milhões, volume superior aos cerca de R\$ 643 milhões já investidos, desde a criação de Suape. Assim, o projeto tinha como objetivo a criação de novas estratégias para o complexo no setor de portos em um curto, um médio e um longo prazo, visando uma expansão ainda maior da movimentação de carga no local.

No entanto, com as diversas mudanças que ocorreram no segmento desde então, o Complexo Portuário de Suape assinou a ordem de serviço para o início de estudos técnicos multidisciplinares, elaboração da revisão e atualização do Plano Diretor. Quem irá comandar o

projeto será o consórcio formado pelas empresas TPF e Ceplan, vencedor da licitação, e o prazo para a finalização da revisão é de cerca de 15 meses.

O projeto contará com um investimento total de R\$ 6,8 milhões e servirá para adequar o Plano Diretor ao cenário atual do setor de portos, bem como desenvolver novas estratégias de expansão para a movimentação de carga no local. O objetivo principal desta revisão é o crescimento do Complexo Portuário de Suape e, para isso, é essencial atualizar as diretrizes do plano para os dias atuais.

Revisão do Plano Diretor permitirá a possibilidade de novos empreendimentos e expansão para o Complexo Portuário de Suape

A crise econômica que o Brasil sofreu a partir de 2014 e a queda do Produto Interno Bruto, mais conhecido como PIB, foram os principais fatores que colaboraram para que o Plano Diretor não pudesse seguir adiante e precisasse ser revisado. Assim, o projeto atual de revisão visa principalmente novas estratégias para o zoneamento atual do complexo, incluindo a atualização do leiaute portuário de Suape frente às novas tecnologias e inovações previstas para o setor, a exemplo da produção de hidrogênio verde.

Dessa forma, o representante da TPF, engenheiro João Recena, afirma que Plano Diretor auxiliará o Complexo Portuário de Suape na atração de futuros negócios e destaca que “Um dos grandes desafios é a questão econômica. É necessário pensar que tipo de indústria Suape espera poder atrair e atuar de forma ordenada para isso. Uma alternativa é pensar, por exemplo, na integração de Suape com o projeto do Arco Metropolitano. Talvez aí estejam locais que possam servir de áreas satélites para Suape, já que há uma dificuldade para encontrar novos terrenos”.

Os outros representantes do complexo também destacam que a revisão do Plano Diretor para o momento atual do Brasil irá abrir portas para novos empreendimentos no setor de portos e garantir um crescimento expressivo em relação à movimentação de carga no complexo. Agora, resta o Complexo Portuário de Suape aguardar o prazo de 15 meses para começar a colocar em prática as mudanças no projeto.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 02/02/2022

PORTOS PRIVADOS AGUARDAM INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS E SÃO DESTAQUES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Por Ruth Rodrigues



O setor portuário está expandindo mais no mercado brasileiro e novos portos privados estão aguardando investimentos em torno de R\$ 9,5 bilhões para começarem a operar na movimentação de carga.

Somente durante o ano de 2021, pelo menos 30 projetos de Terminais de Uso Privado (TUP) foram autorizados. Assim, para esta terça-feira, (01/02), a expectativa é que esses novos portos privados consigam investimentos em torno de R\$ 9,5 bilhões, uma vez que eles são destaques na movimentação de carga e vêm crescendo cada vez mais no setor portuário brasileiro.

Novos portos privados no Brasil esperam investimentos bilionários e continuam crescendo no setor portuário nacional

O setor privado vem crescendo com grande rapidez no mercado nacional e não seria diferente em relação aos portos. Somente no ano de 2021, cerca de 20 projetos de Terminais de Uso Privado, os chamados TUP, foram autorizados pela Antaq. Assim, a associação espera que, com o

desbloqueamento desses portos para o início das operações de movimentação de carga, os investimentos aplicados nos locais somem mais de R\$ 9,5 bilhões voltados para logística e infraestrutura de transporte.

Assim, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) destaca que os olhares atuais estão muito mais voltados para o setor privado e, principalmente, para os chamados TUP. Isso acontece pois eles se encontram fora dos portos organizados, que são administrados por empresas portuárias ou administrações estaduais, e têm regulamentação mais flexível do que os arrendamentos de áreas públicas. Isso fez com que eles crescessem mais e mais no setor de portos no Brasil ao ponto de apresentar uma expansão de 38% apenas na última década.

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, comentou sobre os investimentos no setor e destacou que “O interesse dos investidores é maior em terminais privados do que em arrendamentos dentro de portos organizados. Ninguém precisa esperar a boa vontade do governo para realizar as licitações. O terminal privado tem mais flexibilidade. Ele pode escolher a localização e o tipo de carga. Não precisa cumprir o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público.”

Nordeste Logística e Porto Guará são dois grandes projetos que podem conseguir a parceria com o Ministério da Infraestrutura

O setor privado dos portos brasileiros continua se movimentando para crescer mais e mais nos próximos anos e expandir as operações de movimentação de carga, que já somam mais de dois terços do que é circulado no mercado nacional. Assim, um dos grandes projetos que estão em busca de contratos com o Ministério da Infraestrutura em 2022 é o Nordeste Logística, que tem um terreno de 83 hectares em Pecém (CE), com quatro terminais planejados, para a movimentação de carga com foco em minério, grãos, fertilizantes e contêineres e contarão com investimentos de R\$ 2,35 bilhões.

Um outro projeto que tem fortes chances de conseguir o contrato em 2022 é o Porto Guará, vizinho de Paranaguá (PR), que conta com um plano que também envolve a movimentação de diversos tipos de cargas, como a mineral, os grãos e fertilizantes. Além disso, o pedido à Antaq menciona desembolsos de R\$ 3,85 bilhões para esse complexo privado.

Esses não são os únicos portos privados que aguardam a liberação das licenças e, de acordo com o Ministério da Infraestrutura, o número de terminais privados que aguardam autorização chega a 53 projetos e prevê investimentos de R\$ 38,8 bilhões. Os principais desafios envolvem as licitações ambientais e de segurança, mas o setor segue firme na busca da aprovação para que as operações de movimentação de carga possam iniciar o quanto antes.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 02/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ES GÁS PRETENDE FECHAR NOVOS CONTRATOS DE GÁS

Suprimento do Espírito Santo ocorre atualmente por força de uma liminar, obtida pela ES Gás contra a Petrobras

Por epbr - 2 de fevereiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



A ES Gás, distribuidora do Espírito Santo, manterá abertas ao longo de 2022 as negociações para aquisição de gás natural. O suprimento do estado ocorre atualmente por força de uma liminar requerida pelo Ministério Público do Espírito Santo (MP/ES), obtida contra a Petrobras, para garantia de condições comerciais do contrato que venceria no fim de 2021.

— O objetivo é constituir um portfólio de fornecedores e expandir o mercado de gás no Espírito Santo, o que “demandará a complementação do fornecimento contratado”, diz a ES Gás. As propostas podem ser feitas sem prazo específico.

— Ontem (1/2) entraram em vigor as novas tarifas da ES Gás, aprovadas pela agência estadual ARSP. O aumento médio será de 11,65%, com o reajuste da parcela do gás natural contido em 15,9%, com a liminar.

— A decisão judicial impediu que novos contratos, mais caros, entrassem em vigor a partir da chamada pública realizada pela ES Gás em 2021. No lugar, foram mantidas cláusulas de reajuste previstas nos termos originais.

— Atualmente, a ES Gás tem 1,6 milhão de m³/dia contratados com a Petrobras. A partir da chamada pública de 2021, no contrato que acabou judicializado, foram contratados 1,4 milhão de m³/dia (2023), 1,2 milhão de m³/dia (2024) e 1 milhão de m³/dia (2025).

Gás mais barato. A tarifa de gás no Rio Grande do Norte vai ficar, em média, 10% mais barata. O reajuste foi aprovado pela Arsep, do estado, e incorporou o novo contrato assinado entre a distribuidora Potigás e a Potiguar E&P, do grupo Petroreconcavo, que comprou ativos da Petrobras no estado.

— São 236 mil m³/dia de gás natural contratados até 31 de dezembro de 2023, pelo valor de referência (sem impostos) de US\$ 5,4/MMBtu, com a Potiguar E&P.

— A demanda total do estado não foi atendida por esse contrato e a Potigás fechou a compra de 35 mil m³/dia adicionais com a Galp, a partir desta semana (detalhes ainda não publicados). A distribuidora atribui a necessidade de contratação incremental à redução da tarifa de gás.

— “A redução da tarifa no Rio Grande do Norte vai na contramão do que vem ocorrendo em outros estados da federação que registraram aumento de até 50% no gás natural canalizado ou que sustentam a tarifa mediante liminar judicial. Isso ocorre porque a Potigás não conta mais com a Petrobras para suprir o mercado local”, disse a distribuidora, em nota.

Demanda por combustíveis. Mesmo com a economia fraca, em recessão técnica, a demanda por diesel deve manter um crescimento modesto no curto prazo e crescer 5 mil barris/dia no 1º trimestre, em comparação com 2021, estima o Latin American Oil Market Forecast, da S&P Global Platts Analytics.

— A consultoria aponta que a alta inflação e restrições da cadeia de abastecimento, além da desaceleração do setor industrial, vista em 2021, limitam a demanda pelo combustível.

— Segundo dados da ANP, de vendas das distribuidoras, a demanda por diesel cresceu 8,1% em 2021, na comparação com 2020. As vendas totais de combustíveis subiram 5,9% no ano. g1

— Para a gasolina, a S&P Global Platts Analytics ressalta que o aumento de casos de covid-19, provocados pela onda de ômicron, não tiveram efeito na mobilidade. Há tendência de aumento gradual no curto prazo, limitado pela alta dos preços do combustível.

Brent acima de US\$ 90. A cotação do óleo voltou a subir após a OPEP+ decidir por manter a trajetória de incremento da oferta de óleo acordada anteriormente em 400 mil barris/dia até março.



— A decisão foi unânime e, em um comunicado sucinto, o grupo apenas reiterou a importância de “aderir à conformidade total” do acordo.

— Os futuros do Brent reagiram atingindo a máxima de US\$ 90,52 por barril. São negociados em alta de mais de 1% logo após o anúncio. O dólar também está valorizado ante o real, após cair para menos de R\$ 5,30 esta semana.

No Congresso Nacional, o Senado indica que deve se adiantar ao governo federal e incluir no projeto de lei complementar do ICMS sobre combustíveis a possibilidade para que o governo federal possa reduzir os tributos federais sobre o diesel de forma excepcional.

— A articulação envolve o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG), e o relator dos projetos, Jean Paul Prates (PT/RN) — o PLP 11/20, do ICMS; e o PL 1472/21, do fundo com a taxa de exportações de óleo. Prates convocou uma coletiva nesta terça (1/2).

— “A gente acha que seria demais incluir a gasolina. Nesse caso é um subsídio e tem que ser colocado para a sociedade que é excepcional. Não é e nem deve ser intenção do Estado brasileiro subsidiar o diesel, um combustível fóssil, para sempre”, explicou o líder da minoria.

ICMS bate recorde. A arrecadação dos estados atingiu R\$ 637 bilhões em 2021, crescimento anual de 22,6%, segundo dados do Estadão/Broadcast. É a alta da arrecadação nominal provocada pela inflação, incluindo de combustíveis e energia.

— Para o governo federal, o ICMS é o vilão do aumento dos preços dos combustíveis – daí a vontade de Bolsonaro (PL) de incluir o imposto na PEC que está sendo elaborada pelo governo, para pressionar os governadores.

— Para os estados, o congelamento do ICMS desde o fim de 2021, enquanto os preços continuam subindo, prova que a culpa é do governo federal e da política de preços da Petrobras. Jogo de empurra que se arrasta desde 2020.

Guedes fala em corte no IPI. Além da PEC dos Combustíveis, o ministro da Economia admitiu que o aumento da arrecadação pode bancar uma redução “moderada” de impostos. Na mira está o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) “para beneficiar o setor industrial, o consumo de massa”. Valor

— Segundo a Folha, são estudados cenários com um corte de 10% a 50% nas alíquotas. E é também uma forma de pressionar politicamente os estados a abrirem mão de arrecadação e promover um alívio na inflação no ano eleitoral.

3R Petroleum: foco agora na operação. Em entrevista à Reuters, o presidente da companhia, Ricardo Savini, afirma que a recente aprovação da venda do polo Potiguar, pela Petrobras, consolida o portfólio de ativos que a companhia almejava e foco, agora, será na operação dos campos.

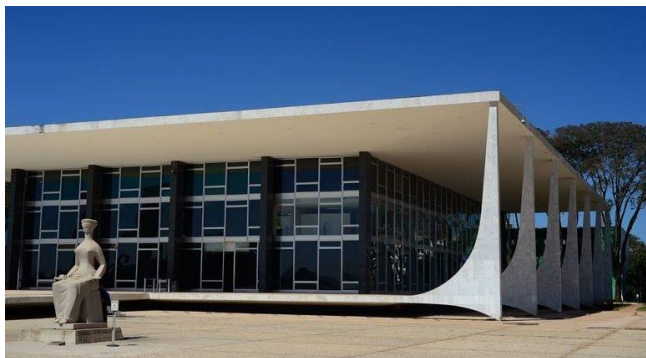
— “Abrimos a companhia para isso, para estarmos presentes quando a Petrobras decidisse vender... por sorte e competência estávamos muito bem-preparados. Estamos felizes com o portfólio que montamos e a cereja do bolo é Potiguar”, disse.

A ExxonMobil anunciou que será reorganizada em três linhas de negócios: ExxonMobil Upstream Company, ExxonMobil Soluções de Produtos e ExxonMobil Soluções de Baixo Carbono.

— Segundo a companhia, a mudança faz parte da estratégia para construir negócios globalmente competitivos, de olho também na transição energética.

AÇÃO FEDERAL CONTRA SÃO PAULO É NOVO CAPÍTULO DA JUDICIALIZAÇÃO NO MERCADO DE GÁS

Diretoria da ANP decidiu acionar STF contra decreto paulista de classificação dos gasodutos
Por Luiz Fernando Manso e Gustavo Gaudarde - 30 de janeiro de 2022 - Atualizado em 31 de janeiro de 2022 - Em Mercado de gás, Política energética



Fachada do edifício sede do Supremo Tribunal Federal (STF) - Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) decidiu na última quinta (27/1) acionar a Justiça para derrubar o decreto de João Dória (PSDB), que criou regras locais de classificação de gasodutos, em julho de 2021.

A ação será conduzida pela Advocacia-Geral da União (AGU) no Supremo Tribunal Federal (STF).

“Queria destacar a importância dessa iniciativa para que seja obtida a necessária segurança jurídica, que é fator essencial para atração de investimentos ao setor, para que sejam alcançados os propósitos do desenvolvimento do mercado de gás natural”, disse o diretor geral, Rodolfo Saboia.

Além do decreto, o governo de São Paulo discute com a ANP, justamente, a classificação do Subida da Serra, projeto da Cosan de expansão da rede no estado.

Em setembro do ano passado, a ANP classificou o gasoduto como transporte, decisão que inviabiliza os planos da Comgás, uma distribuidora, de incorporar o ativo.

Para agência paulista, a Arsesp, essa decisão foi ilegal; e ignora que o projeto, do chamado Reforço Metropolitano, está plenamente circunscrito na área de concessão estadual, sem prejuízos à infraestrutura de transporte, sob regulação federal.

O que diz o decreto questionado pela ANP

O decreto paulista determina que todos os dutos que movimentam, interligam gasodutos de transporte ou atendem clientes livres ou cativos no território estadual serão classificados como distribuição, quando destinados ao serviço local.

Inclusive em conexões diretas a gasodutos de escoamento da produção, instalações de gás comprimido (GNC), liquefeito (GNL) e de estocagem, além de processamento (UPGN) e plantas de biogás ou biometano.

Um parecer da Procuradoria Federal junto à ANP concluiu que a ação é cabível, com pedido de suspensão cautelar do decreto.

“[O decreto] extrapolou as competências legislativas e regulamentares do referido ente da federação, pois, sob pretexto de regular atividade de sua competência (serviço local de gás canalizado), acabou por trazer critérios para a classificação de estruturas incluídas na competência federal”, diz o documento.

A procuradoria também defendeu a urgência do questionamento judicial, a fim de impedir que projetos sejam desenvolvidos com base na norma.



“(…) os agentes econômicos que porventura venham a pleitear a implantação de projetos — tais como gasodutos entre unidades de processamento de gás natural ou terminais de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL) e redes de distribuição de gás canalizado — correm o risco de receberem autorização ou permissão de ente não competente, o que fatalmente será contestado”, diz.

Preço, contratos e leis estaduais são focos de conflito

Esse é um novo capítulo da judicialização, desde que o governo federal conseguiu aprovar, em 2021, a nova Lei do Gás (PL 4476/20).

Desde o início, não há consenso. As discussões ganharam força no Gás para Crescer, no governo Temer, e culminaram no Novo Mercado de Gás, de Bolsonaro.

Governos estaduais e distribuidoras sempre demonstraram descontentamento com iniciativas federais, apoiadas por outros elos do mercado, que consideram uma tentativa de impor uma diretriz para o mercado.

Da mesma forma, consumidores, produtores e transportadoras travam batalhas nos estados contra políticas e leis estaduais que julgam ameaçar o mercado livre, mesmo com o novo marco.

A primeira onda de ações judiciais foi desencadeada por preços, com recursos aos tribunais contra a Petrobras para manter condições comerciais mais favoráveis.

Ainda assim, um dos argumentos era a ausência de condições regulatórias para a empresa deixar de ser a supridora dominante do mercado.

Agora, a ação no STF contra São Paulo mira diretamente em um conflito entre estado e União sobre quem tem o direito de promover o desenho do mercado.

Para São Paulo, judicialização afastará investimentos

Fontes do governo de São Paulo ouvidas pela epbr afirmam que foram surpreendidas pela decisão da ANP.

Havia, no governo paulista, um certo otimismo em relação às negociações sobre a classificação do projeto Subida da Serra, e que seria possível evitar uma judicialização. O desenrolar, agora, é incerto, dizem.

Em nota, a Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente de São Paulo afirmou que a judicialização afasta investimentos, causando insegurança jurídica, “o que atrasará a abertura do mercado”.

“A eventual judicialização, menos de um ano após aprovada a Nova Lei do Gás, prejudicará o diálogo e a busca de entendimento e harmonização na regulamentação e legislação federal e estaduais”, diz.

Afirma também que manteve um diálogo com o Ministério de Minas e Energia (MME) para demonstrar apoio “efetivo” à abertura do mercado e no interesse no Novo Mercado de Gás.

“Não há qualquer interesse de São Paulo em verticalizar quaisquer elos da cadeia, uma vez que o modelo bem sucedido adotado aqui permitiu ao estado alcançar a condição de maior consumidor de gás do país”, diz a secretaria estadual.

A Abegás, que representa as distribuidoras estaduais, considerou lamentável a decisão da diretoria da ANP.

“A Abegás não tem dúvidas sobre o dever da ANP de autorizar e regular os dutos de transporte, mas a agência tem a obrigação de respeitar a competência regulatória dos Estados para promover a expansão da malha de distribuição”.

E diz esperar que “o bom senso prevaleça, sob pena de adiar ainda mais a abertura do mercado de gás”.

Segundo a entidade, do ponto de vista jurídico, o decreto está em linha com a autonomia assegurada aos estados pela Constituição Federal “para regular os serviços de distribuição de gás canalizado — a qual nenhuma outra lei se sobrepõe”.

O mais grave, segundo a Abegás, é a intenção de gerar um precedente que afete todos os atos normativos estaduais, o que inibiria diversos projetos de expansão das redes locais de distribuição.

“(…) Muito além das questões jurídicas, o que causa real estranheza é que a ANP vem tendo seu papel desvirtuado”, diz a Abegás.

A Abegás também defendeu a “necessidade de indicação urgente de novos diretores para a composição adequada dos quadros da agência”.

“Mesmo estando com colegiado desfalcado, com apenas duas cadeiras ocupadas por titulares (...), a ANP vem se dedicando a temas que não deveriam ocupar sua atenção — à luz da Constituição Federal, que delimita claramente as atribuições”, criticou.

A ANP conta com apenas dois diretores nomeados – Rodolfo Saboia e Symone Araújo. Essa semana, obrigatoriamente, serão definidos os novos três diretores-substitutos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2022

EXXONMOBIL SIMPLIFICA ESTRUTURA COM DUAS LINHAS DE NEGÓCIOS VOLTADAS PARA SOLUÇÕES DE BAIXO CARBONO

Mudança combina negócios químicos e de downstream, centraliza tecnologia e busca maior integração corporativa

Por epbr - 1 de fevereiro de 2022 - Em Internacional, Mercados, Petróleo e gás, Transição energética



ExxonMobil lançou em 2021 hub de captura de carbono de US\$ 100 bilhões ao longo do canal de navios de Houston/Texas/EUA
(foto: ExxonMobil/Divulgação)

A ExxonMobil anunciou na segunda (31/1) a simplificação de sua estrutura. A partir de 1º de abril, a empresa será organizada em três linhas de negócios — ExxonMobil Upstream Company, ExxonMobil Soluções de Produtos e ExxonMobil Soluções de

Baixo Carbono. Veja o anúncio

As divisões serão apoiadas por uma única organização de tecnologia, a ExxonMobil Tecnologia e Engenharia, e outros grupos de prestação de serviços centralizados.



O movimento aproveita a consolidação de grandes projetos em toda a corporação em 2019. E combina empresas químicas e de downstream, centralizando tecnologia e engenharia e outros serviços de suporte.

“Alinhar nossos negócios ao longo de cadeias de valor focadas no mercado e centralizar a entrega de serviços fornece a flexibilidade para garantir que nossos recursos mais capazes sejam aplicados às mais altas prioridades corporativas e nos posiciona para oferecer maiores retornos aos acionistas”, comenta Darren Woods, presidente e diretor executivo.

Segundo a companhia, a mudança faz parte da estratégia para construir negócios globalmente competitivos, de olho também na transição energética.

A ExxonMobil está a caminho de ultrapassar US\$ 6 bilhões em economia de custos estruturais até 2023, em comparação com 2019, quando começou a simplificação da estrutura de negócios.

Entre as mudanças, o Upstream será consolidado em uma única organização, a ExxonMobil Upstream Company, que será liderada por Liam Mallon, ex-presidente da ExxonMobil Upstream Oil and Gas Company.

A empresa também está mudando sua sede corporativa de Irving, Texas, para seu campus ao norte de Houston. A previsão é concluir a transferência até meados de 2023.

Posicionamento na transição energética

Liderada Karen McKee, ex-presidente da ExxonMobil Chemical Company, a nova ExxonMobil Soluções de Produtos terá como missão reduzir emissões de gases de efeito estufa e resíduos plásticos, desenvolvendo produtos mais sustentáveis, como combustíveis de baixo carbono para o transporte comercial, incluindo aviação e marítimo.

O portfólio também prevê produtos químicos para descarbonizar setores como agricultura, saúde e energia renovável; além de lubrificantes e plásticos que melhoram a eficiência dos veículos tradicionais e elétricos.

“Uma colaboração mais próxima e o novo modelo de negócios simplificado permitirão que a empresa aumente o valor do acionista e posicione a ExxonMobil para o sucesso através da transição energética”, diz Woods.

A ambição é liderar o mercado em vendas de polietileno e outros produtos químicos de alto valor e ocupar a segunda posição de mercado em aromáticos, lubrificantes e aditivos de combustível.

E tenta atender à pressão de investidores por uma estratégia mais clara para o futuro de baixo carbono.

Em maio, o investidor ativista Engine No. 1 conquistou duas cadeiras no conselho da ExxonMobil, após ter questionado a estratégia climática da empresa.

Desde 2020, o Engine No. 1 solicita que a empresa diversifique gradualmente seus investimentos para migrar dos combustíveis fósseis para outras fontes.

Já a ExxonMobil Tecnologia e Engenharia terá como prioridades o desenvolvimento de novas tecnologias para reduzir significativamente o custo das reduções de emissões dos escopos 1, 2 e 3, e reduzir as emissões de gases de efeito estufa no nível de ativos; além aumentar os rendimentos e receitas da produção.

A divisão será liderada por Linda DuCharme, ex-presidente da ExxonMobil Upstream Integrated Solutions e ExxonMobil Upstream Business Development.

Shell também anuncia mudança de sede

Outra empresa do setor petroquímico que anunciou recentemente sua mudança de sede foi a Shell.

Em novembro do ano passado, a companhia decidiu abandonar sua estrutura de ações duplas e transferir a sede da Holanda para a Grã-Bretanha.

Na Holanda, a companhia vem enfrentando ações judiciais pelo impacto de suas operações sobre o clima.

Na esteira da transferência de sede, recentemente (em 21/1), a empresa anunciou também que vai retirar do nome o “Royal Dutch” – parte da sua identidade desde 1907. Dutch significa holandês, na tradução do inglês.

A companhia anunciou que não emitirá novos certificados de ações e que os já existentes continuam valendo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSONARO INCLUI REFORMA TRIBUTÁRIA COMO PRIORIDADE NO CONGRESSO EM 2022

Em documento entregue ao Congresso, governo também fez alerta para risco fiscal em 2022

Por Dimitrius Dantas



Bolsonaro participa da cerimônia de início do ano legislativo no Congresso Foto: Agência Câmara

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro incluiu a Reforma Tributária como um dos projetos prioritários do Executivo no Congresso Nacional neste ano.

Em discurso na sessão que abriu os trabalhos legislativos de 2022, Bolsonaro listou iniciativas do governo na área econômica e destacou a

mudança nos impostos como um dos pontos de destaque.

Anteriormente, o presidente já tinha dito publicamente que era muito difícil aprovar grandes reformas em anos eleitorais. Segundo ele, a proximidade do pleito impedia que deputados aceitassem aprovar projetos que pudessem ter consequências negativas nas eleições.

Apesar disso, na Mensagem ao Congresso, entregue ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e ao presidente da Câmara, Arthur Lira, o governo federal incluiu a reforma tributária.

— Ante todo esse cenário, diversos projetos legislativos merecem atenção e análise do Congresso Nacional neste ano de 2022 para a consecução dos programas e das políticas públicas em curso. Aqui, destacamos o da Portabilidade da Conta de Luz, o do Novo Marco Legal das Garantias e o da Reforma Tributária — afirmou Bolsonaro.

No último dia 10 de janeiro, em entrevista à "Jovem Pan", Bolsonaro disse que as reformas não deveriam avançar em 2022.

— A gente gostaria que a reforma administrativa avançasse. Mas eu tenho 7 mandatos de deputado federal e nesses anos que têm eleição para presidente, senadores e deputados, são anos difíceis, não tem negociação. O parlamentar no final das contas vê onde vai pagar o preço daquele voto contrário ou favorável a tal proposta — afirmou.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

Principal proposta da reforma é simplificar a cobrança de impostos Foto: Edilson Dantas / Agência O GloboFoto: Edilson Dantas / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002616-f06-5b7/FT460B/88532361_EC-JundiaiSP19-06-2020Centro-de-Distribuicao-da-Via-VarejoREABERTURA-DESENCADEI.jpg

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

Os produtos e serviços têm impostos municipais, estaduais e federais Foto: Ana Branco / Agência O GloboFoto: Ana Branco / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002545-4b5-91a/FT460B/87573005_SOS-Rio-de-Janeiro-RJ-19-03-2020-Circulacao-de-pedestres-em-ruas-de-Copacabana-Na-foto.jpg

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Remédios no Brasil custam, em média, cinco vezes mais do que lá fora Foto: PixabayFoto: Pixabay

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002641-837-c1a/FT460B/77285229.jpg>

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

Perfume tem tributação maior que água de colônia Foto: Rag Dutra / Rag DutraFoto: Rag Dutra / Rag Dutra

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002657-69a-c84/FT460B/86032493_EI-beleza-stillPerfumes-1-Yes-Im-Pink-First-de-Cacharel-R-23990-2-Women-de-Calvin-K.jpg

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim



Brasil é o país em que empresas gastam mais tempo para calcular e pagar imposto Foto:

PixabayFoto: Pixabay

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002686-b34-74e/FT460B/office-1209640_1920.jpg

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Muitas regras para tantos impostos causa prejuízo às empresas Foto: PixabayFoto: Pixabay

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25002704-bb6-192/FT460B/money-4418858_1920.jpg

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

Segundo Bolsonaro, a expectativa é de que alguns projetos que já tramitam na Câmara e no Senado possam avançar, mas que não há perspectiva para novas propostas.

— É ano eleitoral, pouquíssima coisa anda. A gente espera que o que esteja no Parlamento, prossiga. Novas propostas, acho muito difícil — disse.

Durante todo o discurso, Bolsonaro celebrou a retomada na economia brasileira. Na mensagem, o governo disse que espera um crescimento de mais de 5% em 2021.

— A realidade da economia brasileira também foi foco das atenções e ações do Governo Federal, que prosseguiu adotando medidas para uma retomada econômica sólida, contínua e sustentável. Implementamos medidas de redução de encargos fiscais para empreendedores e investidores, beneficiando e incentivando vários setores da nossa economia — disse Bolsonaro.

Entre as medidas adotadas pelo governo nos últimos três anos, Bolsonaro listou a aprovação do Marco Legal de Ferrovias, da nova Lei do Gás, o aumento do Auxílio Brasil para R\$ 400, além do leilão do 5G e do avanço no processo de entrada na OCDE.

Governo faz alerta para 'risco fiscal'

Além disso, em um documento entregue ao Congresso Nacional, o governo federal também alertou para o risco fiscal no ano de 2022 em razão do provável aumento de juros nas economias desenvolvidas. Segundo a Presidência, essa medida deve levar à uma redução da liquidez global e ao aperto das condições financeiras de países emergentes como o Brasil.

"O risco fiscal é um elemento relevante. Os países emergentes apresentam condições fiscais mais vulneráveis, especialmente após as políticas fiscais expansionistas para combater os efeitos econômicos da pandemia. Menor espaço fiscal, eventuais rebaixamentos de rating soberano e ameaças de default no horizonte evidenciam a necessidade de se buscar a consolidação fiscal. No cenário atual, em que as projeções de dívida de longo prazo de forma geral encontram-se acima das observadas antes do início da pandemia, o compromisso com a sustentabilidade fiscal torna-se ainda mais relevante", afirmou.

Nos últimos meses, os alertas da equipe econômica para a situação fiscal têm sido repelidos pela ala política do Palácio do Planalto, que patrocinou mudanças como o aumento do Auxílio Brasil para R\$ 400 e o reajuste de 33% do piso de professores.

Segundo o governo, entre os elementos negativos do cenário da economia brasileira em 2022 estão a sinalização das condições financeiras mais restritivas tanto dentro do país quanto no exterior, além de eventuais episódios de elevação nos prêmios de risco.

O governo, entretanto, também listou elementos positivos para 2022.

"A continuação da recuperação do mercado de trabalho e do setor de serviços; o desempenho favorável de setores menos ligados ao ciclo de negócios, como a indústria extrativa e agropecuária; a continuidade do processo de normalização da economia à medida que a crise sanitária arrefece. Contudo, ressalta-se que, para a promoção do crescimento sustentável e inclusivo da economia, é essencial perseverar no processo de reformas estruturais e ajustes necessários na economia brasileira", apontou o governo federal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2022

GOVERNO PREVÊ CORTE DE 25% NO IPI. PARA PRESSIONAR ESTADOS, REDUÇÃO PODE CHEGAR A 50%

Objetivo do percentual maior seria para evitar aumento do ICMS

Por Manoel Ventura



Indústria de plásticos em São Paulo. Corte no IPI deve atingir todos os setores Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo federal avalia um corte linear de 25% nas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que incide sobre a indústria nacional e cujos percentuais cobrados variam conforme o produto.

Esse corte pode ser maior, podendo chegar a 50%, caso os estados aumentem o ICMS como resposta à perda de arrecadação, de acordo com integrantes do Executivo.

Apenas o tributo sobre o cigarro e bebidas não devem ser reduzidos. A arrecadação do IPI é repartida com estados e municípios. Por isso, o corte de 25% geraria um impacto de R\$ 10 bilhões para a União e de R\$ 10 bilhões para governadores e prefeitos, segundo cálculos da equipe econômica.

Baixar o IPI sobre todos os produtos é um desejo antigo do ministro da Economia, Paulo Guedes, que agora volta à mesa num contexto de alta da arrecadação e de disputa com governadores sobre o ICMS e com relação aos reajustes salariais de servidores.

Uma vantagem para o governo é que o IPI pode ter as alíquotas alteradas por decreto, sem necessidade de passar pelo Congresso Nacional. Os percentuais hoje variam de 0% a 30% dependendo do produto comercializado, podendo chegar a 300% no caso de cigarros que contenham tabaco.

A redução dos impostos também é uma estratégia do governo para tentar conter a inflação, que se tornou uma das principais dores de cabeça do presidente Jair Bolsonaro em 2022, ano eleitoral.

O Ministério da Economia calcula que a arrecadação subiu cerca de R\$ 100 bilhões de forma estrutural, ou seja, permanente, que não depende da inflação. Guedes avalia que parte dessa



arrecadação pode ser transformada em redução de impostos e não em aumento de salários do funcionalismo.

Mais de 20 estados já anunciaram reajustes aos servidores neste ano, depois de dois anos com salários congelados, uma contrapartida aos gastos decorrentes da pandemia de Covid-19. No governo federal, só há espaço reservado no Orçamento para aumentos a policiais federais.

Para integrantes do Ministério da Economia, a redução do IPI se encaixa também nessa estratégia de mostrar que é possível reduzir os impostos. Por isso, auxiliares de Guedes afirmam que, caso os governadores aumentem o ICMS como forma de compensar a queda de arrecadação com o IPI, o corte no imposto subirá para 50% (no lugar dos 25% que já estão praticamente fechados).

O governo fechou o ano de 2021 com um déficit equivalente a 0,4% do Produto Interno Bruto, mas Guedes não vê problemas em reduzir os impostos, mesmo que isso faça o rombo subir para 0,6% do PIB.

O Palácio do Planalto negocia com o Congresso uma proposta que permite redução dos impostos federais sobre o diesel e sobre o gás de cozinha sem necessidade de compensação. Em mais uma frente de disputa com os governadores, os estados também serão autorizados a reduzir o ICMS sobre o produto, numa estratégia de Bolsonaro para pressionar os estados.

Inicialmente, essa proposta também previa redução do imposto sobre a gasolina e da energia elétrica, mas isso não deve mais ocorrer.

O PIS/Cofins sobre o diesel custa hoje R\$ 0,33 por litro ao consumidor. O governo federal já havia zerado a Cide sobre o diesel em 2018. Se zerar o PIS/Cofins, deixa de arrecadar com a venda do combustível.

Para reduzir o imposto sobre diesel, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige uma compensação (seja por aumento de receita ou corte de despesa), porque se trata de um benefício a um setor específico. Para driblar essa exigência, o governo passou a negociar uma proposta com parlamentares que permite a redução do tributo sem necessidade de compensação.

Inicialmente, a ideia era reduzir os impostos sobre os combustíveis por meio de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC). A tendência agora é mudar a forma e fazê-lo por projeto de lei, que tem uma aprovação mais fácil e pode ser vetado parcialmente por Bolsonaro, o que não é possível nos casos de PEC.

Por outro lado, não é necessário compensar uma redução geral do IPI, por se tratar de um benefício a todos os setores e por ser um imposto regulatório

Sempre foi um desejo de Guedes reduzir o IPI, assim como baixar as tarifas de importação. No ano passado, foi anunciado um corte de linear da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul em 10%. Agora, o ministro avalia que há timing para reduzir o IPI, inclusive para não prejudicar a indústria nacional com os cortes nas tarifas de importação.

Em evento nesta segunda-feira, o ministro mencionou que a ideia inicial era usar o excesso de arrecadação para permitir a reforma do Imposto de Renda (IR). Como a reforma parou no Senado, ele afirmou ser possível reduzir tributos para, nas suas palavras, o “aumento de arrecadação não vai ficar na mão do estado obeso”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/02/2022

POR QUE ANALISTAS FALAM EM RISCO DE ESTAGNAÇÃO DEPOIS DE INDÚSTRIA CRESCER 3,9% EM 2021, APÓS DOIS ANOS EM QUEDA

Setor teve alta de 2,9% em dezembro, acima da previsão do mercado, mas acumulado no ano passado não recupera todas as perdas na pandemia

Por Glauce Cavalcanti



Fábrica da Volks em São Bernardo do Campo (SP): setor automotivo puxa recuperação da indústria Foto: Agência O Globo

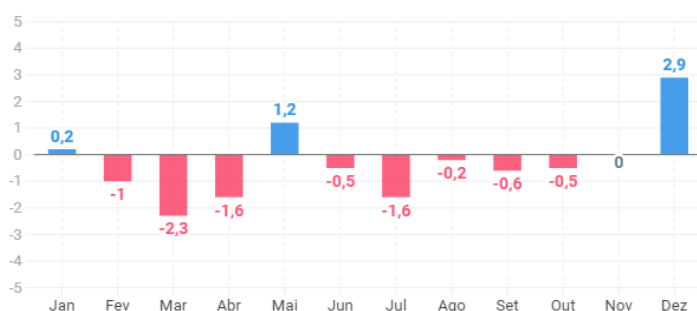
RIO – A produção industrial brasileira cresceu 2,9% em dezembro, segundo dados divulgados pelo IBGE nesta quarta-feira.

Em 2021, a indústria avançou 3,9%, após dois anos seguidos de queda, mas ainda não foi suficiente para compensar a perda de 2020, quando o setor foi fortemente afetado pela pandemia e recuou 4,5%.

O crescimento de dezembro foi o primeiro desde maio deste ano, colaborando para eliminar parte da perda registrada entre junho e outubro, que foi de 3,3%. Em novembro, houve estabilidade.

O desempenho da produção industrial brasileira

Variação frente ao mês anterior (em %)



Fonte: IBGE

A Flourish chart

Variação frente ao ano anterior (em %)



Fonte: IBGE

A Flourish chart

essa perda. Houve melhora, mas o quadro geral (decrecente) permanece — avalia André Macedo, gerente da PIM do IBGE.

Produção de máquinas e equipamentos avançou 1,2% em dezembro

Em dezembro, houve avanço nas quatro categorias econômicas, com crescimento em 20 dos 26 segmentos que englobam.

Entre as quatro categorias, houve alta de 4,4% em bens de capital (máquinas e equipamentos); de 1,2% em bens intermediários; de 3,1% em bens de consumo; e de 6,9% em duráveis.

Antes da divulgação, analistas ouvidos pelo Valor Data estimavam alta de 1,6% em dezembro e de 3,8% no ano. Após os resultados, especialistas ouvidos pelo GLOBO previram um ano difícil para a indústria, com risco de estagnação.

O patamar do último mês de 2021, porém, ainda está 0,9% abaixo do registrado em fevereiro de 2020, portanto antes da pandemia. Ficando ainda 17,7% aquém do ponto mais alto da série, em maio de 2011.

— Dezembro traz uma sinalização positiva. O crescimento de 2021 interrompe dois anos seguidos de resultado negativo, com -1,1% em 2019 e -4,5% em 2020. Então, o avanço de agora se dá sobre uma perda muito grande nos anos anteriores, e ainda não recuperamos

Na comparação com dezembro de 2021, porém, só houve avanço em bens de capital (5,8%), enquanto intermediários (-3,9%), bens de consumo (-9,4%) e duráveis (-16,8%) foram na direção oposta.

Setor com maior recuperação é o de bens de capital

Dentre as atividades analisadas, há nove em patamar superior ao anterior à pandemia, numa lista encabeçada por máquinas e equipamentos, que está 16,5% acima de fevereiro de 2020, seguida de produtos de madeira (14,4%).

Outras 16 atividades estão abaixo do nível pré-Covid, com manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos (-24,9%) e móveis (-17,8%) na lanterna.

Ainda é cedo, avalia Macedo, para dizer que a indústria inicia uma trajetória de retomada do crescimento.

— Apesar do crescimento de 3,9% no ano, ainda permanece em trajetória decrescente. A indústria retomou o fôlego no início de 2021, crescendo 13% no primeiro semestre. Mas recuou 3,4% no segundo. O resultado acumulado dos últimos meses mostra que o setor vem perdendo intensidade. Há uma interrupção nessa trajetória, mas não há leitura que permita colocar que se está iniciando outra.

Agravamento da pandemia é desafio em 2022

Na comparação entre os meses de dezembro de 2021 e de 2020, a indústria recuou 5%.

Rafael Cagnin, economista do Instituto de Estudos para o desenvolvimento industrial (Iedi), destaca que a comparação com o fim do primeiro ano de pandemia demonstra a perda de dinamismo do setor.

No fim de 2020, diz ele, a indústria estava 3% acima do patamar pré-pandemia, expansão que foi perdida.

'Eventual estagnação'

Com isso, 2022 poderá ser um ano de estagnação na produção industrial:

— Sem os efeitos estatísticos que favoreceram a alta de 2021 (pela base de comparação enfraquecida), devemos ter um baixíssimo dinamismo em 2022, podendo vir uma eventual estagnação. Vai se tornando claro que o PIB praticamente não vai crescer. Há uma deterioração do quadro da pandemia que prolonga a desorganização das cadeias globais, o que deve ser um problema ao menos no primeiro semestre deste ano — diz Cagnin. — E, no mercado interno, o quadro é dramático, com desemprego de dois dígitos e inflação.

Silvio Campos Neto, da Tendências Consultoria, vai além, já prevendo retração:

— Temos em 2022 um quadro bastante desafiador e revisamos nossa estimativa para a produção industrial para -1,4% contra 2021. Existe a perspectiva positiva de que problemas com as cadeias globais sejam reduzidos ao longo do ano. De outro lado, com alta de juros, incertezas econômicas e políticas, cresce a incerteza e investimentos são postergados, a população segue com baixo poder de compra.

Cagnin pontua que a indústria enfrenta dificuldade para crescer desde 2014. De lá para cá, registrou expansão apenas em 2017 (2,5%) e 2018 (1%), além do ano passado. Haveria duas questões a serem levadas em conta:

— Existe um problema que é a perda de faturamento, margem, lucro acumulado da indústria, que são a base de financiamento do investimento privado no país. Em paralelo, o resto do mundo avança numa sistematização do setor, se modernizando, digitalizando, com apoio de políticas



públicas. Corremos o risco de ficar de fora dessa nova indústria emergindo no mundo — alerta o economista.

O cenário de eleições presidenciais, diz ele, também pode funcionar como freio. Com o quadro de incerteza, “diante de programas de governo muito distintos”, o setor produtivo tende a ficar em compasso de espera, mais uma vez prejudicado pela incerteza, frisa Cagnin.

No ano, indústria automobilística se destacou

No acumulado do ano, a indústria teve resultados positivos em 18 das 26 atividades investigadas, com destaque para veículos automotores, reboques e carrocerias (20,3%), máquinas e equipamentos (24,1%) e metalurgia (15,4%). Notícias em imagens nesta quarta-feira pelo mundo

O crescimento de 3,9% foi o maior desde 2010, quando houve avanço de 10,2%.

Melhora na produção de veículos

O panorama da indústria em 2022 ainda reflete problemas enfrentados pelo setor desde o início da pandemia. Com a Covid-19, houve uma completa desorganização da cadeia produtiva global, levando fábricas a fechar devido ao desabastecimento de componentes importados.

O problema foi mais grave no primeiro ano da pandemia, mas se manteve em 2021.

No geral, um conjunto de fatores freia o desempenho da produção industrial, explica Macedo.

— A demanda doméstica está sob efeito negativo do período de inflação mais elevada, que reduz a renda das famílias. A alta de juros encarece o crédito e seguimos com um contingente elevado de mais de 12 milhões de pessoas fora do mercado de trabalho. Há alguma recuperação, mas a massa salarial não avança. Tudo isso afeta a decisão de consumo das famílias e de investimento pelas empresas, estando na base do que afeta a economia e a produção industrial.

A falta de peças afetou particularmente o setor automotivo, que havia registrado queda de 27,9% em 2020. Segundo Macedo, o crescimento do setor neste ano também não reverte as perdas do ano anterior. Em 2021, o destaque foi a produção de caminhões.

Com o aumento de 12,2% em veículos automotores, reboques e carrocerias em dezembro, a atividade foi a que mais puxou o crescimento da indústria em dezembro e demonstrou recuperação importante em produção, encerrando o ano 3,4% abaixo do patamar de fevereiro de 2020. Um mês antes, essa diferença era de -13,9%.

Dezembro foi o quarto mês consecutivo de crescimento do setor, num período em que teve ganho acumulado de 17,4%.

Outro segmento que puxou o desempenho no último mês do ano foi o de produtos alimentícios, com crescimento de 2,9%, embora desacelerando na comparação com novembro (7,1%).

Indústria de alimentos ajudou a puxar alta

A alta foi puxada pelo aumento da produção de açúcar e pela reativação das exportações de carne bovina para a China. Fica ainda 4,1% abaixo do patamar pré-Covid.

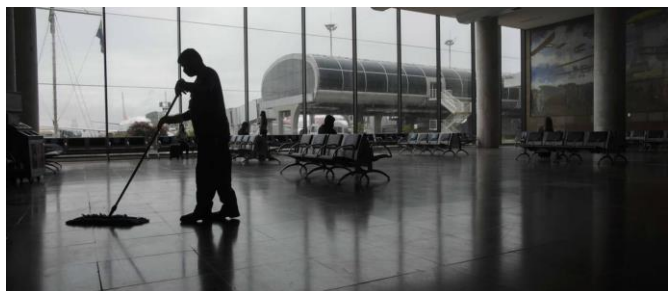
O resultado de dezembro é a primeira alta depois de cinco meses de queda e um novembro de variação nula, diz o IBGE.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/02/2022

MESMO COM DECISÃO DE LEILOAR SANTOS DUMONT ISOLADAMENTE, PREFEITURA E GOVERNO DO RIO COBRAM LIMITE A AUMENTO DE VOOS

Equipes de Paes e Castro comemoram retirada de outros terminais do bloco, mas consideram essencial mudar modelo para evitar o esvaziamento do Galeão

Por Raphaela Ribas



Saguão do aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo/10-12-2020

RIO — A decisão do governo federal de promover um leilão exclusivo para o Aeroporto Santos Dumont não resolve a questão central do modelo de concessão previsto no edital, na avaliação de

autoridades fluminenses.

Governo estadual e prefeitura do Rio avaliam que é preciso prever restrições ao aumento do número de voos no Santos Dumont. Sem essa mudança, será inevitável o esvaziamento do Galeão, com prejuízos à economia da cidade e do estado.

Na segunda-feira, o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, anunciou ao lado do presidente Jair Bolsonaro e do governador do Rio, Cláudio Castro, que o aeroporto será leiloado separado do bloco do qual fazia parte, que contemplava também os aeroportos de Jacarepaguá, no Rio, e os de Uberlândia, Uberaba e Montes Claros, em Minas Gerais.

Um dos argumentos contra a venda em blocos era que licitar o Santos Dumont junto com aeroportos menos atraentes poderia reduzir o apetite dos investidores e, conseqüentemente, o valor total da venda.



Governo estuda mudanças na licitação do Aeroporto Santos Dumont Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo/10-12-2020

De outro lado, com o leilão do terminal isolado, segundo fontes, a disputa poderia ficar ainda mais acirrada e resultar em maior pressão por aumento de voos para obter retorno mais rápido.

Prejuízo econômico

Governo e prefeitura avaliam que o modelo de concessão atual, proposto pela União, que não limita a expansão de voos no Santos Dumont, é prejudicial para a economia local e para o Galeão, que poderia até mesmo paralisar totalmente suas operações.

— O tema central continua sendo o modelo de concessão. A decisão foi positiva, é um passo importante, mas isso não pode acabar aqui. Ainda que se coloquem gatilhos contratuais para que ambos os aeroportos cresçam juntos, hoje, existe uma situação em que um é predatório ao outro — afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico, Chicão Bulhões.

O secretário sustenta que falta um sistema coordenado no Rio de Janeiro entre os dois aeroportos para que não sejam esvaziados os voos regionais.

Eles são necessários para assegurar a conectividade e alimentar rotas internacionais. Sem essa atuação coordenada, o risco é que a tarifa de voos regionais que decolam do Rio fique maior.

Reunião do grupo de trabalho

Nesta quarta-feira, a prefeitura vai participar pela primeira vez da reunião do grupo de trabalho criado pelo Ministério da Infraestrutura com cinco técnicos do governo federal e cinco do estadual para revisar o edital.



Estrutura para desembarque no Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo/26-11-2021

A representante que vai ao terceiro encontro do grupo será a subsecretária de Regulação e Ambiente de Negócios, Carina de Castro Quirino.

O secretário estadual da Casa Civil, Nicola Miccione, reforça que o governo vai insistir na redução de voos.

— Um grupo técnico continua seus trabalhos discutindo os demais pontos importantes da modelagem — ressalta Miccione.

Segundo Miccione, o novo edital deve contemplar a lógica de que os dois terminais fazem parte de um mesmo centro de aeroportos:

— Essa complementariedade deve ser levada em conta. Não é possível avaliar um sem a existência do outro, considerando que ambos fazem parte de um mesmo sistema intermodal. O ponto principal é ter uma competição que não canibalize o Galeão e, claro, não prejudique o Santos Dumont.

O ex-secretário de Transportes do Rio e assessor da presidência da Fecomércio, Delmo Pinho, integrante do grupo, concorda com ambos e considera significativa a mudança de estrutura no leilão, desde que venha acrescida das limitações na operação no Santos Dumont ainda este ano.

Na terça-feira, o presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), deputado André Ceciliano (PT), disse que está na hora de “refazer a conta e mudar o ponto chave do edital para o Rio, que é o limite do número de passageiros”.

— Caso contrário, vamos ter que fazer um pouso forçado num momento crucial da recuperação da nossa economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2022

NA EXPECTATIVA POR REFIS, RECEITA RECEBE QUASE 600 MIL PEDIDOS DE ADESÃO AO SIMPLES EM JANEIRO

Prazo final para regularização de dívidas é 31 de março. Expectativa é de que Congresso consiga articular derrubada de veto de Bolsonaro de projeto de refinanciamento para essas empresas

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA - Quase 600 mil empresas realizaram sua adesão ao Simples Nacional no mês de janeiro, divulgou a Receita Federal nesta terça-feira. A alta procura é explicada pelo prazo estendido para a regularização de débitos de empresas deste regime. São 437,4 mil pedidos pendentes de empresas que seriam beneficiadas por este prazo extra.

Decisão do Comitê Gestor do Simples Nacional, tomada em meados de janeiro, mudou para o dia 31 de março o prazo final para a regularização de pendências.



Negociação: Para blindar teto de gastos, governo avalia trocar PEC dos Combustíveis por projeto de lei

A prorrogação desse prazo para regularização de débitos do Simples dá mais tempo para o Congresso se articular após o recesso parlamentar para derrubar o veto do presidente Jair Bolsonaro ao projeto que permitiria o parcelamento de R\$ 50 bilhões de dívidas de pequenas e microempresas.

Aprovada no final de 2021, a proposta foi vetada pelo presidente neste mês de janeiro. A justificativa para o veto foi de "inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público", mas havia a preocupação de que o presidente desrespeitasse a legislação, pois o projeto não apresentava uma compensação financeira para a renúncia tributária.

O deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), presidente da Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE) e relator do Refis do Simples na Câmara, diz que os números "falam por si":

— Os números comprovam a importância de darmos condições para que essas empresas encontrem o equilíbrio orçamentário, para que paguem o que ficou para trás, continuem investindo e possam pagar os impostos atuais, e a necessidade da derrubada do veto.

O deputado diz que há uma cobrança em cima de Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para o chamamento de uma sessão do Congresso "o mais rápido possível", com a avaliação do veto do Refis na pauta e que há maioria formada para a derrubada deste veto.

O presidente do Sebrae, Carlos Melles, diz que a entidade está trabalhando junto aos parlamentares para reforçar a importância da derrubada do veto do projeto que cria o Programa de Reescalamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (RELP), que daria mais fôlego para essas pequenas empresas.

— Sair do Simples pode significar o fim da empresa e uma queda na geração de empregos, que tem sido mantida principalmente pelas micro e pequenas empresas — comentou.

Última rodada da pesquisa de Impacto do Coronavírus nos Pequenos Negócios, realizada pelo Sebrae em parceria com a FGV, mostrou que 66% das empresas estão endividadadas, sendo que 28% já estavam inadimplentes. Cerca de 1,8 milhão de empresas já estavam inscritas na dívida ativa da União por débitos do Simples, sendo 160 mil microempreendedores individuais. Esses débitos somam R\$ 137,2 bilhões.

Adesão em alta

De acordo com a Receita, ao longo do mês de janeiro foram recebidos 599.876 pedidos de opção pelo Simples Nacional. Desses, 133.455 já foram deferidos. Entre os pedidos pendentes estão os de 437.477 empresários, que foram beneficiados com a prorrogação do prazo de regularização de pendências.

A orientação para as empresas que estão na situação pendente é de que busquem regularizar a situação o quanto antes, para que a adesão ao regime simplificado seja confirmada e possam usufruir dos benefícios.

Ainda segundo o balanço da Receita, 2.405 pedidos foram indeferidos e outros 26.539 foram cancelados.

O estado do Rio de Janeiro foi responsável por 46.525 pedidos e o Espírito Santo, 10.381, informou a divisão da 7ª região fiscal.

Inicialmente esse prazo também se encerraria em 31 de janeiro, mas a ampliação até o dia 31 de março foi decidida após entendimento do comitê gestor de que neste momento de retomada da

economia em virtude dos efeitos provocados pela pandemia da Covid-19 é necessário dar mais fôlego para que as empresas do Simples se reestrutrem e regularizem as pendências.

Após o veto de Bolsonaro ao Refis para micro, pequenas e médias empresas inscritas nos Simples e microempreendedores individuais (MEI), o governo já divulgou um novo programa para renegociação de dívidas dessas empresas.

Foram editadas, uma portaria e um edital da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), que são menos vantajosos que o Refis aprovado pelo Congresso e que só valem para quem tem débitos inscritos na dívida ativa da União. A medida, portanto, não vale para quem tem dívidas apenas no âmbito da Receita Federal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO VAI CRUZAR DADOS PARA DISPENSAR SEGURADOS DO INSS DE FAZEREM PROVA DE VIDA PRESENCIAL

Novas regras já valem, mas instituto vai ter até 31 de dezembro deste ano para implementar a mudança; até lá, o bloqueio de pagamento de benefícios por falta da comprovação de vida fica suspenso

Por Redação, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Segurados do INSS não terão mais de fazer a chamada prova de vida presencialmente. Em vez disso, o governo promete cruzar diversos dados (incluindo informações de Estados, municípios e empresas privadas) para confirmar que a pessoa está viva, dispensando a presença física nas agências.

A mudança foi anunciada nesta quarta-feira, 2, e o INSS terá até 31 de dezembro para concluir a implementação do sistema. Até lá, o bloqueio de pagamento de benefícios por falta da comprovação de vida ficará suspenso.

A prova de vida é feita uma vez por ano pelas instituições financeiras com o objetivo de impedir fraudes e garantir o pagamento dos benefícios sem interrupções. Em razão da pandemia da covid-19, a exigência tinha sido suspensa em março de 2020 até 1º de junho de 2021.

A partir de agora, a obrigação de fazer a prova de vida é nossa, do INSS", disse o presidente do órgão, José Carlos Oliveira. "Como faremos? Com todas as bases de dados de todos os órgãos de governo. Se o cidadão renovou um passaporte, se o cidadão tirou uma carteira de identidade

ou renovou uma carteira de identidade; se o cidadão votou, e de dois em dois anos ele vota; se o cidadão fez uma transferência de imóvel; se o cidadão fez uma transferência de veículo; se o cidadão fez uma operação na iniciativa privada, vamos aceitar isso como prova de vida."

Prova de vida foi suspensa em março de 2020 até junho de 2021, por conta da covid-19; governo irá cruzar dados ou buscar a captura da biometria do beneficiário em casa. Foto: Werther Santana/Estadão



De acordo com o presidente do INSS, mesmo que não haja registro de atividades, o governo buscará a captura da biometria do beneficiário em casa. "O INSS proverá meios, com parcerias que fará, para que o servidor, o Correio, para que essa entidade parceira vá à residência e faça a captura biométrica na porta do segurado. Para que o segurado não saia mais da sua residência", afirmou. Segundo comunicado do Ministério do Trabalho e Previdência, também serão usados servidores do INSS ou entidades conveniadas e parcerias, mas os detalhes só vão ser divulgados depois.

Oliveira participou de cerimônia no Palácio do Planalto junto com o presidente Jair Bolsonaro. "Levar pessoa acima de 80 anos para fazer prova de vida é um ato de desumanidade", disse Bolsonaro. Segundo Oliveira, 36 milhões de brasileiros se deslocam para fazer a prova de vida atualmente, sendo que cerca de 5 milhões tem mais de 80 anos de idade.

Ato do presidente também definirá quais serão os meios, informações registradas ou base de dados aceitos como prova de vida. Poderão ser utilizados, por exemplo, os registros de vacinação, de consultas no Sistema Único de Saúde (SUS), aquisição ou renovação de empréstimo consignado, votação nas eleições, emissão de passaporte, carteira de identidade ou de carteira de motorista, entre outros.

Mesmo assim, se o segurado do INSS quiser ir presencialmente ao banco para realizar a prova de vida, a instituição financeira não pode se recusar a fazer a comprovação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/02/2022

PROPOSTA DE REDUÇÃO DE IPI AGRIDE MODELO DA ZONA FRANCA DE MANAUS, DIZ ASSOCIAÇÃO

Presidente do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Cieam), que representa as empresas da região, diz que a ideia do governo desrespeita o diferencial tributário do polo industrial

Por Márcia De Chiara, O Estado de S.Paulo

A proposta de reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) avaliada pelo Ministério da Economia desagrada a indústria da Zona Franca de Manaus, que tem como um dos diferenciais a isenção de IPI sobre o que produz.

"Mais uma vez o ministro da Economia Paulo Guedes está agredindo o modelo da Zona Franca e desrespeitando o nosso direito constitucional desse diferencial tributário e o principal deles é o IPI", afirma o presidente do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Cieam), Wilson Périco.

O executivo diz que, se for adotada, a medida poderá colocar em risco os cerca de 500 mil empregos diretos e indiretos que há hoje na capital amazonense por conta do polo industrial. Isso ocorre num momento em que o País precisa da geração de vagas de trabalho, argumenta.



Périco frisa que, ao mexer no IPI, o governo aumenta a insegurança jurídica para os investidores estrangeiros. Segundo ele, a maioria das grandes empresas instaladas no polo industrial da Zona Franca são multinacionais. E, diante dessa possível mudança, poderão atender o mercado brasileiro de outro país. "Não tenho dúvida de que a grande maioria das multinacionais vai optar por isso."

Zona Franca de Manaus; segundo associação, a maioria das grandes empresas instaladas no



polo industrial são multinacionais Foto: Câmara Municipal de Manaus

Ele reforça também que, mesmo com os benefícios tributários concedidos às empresas da Zona Franca de Manaus, o Amazonas é hoje um dos poucos estados superavitários na arrecadação de tributos federais em relação ao repasse compulsório da União recebido. “Devolvemos limpo para o governo três vezes o valor do repasse compulsório.”

Redução linear

Como mostrou o Estadão, o governo Jair Bolsonaro estuda reduzir as alíquotas do IPI linearmente em 15% a 30%. A ideia em discussão é reduzir a alíquota incidente sobre todos os produtos, para não beneficiar setores. Ficariam de fora apenas aqueles que têm “externalidade negativa”, que, por exemplo, trazem prejuízos ao consumidor, entre eles cigarros e bebidas alcoólicas.

A redução de 30% impactaria em R\$ 24 bilhões a arrecadação de tributos, o que também diminuiria o repasse do imposto aos Estados (metade da arrecadação do IPI vai para o caixa dos governadores).

Ontem, o ministro da Economia, Paulo Guedes, citou a possibilidade de reduzir IPI sobre produtos de linha branca, como fogão, geladeira e máquinas de lavar, como forma de auxiliar consumidores de renda mais baixa e indústria. A medida foi adotada nos governos dos presidentes petistas Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff para estimular o consumo. / COLABOROU LORENN RODRIGUES

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2022

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BILHÃO DE TONELADAS EM 2021, ALTA DE QUASE 5%

Órgão projeta que atividade portuária crescerá 2,4% este ano em relação ao ano passado

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A movimentação do setor portuário em 2021 cresceu 4,8% em relação ao ano anterior, com 1,210 bilhão de toneladas de cargas movimentadas. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o número representa um novo recorde no País. Os dados foram divulgados nesta quarta-feira, 2, pela agência em balanço sobre os dados do segmento no ano passado.

A expectativa da Antaq é de que, em 2022, a atividade portuária continue crescendo. Estudos do órgão apontam que, neste ano, 1,239 bilhão de toneladas serão movimentadas, alta de 2,4% em relação ao ano passado. "Pelos próximos quatro anos, a agência prevê a manutenção do viés de alta na movimentação portuária. Em 2026, a expectativa é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025", apontou a Antaq.

A movimentação de contêineres e de carga geral solta estão entre as que tiveram maior avanço em 2021, com crescimento de 11% e 11,3%, respectivamente. Em seguida, ficou o granel líquido, que registrou alta de 8%. Já a movimentação do granel sólido cresceu 1,8%.

De acordo com a Antaq, entre as principais cargas, o minério de ferro continua sendo o maior em quantidade, com 370,4 milhões de toneladas movimentadas no ano passado, aumento de 4% em comparação com 2020.

A navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas, alta de 5,4% em relação a 2020. Segundo o órgão, 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação vai para a China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).



Navio cargueiro sai carregado do porto de Santos; movimentação do setor portuário cresceu 4,8% em 2021 Foto: Márcio Fernandes/Estadão

Quebra de safra

Os números do setor, no entanto, foram afetados negativamente pela queda na produção de milho e açúcar em 2021, o que impactou especialmente a situação do Porto de Santos (SP) e de Paranaguá (PR). De acordo com a

Antaq, a movimentação geral recuou de 0,9% em relação a 2020 tanto em Santos quanto em Paranaguá.

Na avaliação da área técnica da agência, a situação desses portos foi afetada pelo recuo dos dois produtos agrícolas no ano passado. A produção total de milho enfrentou um tombo de 15% ante 2020. Já a cana-de-açúcar registrou uma queda de 10,1% na produção em 2021, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os números vão ao encontro dos dados de movimentação de milho e açúcar nos portos brasileiros divulgados pela Antaq. O recuo na movimentação do milho foi de 35,6% em comparação com 2020. Com relação ao açúcar, a redução foi de 8,1%.

A situação também pode ter afetado a performance geral dos portos localizados no arco amazônico, que abrange instalações em Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Roraima, Rondônia, Tocantins e Maranhão. Há anos, essa região vem aumentando sua participação no transporte portuário de milho e soja, abrigando 45% do que foi movimentado em relação a essas duas commodities no ano passado. Havia uma expectativa de que, em 2021, a movimentação dos dois produtos nesses portos ultrapassasse a do restante do País. Na avaliação de técnicos da agência, no entanto, esse contexto pode ter sido afetado justamente pela redução drástica na atividade do milho.

Outra queda de movimentação portuária destacada pela agência foi a do minério de ferro durante o segundo semestre, de 2,6% - apesar de, no ano, a variação em relação a 2020 ter sido positiva, de 4%.

Reporto

Durante entrevista sobre os dados, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou ainda que o fim do benefício fiscal do setor, conhecido como Reporto, não concede às empresas que eram atendidas por ele um direito "automático" ao reequilíbrio de contratos. Ele afirmou ser legítimo que as companhias que se sintam prejudicadas procurem a Antaq, mas destacou que tais questões precisam ser analisadas tecnicamente pela agência. "A não renovação não faz com que se enseje de plano o deferimento do pedido de reequilíbrio", disse Nery.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, o setor portuário prevê uma onda de pedidos de reequilíbrio de contratos caso o benefício fiscal conhecido como Reporto não seja retomado. A volta da benesse foi vetada pelo presidente Jair Bolsonaro na sanção do projeto de incentivo à cabotagem, o BR do Mar. Responsável por suspender a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens no segmento portuário e de ferrovias, o Reporto começou a funcionar em 2004 e perdeu a validade em 2020.

A estimativa é de que o fim do regime a partir de 2022 vá representar uma tributação que pode, em alguns casos, chegar a 42% na compra de equipamentos portuários.

Presente na entrevista, o secretário Nacional de Portos do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, reconheceu que a renovação do Reporto seria importante para o setor. A pasta atuou pela renovação do benefício, mas foi vencida pela posição da equipe econômica.

“A decisão foi técnica, pautada nas previsões da lei de responsabilidade fiscal. Cabe a nós trazer boas oportunidades de investimentos aos setores. A notícia do Reporto, para nós, é uma má notícia, mas não é definitiva”, afirmou Piloni.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2022

CHINESES VOLTAM A ANALISAR OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Projetos de ferrovias, portos e rodovias têm sido avaliados, mas os investidores estão mais seletivos; planos seguem estratégia de garantir o escoamento de produtos para a China ou do país asiático para outros países

Por Juliana Estigarribia, O Estado de S.Paulo

O setor de infraestrutura no Brasil está retornando, gradualmente, ao radar da China, após o baque causado pela covid-19 na economia global. Embora a nova realidade exija uma alocação de recursos mais seletiva, investidores chineses estão voltando a avaliar projetos que incluem ferrovias, portos e até rodovias, conforme apurou o Estadão/Broadcast. Os planos continuam seguindo a estratégia de garantir o escoamento de produtos para a China ou da China para outros países.

O diretor da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-China (CCIBC), Kevin Tang, afirma que a economia chinesa está desacelerando e muitos dos grupos que antes investiam fora da China estão com níveis elevados de endividamento. “No médio prazo, há um grande potencial para a China voltar ao mercado, mas não com a mesma euforia de antes. Os alvos serão muito mais seletivos”, diz Tang.

Efeito da pandemia

Investimentos diretos da China no Brasil caíram 74% em 2020

Valor investido

ANO A ANO, EM BILHÕES DE DÓLARES



Fonte: CEBC

Número de projetos

ANO A ANO



ESTADÃO

Segundo o dirigente, um dos principais alvos potenciais de investimentos é a cadeia logística brasileira, não só para garantir o escoamento eficiente de produtos agrícolas e minerais para a China, mas também para melhorar a distribuição de empresas que estão firmando raízes no Brasil, como o Alibaba, dono da gigante do comércio eletrônico AliExpress.

“Com o crescimento do e-commerce, vai aumentar a demanda por centros de distribuição, eficiência dos portos, áreas de cargas das empresas, entre outros”, afirma Tang.

Entre 2007 e 2020, os investimentos chineses no Brasil, em geral, somaram US\$ 66,1 bilhões, segundo dados do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). Mas em 2020, último dado disponível, esse investimento ficou em US\$ 1,9 bilhão, o menor patamar desde 2014, principalmente por conta dos problemas provocados pela covid-19.



Setor de ferrovias está nos planos; grupos chineses se movimentam para estruturar ramais ferroviários no País. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Conforme os dados do CEBC, em valores, os investimentos chineses são concentrados nos setores elétrico (com 48% do total de 2007 a 2020) e petrolífero (com 28% do total). Também

são feitos majoritariamente por 16 empresas estatais centrais – diretamente subordinadas ao Conselho de Estado da China – que atuam no Brasil e responderam por 82% dos investimentos acumulados de 2007 a 2020.

Projetos de grande porte

Os alvos no setor de infraestrutura continuam sendo projetos de grande porte envolvendo obras, mas os investidores do país asiático vêm diversificando os projetos. No radar estão oportunidades de investimento em portos do Sul do País, bem como a concessão de rodovias do litoral paulista, do governo de São Paulo. "Os chineses podem entrar na disputa mesmo que para perder. Ou seja, para aprender fazendo", diz uma fonte próxima às negociações.

O setor de ferrovias também está nos planos. Grupos chineses se movimentam para estruturar ramais ferroviários no País, como no Pará, por exemplo. De acordo com uma fonte próxima a esses investidores, "além de considerar fatores usuais de qualquer projeto como risco-retorno, segurança jurídica, financiabilidade, os chineses levam em consideração um componente importante, que é a inserção do projeto no grande plano da China de garantir o seu abastecimento interno".

A reportagem apurou que estão ainda no radar dos chineses projetos de mobilidade urbana, como metrô e monotrilho, além de energia, iluminação pública e petróleo e gás, dentro da estratégia de estabelecer relações econômicas e geopolíticas que facilitem ou barateiem o fluxo de bens, serviços e tecnologias para o desenvolvimento da China.

Novo normal

O sócio do Souto Correa Advogados Guilherme Rizzo Amaral relata que houve uma queda expressiva dos investimentos vindos da China em 2020, em meio à pandemia. No ano passado, contudo, ocorreu uma mudança dessa tendência. "Em 2021, vimos um aumento dos investimentos, o que denota um reaquecimento dos negócios entre os dois países", diz Rizzo, que é membro da comissão instituída pela Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional para acompanhar a iniciativa Belt and Road, do governo chinês.

Segundo o especialista, é natural que os chineses ampliem a atuação no Brasil, especialmente em setores ligados à construção. "Estes investidores podem entrar como concessionários ou na execução das obras, podendo fazer até os dois papéis. Os chineses estão buscando entender cada vez mais como funcionam as áreas de infraestrutura no País."

No entanto, diante das incertezas em decorrência do ano eleitoral, Tang, do CCIBC, acredita que o investidor chinês pode aguardar as eleições para tomar uma decisão. Mas ele elogia o trabalho feito por alguns ministros como Tarcísio Freitas (Infraestrutura) e Tereza Cristina (Agricultura) para promover a parceria entre Brasil e China.

"O próprio governo brasileiro entendeu que precisa ter uma boa relação com seu maior parceiro de negócios. Se houver uma mudança de governo, a relação entre os dois países pode até ficar melhor, mas a China é muito pragmática, tem olhar de longo prazo", afirma Tang.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2022

PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 3,9% EM 2021, APONTA IBGE

Setor interrompeu sequência de seis meses sem alta e subiu em dezembro

Por Vinicius Neder e Cícero Cotrim, O Estado de S.Paulo

RIO E SÃO PAULO - A produção industrial subiu 3,9% em 2021 em relação ao ano anterior, de acordo com os dados da Pesquisa Industrial Mensal, divulgada nesta quarta-feira, 2, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Foi o maior avanço anual desde 2010, mas insuficiente para recuperar totalmente as perdas de 2020, quando o tombo de 4,5% na produção foi marcado pela pandemia de covid-19.

Na comparação mensal, a produção industrial subiu 2,9% em dezembro em relação a novembro, a primeira alta desde maio de 2021. Interrompeu uma sequência de seis meses de desempenhos negativos ou com variação nula. Foi a maior alta desde agosto de 2020, quando avançou os mesmos 2,9% ante julho daquele ano, ainda nos primeiros meses de recuperação após o fundo do poço atingido no início da pandemia. O IBGE também divulgou que revisou o resultado da produção industrial em novembro ante outubro de 2021, de uma ligeira queda de 0,2% para variação nula. A taxa de outubro ante setembro passou de -0,6% para -0,5%.

A alta de dezembro ocorreu em 20 dos 26 setores investigados na Pesquisa Industrial Mensal - Produção Física e foi puxada pelo salto de 12,2% na produção de veículos automotores, reboques e carrocerias e pelo avanço de 2,9% na fabricação de produtos alimentícios.

Também contribuíram para o desempenho os setores de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (alta de 12%), metalurgia (3,8%), indústrias extrativas (1,6%), produtos de minerais não-metálicos (2,0%), máquinas e equipamentos (1,3%), celulose, papel e produtos de papel (1,7%) e couro, artigos para viagem e calçados (4,5%).



Funcionários trabalham; IBGE divulgou o resultado da produção industrial em 2021 Foto: Taba Benedicto/Estadão

Problemas estruturais

Segundo especialistas, os problemas estruturais de competitividade persistem, e os gargalos nas cadeias globais de produção (que levam à escassez e encarecimento de insumos, como semicondutores) ainda não ficaram totalmente para trás. Para piorar, a variante Ômicron do novo coronavírus e a fraqueza do consumo doméstico representam riscos para este ano.

O avanço de 2,9% produção industrial em dezembro ante novembro foi "fora do padrão" mostrado pelo setor industrial ao longo de 2021, segundo André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE. "Dezembro traz alento, vínhamos com quedas sucessivas, mas ainda assim é um primeiro ponto. Não temos uma leitura que nos permita colocar que está iniciando uma trajetória ascendente da produção", afirmou Macedo.

Mesmo a disseminação do crescimento – a produção cresceu em 20 dos 26 ramos pesquisados pelo IBGE, na passagem de novembro para dezembro passado – estaria mais associada a uma



correção após meses de queda do que a uma perspectiva de aumento de demanda ou de solução dos gargalos nas cadeias globais de produção, disse o pesquisador do IBGE.

O mesmo vale para a indústria automotiva, uma das mais atingidas pela escassez de insumos, que viu sua produção saltar 12,2% ante novembro. A produção de veículos, ao lado da alta de 2,9% na fabricação de alimentos, puxou o crescimento agregado na passagem de novembro para dezembro.

“A produção industrial surpreendeu, sem dúvida, mas acho que vale a pena contextualizar esse avanço, depois de uma sequência longa de declínios”, disse o estrategista-chefe do Banco Mizuho para América Latina, Luciano Rostagno. “Me parece mais um ajuste do que uma mudança de tendência, porque o cenário para a indústria este ano é desafiador”, completou.

Em nota, o estrategista-chefe do banco digital Modalmais, Felipe Sichel, citou como elementos do cenário desafiador novas restrições nas cadeias de produção que poderão ser causadas pelo avanço da Ômicron, a continuidade do ciclo de alta da taxa básica de juros no Brasil (que arrefece o ímpeto de consumo, especialmente de bens duráveis), a perspectiva de alta de juros também nos Estados Unidos (que pode elevar ainda mais a cotação do dólar) e a incerteza trazida tanto pelas eleições gerais de outubro quanto pelo desequilíbrio das contas do governo.

“A surpresa positiva (em dezembro passado) ainda não apaga o cenário desafiador para a indústria nos próximos meses”, escreveu Sichel.

Trajatória de piora

Macedo, do IBGE, destacou ainda que o avanço mais acelerado de dezembro não apagou a trajetória de piora ao longo de 2021, ano que era mesmo para ser marcado por forte alta, que já 2020 foi de queda grande, por causa da pandemia. O pesquisador lembrou que, em agosto do ano passado, a produção industrial registrava avanço de 7,2% no acumulado em 12 meses. Essa alta foi minguando mês a mês, até chegar aos 3,9% no fechamento do ano.

Além disso, mesmo com a alta de 2,9% ante novembro, o nível da atividade da indústria ainda está 0,9% abaixo do registrado em fevereiro de 2020, antes de a covid-19 se abater sobre a economia. Na comparação com o pico da produção na série histórica do IBGE, registrada em maio de 2011, o desempenho de dezembro passado ainda está 17,7% abaixo.

Outro sinal de alerta é que essa retomada perante ao quadro anterior à pandemia é desigual entre as atividades industriais: 16 ramos ainda estão abaixo do nível de produção de fevereiro de 2020, nove estão acima do visto antes da pandemia, enquanto um setor, a indústria extrativa, está exatamente no mesmo patamar pré-pandemia.

A discrepância ocorre também entre as categorias econômicas da indústria, lembrou Macedo. Enquanto o nível de produção de bens duráveis estava, em dezembro, 16,4% abaixo do registrado em fevereiro de 2020, a produção de bens de capital estava 22,7% acima do patamar pré-pandemia.

A fabricação de bens de capital fechou 2021 com salto de 28,3% ante 2020. Segundo Macedo, o bom desempenho foi puxado por caminhões, maquinário destinado à agropecuária, como tratores e colheitadeiras, e maquinário destinado para a construção civil. Os bens de capital utilizados pela própria indústria são exceção, especialmente quando se compara o desempenho de dezembro passado com o de igual mês de 2020, disse Macedo. A alta de 5,8% na produção de bens de capital ante dezembro de 2020 foi espalhada, mas a produção de máquinas industriais caiu 13% na mesma base de comparação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS PODE SER COMPROMETIDA POR ERRO "GIGANTESCO"

Falha metodológica foi identificada nos estudos técnicos referentes à privatização da Eletrobras. Subavaliação no valor da outorga é "gigantesca"

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília



Torres da Eletrobras: Governo pretendia realizar neste ano a capitalização da estatal — Foto: Custódio Coimbra/Agência

O Globo Um erro metodológico identificado nos estudos técnicos referentes à privatização da Eletrobras revelou uma subavaliação "gigantesca" no valor da outorga que deverá ser paga ao governo pelos novos donos da empresa. O montante exato só será conhecido quando o ministro Vital do Rêgo devolver o processo ao plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), o que deve ocorrer

entre o fim deste mês e o começo de março.

Vital pediu vista do caso na última sessão do ano passado, quando o relator, ministro Aroldo Cedraz, apresentou seu voto com uma série de ressalvas, entre as quais o próprio valor da outorga, definido em R\$ 23,2 bilhões.

Segundo o Valor apurou, o gabinete de Vital do Rêgo identificou uma falha metodológica relacionada à potência das usinas hidrelétricas da Eletrobras, o que revelou subavaliação "expressiva" no valor final da outorga. O suposto erro elevaria em bilhões de reais o montante a ser pago pelos novos controladores.

O governo pretendia realizar neste ano a capitalização da estatal, mas o calendário eleitoral e os entraves no TCU colocam a programação em sério risco. Anunciado na gestão do expresidente Michel Temer, o processo de privatização da Eletrobras está em tramitação no TCU desde 2018.

Na última sessão do ano passado, o ministro Walton Alencar, considerado um aliado do presidente Jair Bolsonaro (PL), demonstrou desconforto com o pedido de vista e disse que o TCU estava dando ao mercado a impressão de que a Eletrobras "não seria privatizada".

"Dependendo do tamanho da lupa com que se examina as questões tratadas no tribunal, sempre problemas podem surgir e crescer", reclamou Alencar, para quem "o mercado é quem vai definir" o valor final da empresa.

Ele foi rebatido por Vital, que esclareceu que não estava tratando da modelagem da desestatização, mas apenas do valor da outorga que, ele lembrou, vai interferir no preço da conta de luz. "Vai ser cobrado a mim e ao mais pobre dos brasileiros, pois tem impacto diretamente sobre a questão tarifária", argumentou o ministro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

SOJA PUXOU MOVIMENTAÇÃO RECORDE NO PORTO DE PARANAGUÁ EM JANEIRO

Embarques da oleaginosa somaram 714,87 mil toneladas no mês passado, um desempenho bem acima da média para essa época do ano

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



Exportação de soja no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Jonne Roriz/AE

Os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, exportaram 714,87 mil toneladas de soja em janeiro, um desempenho bem acima da média para essa época do ano, segundo a administração dos terminais. Com o impulso dos embarques da oleaginosa, a movimentação total de cargas, somando exportação e importação, chegou a 4,15 milhões de toneladas, um recorde para o mês.

O volume total cresceu 15% em relação a janeiro de 2021, quando quase não houve embarques de soja. Segundo operadores do segmento, a oleaginosa exportada via Paranaguá em janeiro era remanescente da safra passada. Os produtores aceleraram as vendas para abrir espaço para a nova colheita.

“Essa é a primeira vez que passamos de 4 milhões de toneladas logo no primeiro mês do ano”, diz, em nota, Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná. Até então, o recorde na movimentação de cargas em Paranaguá em janeiro havia sido registrado em 2016, quando o volume total chegou a 3,76 milhões toneladas.

No mês passado, as exportações em Paranaguá somaram 2,19 milhões de toneladas, volume 25% superior ao de janeiro de 2021. Depois da soja, os produtos mais embarcados foram farelo de soja (345,31 mil toneladas), açúcar (224 mil toneladas), milho (218,36 mil toneladas) e frango (176,43 mil toneladas).

As importações, por sua vez, cresceram 7% em janeiro, para 1,8 milhão de toneladas. Os produtos mais descarregados em Paranaguá foram os fertilizantes, com 903,3 mil toneladas, quase 17% mais que o de janeiro de 2021. Depois dos adubos, os volumes de derivados de petróleo (410,83 mil toneladas), álcool (70,41 mil toneladas) e malte e cevada (69,09 mil toneladas) foram os mais altos nas importações feitas no mês passado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

PORTOS DO PAÍS REGISTRAM 1,21 BILHÃO DE TONELADAS EM CARGAS AO LONGO DE 2021

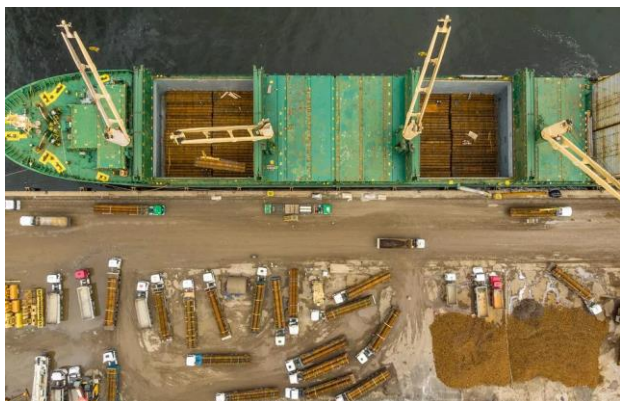
Minério de ferro respondeu por 370,4 milhões de ton., alta de 4% em relação a 2020 – produto responde pelo maior volume embarcado nos terminais brasileiros

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou nessa quarta-feira (2) que os portos brasileiros movimentaram 1,21 bilhão de toneladas de cargas em 2021. Com isso, os carregamentos em terminais públicos e privados registraram crescimento de 4,8% ano passado, frente ao acumulado em 2020.

“São números muito positivos, que mostram o sucesso do programa de arrendamento e do programa BR do Mar, que mostra todo o potencial do nosso setor de cabotagem que pode ser ainda mais alavancado”, disse o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Durante o balanço da Antaq, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou o crescimento da movimentação de cargas nos portos. “Quando o setor produtivo precisou de uma resposta, o setor portuário deu essa resposta”, disse ele, ao criticar a onda de pessimismo em relação à economia brasileira.



Minério movimentou 370,4 milhões de toneladas em 2021, alta de 4% em relação a 2020; produto responde pelo maior volume de carga — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Um dos segmentos de carga de maior expansão em 2021 foi o de contêineres, que contou com o incremento de 11,3% no ano passado, alcançado 60,1 milhões de toneladas. A movimentação de contêineres representa 11% de todo o volume de cargas movimentadas nos portos brasileiros.

A carga de granel sólido, que tem participação de 58%, aumentou 1,8% em 2021 frente a 2020. Ao todo, o setor movimentou 703,6 milhões de toneladas. Já a carga de granel líquido alcançou 313,7 milhões de toneladas transportadas. Isso representou expansão de 8% frente a 2020.

Carga geral solta teve alta de 11% ano passado, alcançando 60,1 milhões de toneladas -- essa categoria tem participação de 5% na movimentação de todos os portos brasileiros. Minério de ferro movimentou 370,4 milhões de toneladas em 2021, com alta de 4% em relação a 2020. Esse produto responde pelo maior volume de carga movimentada nos portos brasileiros.

Para 2022, a Antaq projeta a movimentação de 1,239 bilhão de toneladas, com expansão de 2,4% sobre 2021. Em 2026, a expectativa da agência é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025.

Origem x destino

Estudos da Antaq mostram que 51% do que o Brasil exporta pela navegação de longo curso vão para China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/02/2022

FERROVIAS PLANEJAM ‘REGULAÇÃO PRIVADA’

Com novo marco legal, setor de ferrovias se prepara para autorregulação
Por Taís Hirata — De São Paulo

Os operadores de ferrovias se preparam para adotar o sistema de autorregulação, uma inovação incluída no novo marco legal do setor, aprovado no fim do ano passado. A ideia é que regras operacionais e técnicas sejam transferidas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para uma entidade privada, criada pelas próprias empresas.

Os atuais operadores defendem que esse papel seja assumido pela ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários). Porém, essa decisão e os termos de como será a transição terão que passar por regulamentação adicional (o que deverá vir por decreto) e por discussões entre empresas e órgão regulador.

A autorregulação deverá se aplicar apenas a temas de padronização técnico-operacional. Por exemplo: a idade máxima para o uso de material rodante; a velocidade que trens podem imprimir em determinada curvatura; regras específicas de segurança no transporte de cargas perigosas. Também terá a função de conciliar conflitos entre empresas, exceto quando estes forem de natureza comercial e concorrencial. A ANTT, que segue como reguladora de assuntos econômicos, também atuará como supervisora da entidade autorreguladora.

“A ideia é deixar a ANTT focar na regulação econômica e delegar a parte técnica às empresas, que conhecem o dia a dia da operação. Hoje, há temas específicos que são regulados de forma inadequada porque a agência federal não tem essa vivência e acaba muitas vezes assumindo uma postura excessivamente cautelosa”, avalia Fernando Paes, diretor-executivo da ANTF.

Ele cita como exemplo o transporte de combustíveis. Hoje, ferrovias como a Transnordestina e a Norte-Sul já têm operações relevantes desse tipo de carga, porém, a avaliação é que o potencial de expansão do segmento é muito grande, a partir da autorregulação. “Hoje as normas da ANTT trazem muita dificuldade e inibem o transporte de combustíveis por ferrovias. Com a nova lei, isso poderá mudar”, diz.



Paes, diretor da ANTF: “A ideia é deixar a ANTT focar na regulação econômica e delegar a parte técnica às empresas, que conhecem o dia a dia da operação” — Foto: Silvia Costanti/Valor

Questionada sobre o novo modelo, a ANTT afirma que sua interferência nos temas que forem repassados à entidade de autorregulação será exceção. Porém, caso as normas afetem a competitividade do mercado, deverá haver atuação de “órgãos de defesa da concorrência e do regulador

ferroviário”. A agência diz que ainda está estudando de que forma será feita essa fiscalização do autorregulador ferroviário.

O órgão também afirma que a edição de regras pelo autorregulador não impede que a ANTT também tenha normas sobre o mesmo tema, porém, sob outra ótica, por exemplo, do acompanhamento da prestação do serviço. Portanto, a agência irá analisar caso a caso a necessidade de revogar suas resoluções em vigor.

Para analistas, o modelo de autorregulação é uma novidade no segmento de concessões de transportes, mas já é bastante conhecido em outros setores. Um caso de referência é o Conar (Conselho Nacional de Autorregulamentação Publicitária). Outro exemplo citado é o do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que tem uma atuação semelhante, avalia Patrícia Sampaio, professora da FGV Direito Rio.

Para ela, o modelo de autorregulação no geral traz benefícios e riscos. O lado positivo é que as normas são feitas com mais conhecimento técnico, tendem a ter mais adesão e menos questionamentos e judicialização. Por outro lado, há alguns pontos de atenção. Por exemplo, o risco de criação de barreiras de entrada a novos entrantes, por meio de normas que só os grandes grupos são capazes de cumprir, ou o risco de uma coordenação de operadores que, eventualmente, possa gerar boicote a outros atores do mercado, explica.

No caso específico do setor ferroviário, Sampaio avalia que, o fato de as normas serem direcionadas a temas técnico-operacionais, e não econômicos, esses riscos são mitigados “Ainda há alguma possibilidade de se criarem barreiras de entrada, mas que ainda pode ser dirimido a depender da regulamentação da lei”, diz.



“É importante que haja muita transparência na elaboração de regras, com consultas públicas, além de um estatuto que garanta representatividade a operadores grandes e menores, autorizatários e concessionários, federais e subnacionais”, afirma.

Para Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer, o risco de uma captura da entidade autorreguladora é mitigado pela atuação que a agência federal deverá seguir exercendo. “Em caso de conflitos sobre as regras, a palavra final continua da ANTT, do Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica]”, diz.

Ele avalia que o modelo traz muitas vantagens, não só pela qualidade das normas editadas, mas também por desafogar a ANTT. Porém, o advogado afirma que ainda há muitas dúvidas sobre como o modelo irá evoluir. “É uma novidade, uma mudança em fase muito embrionária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

GRUPO RESPONSÁVEL PELA OBRA ESTÁ NO PAÍS DESDE 1996

Com sede em Madri, Acciona tem mais de cem empresas no mundo e opera com cerca de 1.500 funcionários no Brasil

Por Marsílea Gombata e Taís Hirata — De São Paulo

Correção: Ao contrário do informado na versão anterior do texto, a Acciona comprou um projeto eólico da Casa dos Ventos, e não a Casa dos Ventos. O grupo está no país desde 1996 e não 1986, como informado anteriormente no título.

Acciona, conglomerado espanhol responsável pelas obras da Linha 6-Laranja do metrô de São Paulo, opera em 60 países e está no Brasil há mais de 20 anos.

O conglomerado é formado por mais de cem empresas com sede em Madri. Está no Brasil desde 1996. Possui mais de 1.500 profissionais nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará e Pernambuco. Por dez anos manteve a concessão da chamada Rodovia do Aço (BR393), vendida à KT2 em 2018, participou das obras do Porto do Açu, no Rio, além da construção de dois lotes do Rodoanel Norte, em São Paulo. Também venceu licitações para a construção de linhas e estações de metrô em Fortaleza.

No ano passado, a companhia adquiriu a concessão da Linha 6 do metrô de São Paulo, inicialmente da Move São Paulo, formada por Odebrecht, Mitsui, UTC e Queiroz Galvão. É uma parceria público-privada (PPP) do governo do Estado de São Paulo com a Concessionária Linha Universidade.

No projeto, a Linha Uni é a concessionária, a Acciona é a construtora e um dos acionistas da concessionária. Os trens serão fornecidos pela francesa Alstom, que não faz parte do consórcio.

Depois de pronta, a Linha 6 será operada pela concessionária por 19 anos. A linha terá 15 km de extensão, 15 estações, e ligará Brasilândia, na zona norte, à estação São Joaquim, no centro de São Paulo. A previsão é que transporte 630 mil passageiros por dia.

As obras da Linha 6 ficaram paradas de setembro de 2016 a fevereiro de 2020, quando o governo paulista anunciou que a Acciona assumiria o contrato. Para dar continuidade ao projeto, a concessionária obteve empréstimo de R\$ 7 bilhões no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), aprovado em dezembro. O projeto total está orçado entre R\$ 15 bilhões e R\$ 17 bilhões.

Em entrevista ao Valor em novembro, José Manuel Entrecanales, presidente-executivo global do grupo, disse que a segurança jurídica em torno do contrato da Linha 6-Laranja era uma variável que pesava sobre decisões futuras de investimento no Brasil.

Em agosto, o ministro do STF Dias Toffoli considerou inconstitucional a transferência de concessões de uma empresa para outra e, além disso, determinou que fossem desfeitas operações realizadas nesses moldes - como a compra da concessão pela Acciona. Desde que a decisão foi tomada, há sinais de que esse entendimento pode ser revertido no tribunal: o ministro Gilmar Mendes pediu vista. O próprio Toffoli sinalizou que pode alterar o relatório. O caso segue em aberto.

Entrecanales disse ainda que o plano para a próxima década é ampliar de forma significativa a operação de infraestrutura no Brasil. Ele projeta que o mercado brasileiro ultrapassará o europeu para a empresa nos próximos dez anos e se tornará um dos principais, ao lado de Estados Unidos e Austrália.

Em 2021 o grupo espanhol decidiu entrar no mercado brasileiro de geração de energia renovável. A companhia adquiriu um projeto eólico da Casa dos Ventos, em desenvolvimento na Bahia, com potência de 850 MW e investimentos projetados em € 800 milhões (R\$ 4,8 bilhões). A expectativa é que a construção comece entre o fim deste ano e o começo de 2023.

A empresa planeja também a possível construção de uma usina solar, em área contígua ao parque eólico, que usaria a mesma estrutura de transmissão. Estima-se que a expansão agregaria mais 200 MW de potência e demandaria investimentos adicionais na ordem de R\$ 800 milhões.

A Acciona estuda ainda projetos como Trem Intercidades (TIC) entre São Paulo e Campinas, leilões de saneamento básico em diversos Estados, a concessão da rodovia BR-381/262 entre Minas Gerais e Espírito Santo, além de um projeto imobiliário em Salvador

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Em comunicado, BNDES informa que leilão está previsto para o último trimestre deste ano e que interessados podem enviar contribuições até 16 de março

Por Alessandra Saraiva, Valor — Rio

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abriu nessa segunda-feira (31) consulta pública que trata da desestatização do Porto de Santos (SP), informou nessa terça-feira o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Em comunicado, o banco detalhou que o leilão está previsto para o último trimestre deste ano e que interessados podem solicitar esclarecimentos e enviar contribuições até 16 de março. O BNDES, que organizou estudos sobre o processo por meio de contratação de consultorias especializadas, divulgou ainda o site com informações.



Fábio Abrahão, diretor de Privatizações do BNDES, diz que concessão do Porto de Santos tem como objetivo reduzir custos e gerar competitividade — Foto: Claudio Belli/Valor

De acordo com números citados pelo banco, o porto demandará, ao longo de 35 anos de concessão, cerca de R\$ 16 bilhões de recursos. Esse valor será aplicado em investimentos nos acessos rodoviários, infraestrutura geral, sistemas, aprofundamento e manutenção do canal de acesso, entre outros projetos.

Além disso, o BNDES informou que o critério da licitação será pelo maior valor de outorga a ser paga à União pelo vencedor, que se comprometerá com a manutenção do porto e o atendimento dos índices de desempenho durante 35 anos, a serem fiscalizados pela Antaq.

Fábio Abrahão, diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, afirmou que a concessão do Porto de Santos tem como objetivo “reduzir custos, diminuir a burocracia, contratar investimentos e gerar mais competitividade para a logística nacional por meio do maior polo de importação e exportação do país”.

O BNDES ressaltou que o Complexo Portuário de Santos movimenta mais de 100 milhões de toneladas por ano. Atualmente, é gerido pela Santos Port Authority (SPA), empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

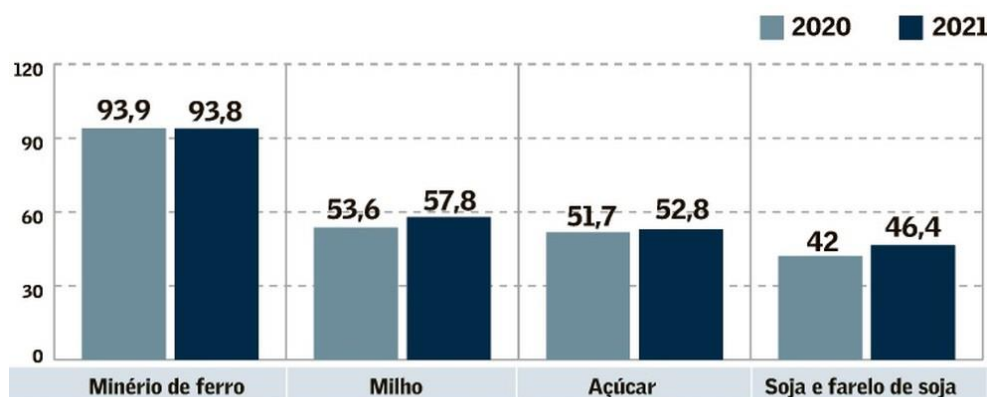
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

FERROVIAS GANHAM MERCADO NA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

Expansão no trilhos

Participação da ferrovia na exportação, por carga, em milhões TU* (%)



Fonte: ANTF. *Tonelada Útil Tracionada

As ferrovias ampliaram sua participação nas exportações dos principais produtos agrícolas, em 2021, segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

No ano passado, 46,4% da soja exportada pelo Brasil chegou aos portos brasileiros por meio de ferrovias, o que representa aumento de 10,4% em comparação com 2020. Esse avanço também foi registrado nas exportações de outras cargas de peso, como o milho, em que houve alta de 7,9% na participação do modal ferroviário, e em açúcar, que teve aumento de 2,1%.

Apesar desse ganho, o volume total de grãos agrícolas transportados nas ferrovias caiu 3,1% em 2021 – redução decorrente de eventos como a quebra de safra do milho e problemas climáticos que impactaram o setor.

Para Fernando Paes, diretor-executivo da associação, o ganho de participação do modal ferroviário é uma tendência que está apenas no início, e que deverá ganhar tração com os novos projetos em construção. “Teremos alguns corredores para ampliar o mercado de grãos, como a extensão da Malha Norte até Lucas do Rio Verde (MT), a Fico [Ferrovia de Integração Centro Oeste], futuramente a ampliação da Fiol [Ferrovia de Integração Oeste Leste]. É uma tendência irreversível, que deverá reparar uma questão histórica”, afirma.



Os números de 2021 já refletem em parte o efeito de novos investimentos no setor, com o tramo central da Norte-Sul em operação e alguns investimentos iniciais na Malha Paulista, que ampliaram a produtividade, diz. Porém, os investimentos em curso deverão proporcionar um salto.

No caso das exportações de minério de ferro, em que a participação do modal ferroviário já é dominante, as ferrovias representaram 93,8% do que chegou aos portos, praticamente empatado com o ano anterior (98,9%). Já os volumes transportados pela indústria siderúrgica tiveram um aumento de 4,1% no ano.

No consolidado de 2021, as operadoras de ferrovias do país encerraram o ano com uma movimentação 1,7% maior, na comparação com 2020 “É um sinal de resiliência do setor, que passou pelo segundo ano de pandemia com crescimento, apesar do cenário econômico e de episódios pontuais como a quebra da safra de milho”, afirma Paes.

Entre os segmentos cuja movimentação mais avançou no ano estão o de combustíveis, que teve alta de 14,5%, e o de celulose, com aumento de 12%

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022

PLATAFORMA DEFINITIVA CHEGA AO CAMPO DE MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS

Unidade será instalada a mais de 150 quilômetros da costa e tem capacidade de produzir até 180 mil barris de petróleo por dia e processar 12 milhões de m3 de gás

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A Petrobras informou que o navio-plataforma (FPSO) Guanabara chegou ao campo de Mero, no bloco de Libra, no pré-sal da Bacia de Santos. Esse será o primeiro sistema definitivo de produção do campo, que é o terceiro maior do pré-sal.

A previsão é que a produção comece ainda no primeiro semestre de 2022. A unidade será conectada agora aos poços, equipamentos submarinos, além de passar pelos testes finais, antes do início da produção.

O FPSO Guanabara foi convertido e integrado no estaleiro DSIC, em Dalian, na China. Depois, a plataforma fez uma parada de cerca de dois meses no estaleiro Drydocks World Dubai (DDWD), em Dubai, onde foram realizadas atividades de comissionamento.

A unidade será instalada a mais de 150 quilômetros da costa, em profundidade d'água que chega a 1.930 metros. Com capacidade de produzir até 180 mil barris de petróleo por dia e processar 12 milhões de m3 de gás, o FPSO Guanabara será o primeiro de uma série de quatro plataformas definitivas programadas para o campo de Mero até 2026.

“O desenvolvimento do campo de Mero será decisivo para mantermos o ritmo acelerado da produção do pré-sal. Além disso, reflete nossa estratégia de focar em ativos em águas profundas, que combinam reservas substanciais, elevada produtividade e resiliência mesmo em cenários de baixos preços do petróleo. Mero consagra ainda o trabalho integrado com nossos parceiros e fornecedores, além de impulsionar soluções inovadoras e sustentáveis, que ampliaram os limites tecnológicos da indústria mundial de petróleo”, disse o diretor de exploração e produção da Petrobras, Fernando Borges.

A área de Libra é operada pela Petrobras, com 40% da concessão, em parceria com a Shell Brasil (20%), TotalEnergies (20%), CNPC (10%) e CNOOC Limited (10%), além da gestora do contrato, a Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2022



FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO E PORTO DO AÇU TENTAM DESTRAVAR FERROVIA LIGANDO O RJ AO ES

Investimento em ramal de 41 km será anunciado em evento com Bolsonaro nesta segunda (31)
Por Nicola Pamplona

RIO DE JANEIRO e SÃO JOÃO DA BARRA (RJ) - O presidente Jair Bolsonaro (PL) anunciou nesta segunda-feira (31) mais uma tentativa de destravar uma ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, que permitiria o escoamento de produção agrícola pelo Porto do Açu, projeto elaborado pelo empresário Eike Batista no norte-fluminense.

A empresa controladora do porto, a Prumo, pediu autorização para a construção de um ramal ferroviário de 41 quilômetros ligando seus terminais a uma região mais próxima do traçado da EF-118, conhecida como Ferrovia Vitória-Rio.

O ramal garantiria carga inicial para a ligação entre o Rio e o Espírito Santo, projeto que começou a ser estudado em 2015, chegou a ser incluído no PPI (Programa de Parcerias e Investimentos) durante o governo Michel Temer mas permanece na gaveta.

O objetivo dos acionistas do porto é dar um sinal de que a ferrovia entre os dois estados é viável. Um trecho ligando a região metropolitana de Vitória a Anchieta (ES) já está comprometido com a Vale e a ligação entre este último ponto e o Açu é negociada com a VLI Logística.

A empresa é concessionária da FCA (Ferrovia Centro Atlântica), que inclui um trecho abandonado entre Vitória e o Rio de Janeiro. A ideia é incluir investimentos em sua recuperação como contrapartida pela renovação da concessão.

O trecho entre Anchieta e São João da Barra tem 160 quilômetros e demandaria investimentos entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 2 bilhões. A Prumo promete R\$ 600 milhões no ramal que liga a malha da FCA ao porto.

O anúncio da autorização foi feito em cerimônia no Porto do Açu com as presenças dos ministros Bento Albuquerque (Minas e Energia) e Tarcísio Gomes de Freitas (Infraestrutura), que teve o lançamento da pedra fundamental de uma térmica de R\$ 5 bilhões.

Aliado de Bolsonaro e apoiador da EF-118, o governador do Rio, Cláudio Castro (PL), participou do evento ao lado de lideranças políticas locais, que alimentam grande expectativa com relação à possibilidade de destravar a ferrovia.

O ramal da Prumo segue o novo marco legal das ferrovias, que permite que empresas privadas proponham e construam novos trechos assumindo todos os custos e riscos da obra — no modelo anterior, o governo elaborava e licitava os projetos.

Será o 22º projeto do programa Pró-Trilhos, lançado após a implantação do novo marco legal, que já tem investimentos previstos em R\$ 102,3 bilhões para a construção de 6.839 quilômetros de trilhos. Na avaliação do mercado, porém, a taxa de mortandade dos projetos tende a ser alta.

Segundo proposta apresentada pela Prumo à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o ramal poderia movimentar 16 milhões de toneladas por ano, com foco em minério de ferro, grãos, carvão, fertilizantes, cimento e combustíveis, entre outras cargas.



O Porto do Açu já vem movimentando fertilizantes, mas precisa da ligação ferroviária para entrar de vez na disputa pela logística do agronegócio no país. Com a ferrovia, diz a Prumo, seria possível buscar grãos no leste de Goiás, no sul da Bahia e no oeste de Minas Gerais.

Inaugurado em 2014 com a expectativa de se tornar um polo industrial baseado no minério de ferro, com a atração de siderúrgicas e montadoras, o Porto do Açu experimentou dificuldades após a derrocada do grupo econômico de Eike Batista.

Após uma reorganização societária que culminou com a criação da Prumo, o porto reforçou a aposta no setor de petróleo e gás e é hoje a oitava maior instalação portuária do país em movimentação, segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Além do terminal de minério que deu origem ao projeto, há um terminal de transferência de petróleo entre navios e outro de cargas gerais. A área sedia ainda uma das principais bases de apoio a plataformas de petróleo em alto mar do país.

Mais recentemente, o gás ganhou maior atenção, com a inauguração de uma termelétrica e projetos para a construção de um gasoduto para receber a produção do pré-sal. Na visita desta segunda, Bolsonaro lançará a pedra fundamental da segunda usina térmica do porto, chamada GNA-2.

Com os dois projetos, o Porto do Açu se torna o maior polo produtor de energia termelétrica do país, com capacidade para gerar até três mil MW (megawatts), o suficiente para abastecer 14 milhões de pessoas. Há planos para a construção de mais duas usinas, dobrando a capacidade de geração de energia da área.

Os projetos são abastecidos por gás importado, mas o plano de investimentos da Prumo prevê a ligação submarina com reservas do combustível em alto mar. A empresa mira ainda em outras indústrias que demandem gás natural e queiram ficar perto do ponto de entrada do combustível no continente.

Entre elas, estão a própria indústria de fertilizantes e a indústria química. A construção do ramal ferroviário é considerada fundamental também para a atração desses novos negócios, ao reduzir o custo de transporte da produção para o interior do país.

A Prumo diz que o Porto do Açu já consumiu cerca de R\$ 20 bilhões e tem outros R\$ 20 bilhões em investimentos previstos, parte deles com o objetivo de ampliar as instalações de movimentação e processamento de petróleo e gás.

A Prumo não quis comentar o assunto.

O repórter viajou a convite do Porto do Açu e da GNA.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 01/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ABS E N-KOM ESTUDAM TÉCNICAS DE INSPEÇÃO REMOTA EM ESTALEIROS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 02 Fevereiro 2022

A sociedade de classificação ABS e o construtor naval Nakilat – Keppel Offshore & Marine (N-KOM) lançaram um projeto para examinar como as técnicas desenvolvidas de pesquisas remotas

em embarcações em serviço, desenvolvidas pela ABS, podem ser aplicadas a pesquisas e inspeções em estaleiros.

As tecnologias de inspeção remota serão aplicadas a seis pesquisas de classe para este teste. Os parceiros testarão como as tecnologias podem ser usadas para verificar a vistoria ou inspeção exigida por inspetores ABS para otimizar a programação e minimizar o tempo de inatividade para o estaleiro, embarcações e a própria certificadora.

Especificamente, o projeto examinará como as técnicas remotas podem ser realizadas na inspeção de folga do leme, inspeção de desgaste do tubo de popa, inspeção de abertura do plugue do leme, teste de válvula de segurança da caldeira, inspeções de montagem antes da soldagem e inspeção visual final da solda de itens não críticos.

Desde o início da pandemia de coronavírus, as sociedades classificadoras, incluindo a ABS, relatam um aumento nas inspeções remotas, apesar de o setor marítimo ser considerado relativamente lento na adoção de novas tecnologias digitais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022

CABOTAGEM E LONGO CURSO CRESCERAM ACIMA DE 5% SOBRE 2020

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02 Fevereiro 2022



Estatístico da Antaq registrou movimentação de 288,3 milhões de toneladas por cabotagem no ano passado. Mais da metade das exportações nacionais tiveram a China como destino.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) registrou crescimento acima de 5% das navegações de cabotagem e longo curso em 2021. A movimentação entre portos da costa brasileira totalizou 288,3 milhões de toneladas no ano passado, o que representou incremento de 5,6% sobre o ano anterior. As principais cargas

transportadas foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registraram alta de mais de 15% no período, de acordo com o estatístico aquaviário da agência.

A navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas no último ano. O número representou crescimento de 5,4% em relação a 2020. Os estudos da Antaq apontaram que 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação têm como destino a China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).

Queda

A navegação interior registrou o transporte de 65,2 milhões de toneladas, o que representou uma redução de 6,1%. As principais cargas transportadas pelos rios brasileiros foram soja e milho, que registraram quedas de 0,5% e 38,7%, respectivamente. A região Norte foi responsável por 74% da movimentação de cargas, seguida pelas regiões Sul (19%), Centro-Oeste (6%) e Sudeste (1%).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022

BR DO MAR: 1ª REGULAMENTAÇÃO SERÁ DELIBERADA PELA ANTAQ

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02 Fevereiro 2022

Diretoria colegiada da agência vai discutir, nesta quinta-feira (3) aprovação de artigo que trata de regras aplicáveis ao afretamento de embarcações. Resolução-minuta encontra-se em sigilo no sistema da agência.

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai deliberar durante a 516ª reunião ordinária, nesta quinta-feira (3), a primeira regulamentação da lei 14.301/2022 (BR do Mar), sancionada no último dia 7 de janeiro. O processo, sob a relatoria do diretor Adalberto Tokarski, diz respeito à regulamentação do artigo 14 da lei, que traz mudanças no marco regulatório do setor de navegação.

O dispositivo analisado está relacionado a regras gerais aplicáveis ao afretamento. O artigo diz que a Antaq deverá definir, no prazo de 90 dias, a partir da data de entrada em vigor da lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como: 'efetivamente operante' e 'pertencente a um mesmo grupo econômico'. A resolução-minuta está em sigilo no sistema da Antaq.

Os termos ajudarão a definir as condicionantes para que a empresa habilitada no BR do Mar possa afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação (EBN) para operar na navegação de cabotagem, conforme estabelecido no artigo 5º da lei.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2022

DECISÃO SOBRE SUBSTITUIÇÃO PARCIAL DE ÁREA EM SANTOS PASSARÁ POR CONSULTA PÚBLICA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01 Fevereiro 2022



Secretaria Nacional de Portos vai receber contribuições sobre mudança da 'área 2' pela área do armazém T31. Audiência pública está prevista para ocorrer dia 21 de fevereiro.

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) promoverá uma consulta pública com a finalidade de subsidiar a tomada de decisão relacionada à substituição parcial da área no Porto de Santos (SP), atualmente ocupada pela Fibria Terminal de Celulose de Santos SPE S/A. O objetivo é avaliar a

substituição da 'área 2', de aproximadamente 12.100 m², pela área do Armazém T31, de aproximadamente 15.000 m².

A audiência pública está prevista para ocorrer no próximo dia 21 de fevereiro, às 15 horas, de forma virtual. As contribuições poderão ser dirigidas à Secretaria de Portos até às 23h59 do próximo dia 7 de março, exclusivamente através da plataforma "Participa + Brasil".

Ao longo do processo administrativo, a Fibria pediu a suspensão de dois leilões realizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em 2020. A empresa alegou que a proposta apresentada pela autoridade portuária era incompatível com os certames realizados pela agência naquele ano.

A Fibria reivindicou, ao menos, a suspensão do leilão 01/2020 apontando sobreposição de áreas e impacto na definição da área STS14. A defesa sustentou que era necessária a suspensão até uma solução para o cumprimento do contrato de arrendamento, tendo em vista que a definição das áreas licitadas dependeria da prévia definição da área 2.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2022

FPSO 'GUANABARA' CHEGA AO CAMPO DE MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS

Da Redação OFFSHORE 01 Fevereiro 2022



A Petrobras informa que o navio-plataforma "Guanabara" chegou ao campo de Mero, localizado no Bloco de Libra, no pré-sal da Bacia de Santos. A plataforma, do tipo FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência de petróleo), será o primeiro sistema definitivo a operar em Mero, terceiro maior campo do pré-sal (atrás apenas de Búzios e Tupi).

Na locação, a unidade será conectada aos poços, equipamentos submarinos e fará testes finais nos próximos meses, antes de iniciar a produção, prevista para o primeiro semestre deste ano. O FPSO "Guanabara" foi convertido e integrado no estaleiro DSIC, em Dalian – China. Após a sua saída da China, efetuou uma parada de cerca de 2 meses no estaleiro Drydocks World Dubai (DDWD), em Dubai, onde foram realizadas atividades de comissionamento.

Com capacidade de produzir até 180 mil barris de petróleo por dia (bpd) e processar 12 milhões de m3 de gás, o FPSO Guanabara será o primeiro de uma série de quatro plataformas definitivas programadas para o campo de Mero no horizonte do nosso Plano Estratégico 2022-2026. A unidade será instalada a mais de 150 km da costa, em profundidade d'água que chega a 1.930 metros, equivalente a quatro vezes a altura do Morro do Pão de Açúcar.

A plataforma tem altura de 172 metros, equivalente a 4,6 estátuas do Cristo Redentor e comprimento de 332 metros, ou três campos de futebol. Além disso, tem capacidade de geração de energia de 100 megawatts, suficiente para abastecer uma cidade de 330 mil habitantes.

“O desenvolvimento do campo de Mero será decisivo para mantermos o ritmo acelerado da produção do pré-sal. Além disso, reflete nossa estratégia de focar em ativos em águas profundas, que combinam reservas substanciais, elevada produtividade e resiliência mesmo em cenários de baixos preços do petróleo. Mero consagra ainda o trabalho integrado com nossos parceiros e fornecedores, além de impulsionar soluções inovadoras e sustentáveis, que ampliaram os limites tecnológicos da indústria mundial de petróleo”, disse o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Fernando Borges.

Uma dessas soluções inovadoras no desenvolvimento da produção deste campo é uma tecnologia inédita, focada na redução de emissões de gases de efeito estufa e aumento da produtividade e eficiência do projeto: o HISEP®, equipamento que irá remover ainda no leito submarino o excesso de gás rico em CO2 presente em Mero. A tecnologia é patente da Petrobras, com potencial para ampliar a produção e a eficiência do campo, além de reduzir custos e emissões de gases. A previsão é que o HISEP® entre em operação conectado à terceira plataforma definitiva programada para o campo de Mero.

O Consórcio de Libra é operado pela Petrobras (40%), em parceria com a Shell Brasil (20%), TotalEnergies (20%), CNPC (10%) e CNOOC Limited (10%), tendo como gestora a Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022

PRIMEIRO NAVIO DO SERVIÇO SAT ATRACA NO PORTO DE NAVEGANTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Fevereiro 2022



Na manhã de domingo (30), atracou o primeiro navio do serviço SAT (South America – Africa – Triangle Service) do armador Hapag-Lloyd, que com escala em Navegantes, conecta os portos de Durban e Luanda. O navio "Polônia" de 220m LOA e 32,3m BEAM, com capacidade de 3,091 TEUs, faz parte da nova linha que a Portonave anuncia para 2022.

Para o supervisor comercial, Luís Lemos, "fechar este contrato do serviço SAT mostra que estamos atentos ao mercado em busca de novas conexões para nossos clientes, assim

como diversificando nosso portfólio de linhas marítimas".

Com a mudança do serviço SAT de Itajaí para Navegantes, a Portonave passa a ter exclusividade das cargas em contêiner do Brasil com origem e destino à África Ocidental, nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, por meio do porto de Luanda, capital de Angola.

Os principais produtos movimentados na exportação desta linha são: proteína, óleos e gordura animal, produtos químicos e madeira e seus derivados. Na importação, aparecem minérios, ferro fundido e produtos químicos inorgânicos.

Atualmente, a Portonave soma 11 linhas para quatro continentes. O tráfego com a África é uma das rotas marítimas mais importantes que envolvem o Brasil e, por meio das exportações, é significativa para a economia de Santa Catarina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022

ESTALEIRO MITSUBISHI CRIA ORGANIZAÇÃO PARA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01 Fevereiro 2022



A Mitsubishi Shipbuilding, parte do Grupo Mitsubishi Heavy Industries (MHI), anunciou nesta terça-feira (1) a criação do Marine Decarbonation Business Development Group. O objetivo é responder à estratégia de transição energética promovida pelo Grupo MHI.

Esta nova organização, segundo a empresa, consolida uma gama de funções, desde o desenvolvimento tecnológico e pesquisa de mercado até a formulação e implementação de estratégias de negócios, para acelerar o

desenvolvimento tecnológico no campo da descarbonização marinha.

Como parte da estratégia de transição energética promovida pelo Grupo, a Mitsubishi definiu um projeto de crescimento chamado "Marine Future Stream", focada no setor naval.

Nesta estratégia, a empresa como metas para a descarbonização da economia marítima. Para tal, pretende utilizar energia limpa, com digitalização, eletrificação e geração de novas ideias através da inovação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022



PORTO DO AÇU E GNA ANUNCIAM INVESTIMENTOS DE R\$ 6 BILHÕES EM INFRAESTRUTURA E ENERGIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA

Investimentos públicos e privados incluem a construção da maior usina a gás natural do setor e obras de infraestrutura nos acessos rodoviários e ferroviários

O Porto do Açu e a Gás Natural Açu (GNA) anunciaram nesta segunda-feira (31) a realização de R\$ 6 bilhões de investimentos em infraestrutura e energia no Porto do Açu, localizado na região norte do Rio de Janeiro.

Os investimentos incluem obras de ampliação dos acessos rodoviários ao porto, a construção de um ramal ferroviário e o lançamento da pedra fundamental da UTE GNA II, oficializando o início das obras da maior usina a gás natural do Brasil, com 1.673 MW.

As obras para ampliação dos acessos rodoviários ao Porto do Açu integram o Pacto RJ, pacote de investimentos em infraestrutura lançado pelo governo do estado do Rio.

Como parte do acordo de cooperação técnica firmado entre o Porto do Açu e o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER/RJ), o CEO do Porto do Açu fez a entrega dos estudos técnicos de engenharia necessários para a licitação das obras, orçadas em R\$ 396 milhões. A ampliação dos acessos rodoviários é fundamental face à relevância estratégica das operações do porto para vários setores-chaves da economia brasileira, e diante das projeções de crescimento do empreendimento nos próximos anos. A ampliação das vias terá ainda impacto positivo na redução do tráfego em áreas urbanas, na segurança viária e na melhoria do escoamento da produção local.

Outro marco do evento foi a cerimônia de assinatura do contrato de autorização ferroviária entre o Ministério da Infraestrutura e o Porto do Açu, que formalizou a primeira autorização privada para construção de ferrovia do Estado do Rio de Janeiro, e primeiro projeto fluminense incluído no Programa Pro Trilhos, do Ministério da Infraestrutura. Corresponde a investimentos de R\$ 610 milhões para construção do trecho de 41 quilômetros de extensão conectando os terminais do Porto Açu ao ramal principal da ferrovia que interligará a região Norte Fluminense à malha ferroviária nacional.

Também durante o evento, a GNA lançou a pedra fundamental da UTE GNA II. Com investimentos de mais de R\$ 5 bilhões, a UTE GNA II será a maior usina a gás natural do país. Seus 1.673 MW equivalem a 10% de toda a capacidade da geração a gás disponível hoje no Sistema Interligado Nacional (SIN) e garantem o abastecimento de 8 milhões de residências.

A usina irá operar em ciclo combinado, o que garante menor custo, menor intensidade de emissão e maior eficiência energética, se comparado às usinas termelétricas em operação. Além disso, durante a operação a UTE GNA II utilizará água do mar.

Para viabilizar a implantação da usina, a GNA e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinaram em 2021 um contrato de financiamento no valor de R\$ R\$ 3,93 bilhões.

“Celebramos hoje oficialmente o início das obras da UTE GNA II. Um grande passo para a consolidação do nosso parque de geração a gás, o maior da América Latina. Um empreendimento estruturante para o país e que vai gerar milhares de empregos, trazendo ainda mais segurança e resiliência ao setor elétrico. Agradecemos a confiança de nossos colaboradores, acionistas, empresas responsáveis pela construção, financiadores, bem como o apoio dos órgãos reguladores e institucionais, nas esferas federal, estadual e municipal, que entendem a

importância da GNA como um vetor de crescimento do mercado de gás e energia para o país”, comentou Bernardo Perseke, CEO da GNA.

O executivo acrescentou que a GNA está investindo no desenvolvimento da infraestrutura para impulsionar o mercado de gás e energia, seguindo o novo marco regulatório. “Acreditamos no potencial do gás natural no contexto de transição energética e queremos ir além, ampliando o acesso ao combustível para indústrias e agentes não conectados à malha de gasodutos. Com a ferrovia estudamos viabilizar gás mais acessível para as indústrias, e levar o GNL recebido pelo terminal da GNA no Porto do Açu para os estados de Minas Gerais e Espírito Santo e, possivelmente, até o Centro Oeste”, completou.

A UTE GNA II integra o maior parque termelétrico a gás natural da América Latina, com 3 GW de capacidade instalada, suficiente para fornecer energia para 14 milhões de residências. A primeira usina, a UTE GNA I, com 1.338 MW, iniciou operação comercial em setembro do ano passado e está gerando energia segura e confiável para o país. A companhia possui, ainda, 3,4 GW de capacidade instalada licenciada, o que permitirá, em um futuro próximo, a expansão do parque termelétrico para chegar a 6,4 GW.

Para abastecer as usinas, está em operação o terminal de GNL da GNA, o primeiro de uso privado do Brasil, onde está atracada a FSRU "BW Magna", embarcação com capacidade para armazenar e regaseificar até 28 milhões de metros cúbicos de gás por dia. Esse volume é superior às necessidades de consumo do parque termelétrico, o que possibilita novas oportunidades de negócios a partir do gás natural. Os planos de expansão contemplam, além do escoamento de gás via ferrovia, a construção de gasodutos terrestres, integrando o Porto do Açu a malha de gasodutos e uma unidade de processamento de gás natural, ambos os projetos em fase de licenciamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2022

APOIO MARÍTIMO FECHOU 2021 COM 92% DA FROTA COM BANDEIRA BRASILEIRA

Por Danilo Oliveira OFFSHORE

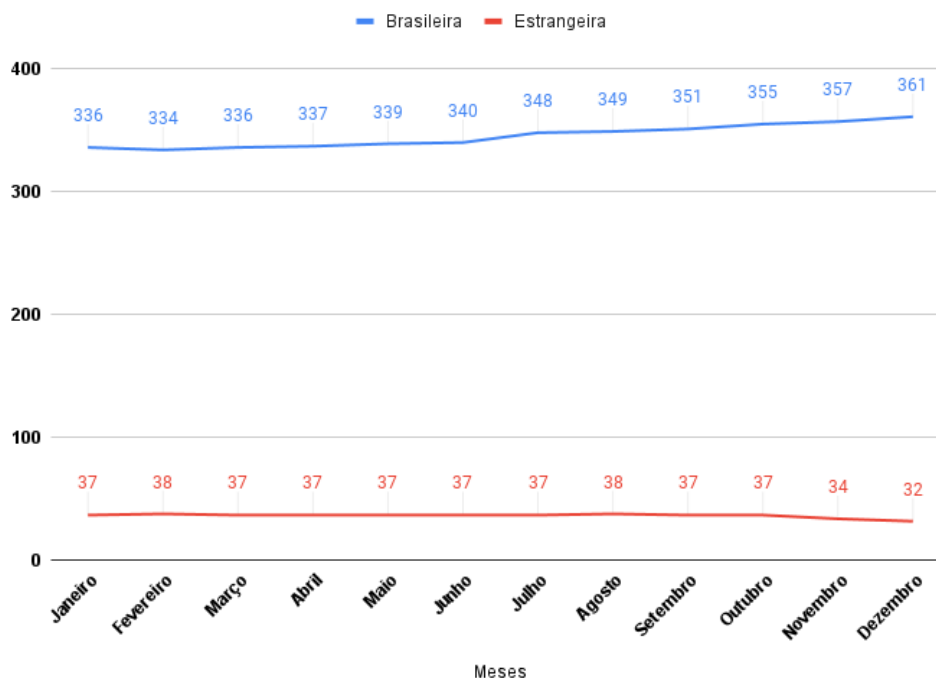


Em dezembro, frota em águas brasileiras totalizava 393 embarcações, 19 embarcações a mais em relação ao final de 2020, segundo relatório da Abeam.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras totalizava, ao final de dezembro, 393 embarcações, sendo 361 de bandeira brasileira e 32 de bandeiras estrangeiras. Foram acrescentadas 19 embarcações em relação a dezembro de 2020, quando havia 374 embarcações, das quais 336 de bandeira brasileira e 38 de bandeira estrangeira. Em relação a novembro, a frota fechou 2021 com dois barcos de apoio a mais.

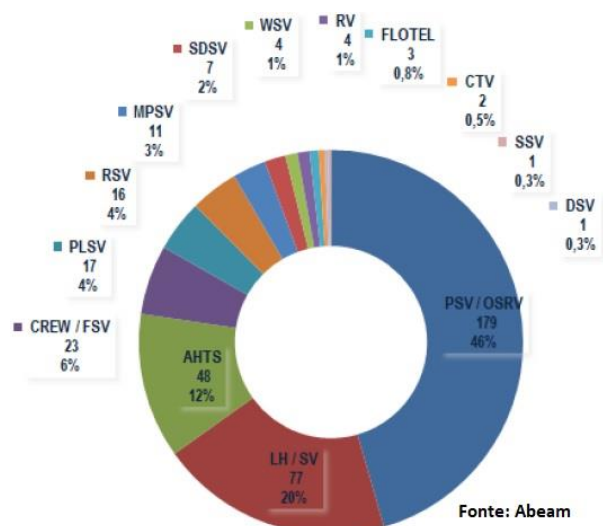
Com esses números, a frota no Brasil chegou a 92% dos barcos de bandeira nacional e 8% de outras bandeiras, segundo o relatório mensal da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam).

Frota de apoio marítimo (2021)



220201-frota-apoio-maritimo-abeam-2021.png

Em comparação com dezembro de 2015, quando a crise do setor de petróleo afetou fortemente o segmento de apoio offshore, foram desmobilizadas 173 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 98 de bandeira brasileira. Cerca de 56 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para bandeira brasileira.



frota-abeam-dezembro-2021.jpg

De acordo com a publicação, a frota nesse período era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 179 barcos. Outros 20% eram LH (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que correspondem 77 barcos.

Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 48 unidades no período, enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 PLSVs (lançamento de linhas) e 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs). Nem todas

as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou mesmo fora de operação.

A Bram Offshore/Alfanave continua a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 58 unidades (apenas duas estrangeiras), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional e pela CBO, que totalizou 40 barcos de apoio, todas de bandeira brasileira.

Segundo o relatório, 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A DOF/Norskan, com 23 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e seis estrangeiras), e a Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 013/2022
Página 86 de 86
Data: 02/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

brasileira, aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 40 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em novembro, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 20 unidades. Confira abaixo a quantidade e os tipos de embarcações da frota de cada empresa, entre as associadas Abeam.

Grupo	PSV / OSRV	AHTS	LH / SV	PLSV	RSV	MPSV	SDSV	RV	WSV	CREW / FSV	CTV	FLOTEL	DSV	Total
BRAM / ALFANAVE	40	9		2	2	2			3					58
STARNAV	21	3	17											41
CBO	22	14			4									40
OCEANPACT	11	3	2		3	3		4		2				28
DOF / NORSEK		9		5	5	3							1	23
WSUT	23													23
TRANSHIP	1		20											21
BRAVANTE	12													12
UP OFFSHORE	7													7
SUBSEA7			1	5										6
ASGAARD	1	3							1					5
MARLIN	4	1												5
SIEM	4									1				5
FARSTAD		3			1									4
MAERSK	2	2												4
OSM						1					2	1		4
SAPURA				4										4
ASSO MARÍTIMA	2	1												3
BELOV ENGENHARIA							3							3
GALAXIA	3													3
DEEP SEA	2													2
SISTAC							2							2
TECHNIP				1		1								2
FUGRO BRASIL					1									1
HORNBECK						1								1
Total	155	48	40	17	16	11	5	4	4	3	2	1	1	307

perfil-frota-apoio-dezembro-2021.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006