

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 046/2022
Data: 05/04/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ESG, ODS E LIVRE CONTRATAÇÃO NO TRABALHO PORTUÁRIO.....	4
PRESIDENTE ASSINA DECRETO E LIGAÇÃO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ PODE SAIR DO PAPEL	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
SAMPAIO: PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA PERMITE APRIMORAMENTO DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE.....	6
EXÉRCITO BRASILEIRO CHEGA A ANGRA DOS REIS NESTA TERÇA PARA AUXILIAR NA DESINTERDIÇÃO DE VIAS	6
MINISTRO MARCELO SAMPAIO SOBREVOA ÁREAS ATINGIDAS PELAS CHUVAS NO RIO DE JANEIRO	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
RECEITA FEDERAL PRORROGA O PRAZO PARA A DECLARAÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	8
EDITORIAL - NOS TRILHOS.....	8
HUB - CURTAS	9
MERCADO	9
FERROVIA	9
MARINHA.....	9
LOCKDOWN.....	9
CAÇAS BRASILEIROS SÃO DESEMBARCADOS NO PORTO DE NAVEGANTES.....	10
HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ VOLTA A OPERAR COM CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL.....	10
PORTO DE SUAPE REALIZA OPERAÇÃO RECORDE DE TRANSBORDO DE VEÍCULOS	11
RESULTADO NO BIMESTRE APRESENTA CRESCIMENTO DE 22%	12
PLANALTO APRESENTA INDICAÇÕES DE DIRETORES PARA ANTAQ, ANTT E OUTRAS AGÊNCIAS.....	12
INOVAÇÃO TECNOLÓGICA REDUZ BUROCRACIA E CUSTOS, DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS	15
NOVAS REGRAS SANITÁRIAS FACILITAM TROCA DE TRIPULANTES DE NAVIOS.....	17
OPINIÃO - COMÉRCIO INTERNACIONAL - O IMPACTO DO CONFLITO NA UCRÂNIA NAS CADEIAS GLOBAIS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	19
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE CINGAPURA INVESTIGA SUPOSTA CONTAMINAÇÃO DE COMBUSTÍVEL DE BUNKER	19
ANTUÉRPICA E ZEEBRUGGE MAIS PERTO DA FUSÃO	21
SANTOS BRASIL ZERA PEGADA DE CARBONO NAS UNIDADES DE SÃO PAULO.....	21
AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DE VEREADORES DE RIO GRANDE DEBATE A SITUAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS E AS ESTRATÉGIAS PARA O FUTURO.....	22
NAVAL PORTO ESTALEIRO	23
PORTO DE CABEDELO RECEBE PLANO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E PROJETO DE OBRAS DE DRAGAGEM PARA OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE CARGAS COM NAVIOS DE GRANDE PORTE.....	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
PRÉ-SAL NA OFERTA PERMANENTE NO 2º SEMESTRE, DIZ DIRETOR DA ANP.....	24
EMPRESÁRIOS COLOCAM MERCADO DE CARBONO NA AGENDA DE PRESIDENCIÁVEIS.....	26
EVONIK PEDE AUTORIZAÇÃO PARA IMPORTAR GÁS	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
LIRA DIZ QUERER REVER LEI DAS ESTATAIS E DEFENDE A PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS	29
GOVERNO DIZ QUE BUSCA ‘PROFISSIONAIS QUE PREENCHAM O PERFIL’ PARA PETROBRAS	30
ACIONISTAS MINORITÁRIOS INICIAM MOVIMENTO PARA PETROBRAS SUSPENDER ASSEMBLEIA DIA 13 DE ABRIL.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
PETROBRAS: CONHEÇA OS NOMES QUE ESTÃO SONDADOS PARA O COMANDO DA ESTATAL.....	33
GOVERNO QUER DIMINUIR DEPENDÊNCIA DE SEMICONDUTORES E TORNAR BRASIL REFERÊNCIA NA PRODUÇÃO REGIONAL ..	34
GOVERNO FEDERAL PREPARA MP PARA FLEXIBILIZAR CUMPRIMENTO DE COTAS DE JOVEM APRENDIZ	36
ORGANIZAÇÕES PEDEM ANULAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE NOVA HIDRELÉTRICA NA AMAZÔNIA	37
SECRETÁRIO DE GUEDES É COTADO PARA CARGO DE PRESIDENTE DA PETROBRAS	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
YARA QUER FORNECER AMÔNIA ‘VERDE’ PARA INDÚSTRIA NAVAL ATÉ 2024.....	40
PETRÓLEO RECUA, PRESSIONADO POR VALORIZAÇÃO DO DÓLAR E TEMORES SOBRE A DEMANDA CHINESA	41
FT: ALEXEI MORDASHOV, UM OLIGARCA LUTANDO PARA SUPERAR AS SANÇÕES.....	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 046/2022
Página 3 de 50
Data: 05/04/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

EM NOVO PACOTE DE SANÇÕES, EUA VÃO PROIBIR INVESTIMENTOS NA RÚSSIA	44
EXPORTAÇÃO DE SOJA CRESCER 15% NO PRIMEIRO TRIMESTRE, DIZ ANEC.....	44
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	45
PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO TEM PRAZO ESTENDIDO PARA REGULARIZAR O ALFANDEGAMENTO	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM PREOCUPA ARMADORES E ESTALEIROS NA AMAZÔNIA	46
EXTENSÃO DA VIDA ÚTIL MANTEVE AQUECIDOS SERVIÇOS NA REGIÃO NORTE.....	48
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESG, ODS E LIVRE CONTRATAÇÃO NO TRABALHO PORTUÁRIO

Enquanto a reforma trabalhista portuária não acontece, a Lei Federal 14.047/2020 traz uma solução paliativa

Por: Lucas Rênio



Foto: Ricardo Botelho/Minfra

O 1º Encontro Porto & Mar 2022, promovido pelo Grupo Tribuna, foi marcado por ricos diálogos multidisciplinares. Especialistas de diversas áreas apresentaram ideias e questionamentos sobre a temática da desestatização e, mais que isso, lançaram reflexões sobre o futuro do setor portuário. Embora tenham surgido de interlocutores diferentes, e a princípio pareçam desconectados, três assuntos merecem uma atenção conjunta no âmbito do

trabalho portuário: liberdade de contratação, ESG (política ambiental, social e de governança) e ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU).

O primeiro ponto está ligado aos institutos da livre iniciativa e da liberdade econômica. Além de serem direitos que a Constituição Federal e a Lei Federal 13.874/2019 asseguram às empresas, essas liberdades atraem investimentos que geram oportunidades de trabalho e desenvolvimento social. Mas, no campo prático da relação capital-trabalho, esses direitos só se desenvolvem efetivamente se outras duas liberdades forem respeitadas: a de contratação, para que as empresas possam escolher “quem” contratar e “como” contratar, e a de exercício de profissão, assegurando aos trabalhadores a possibilidade de conquistar qualquer emprego no setor privado. Seja pelo critério de prioridade, ou de exclusividade, essas liberdades ficam em xeque no setor portuário devido à reserva de mercado que ainda consta na ultrapassada, e anacrônica, parte trabalhista da Lei Federal 12.815/2013. Faz-se necessária, com premência, uma “reforma trabalhista portuária”! Mas isso é assunto para outro artigo...

O que precisa ser destacado, nesta oportunidade, é que essa reserva cria barreiras contra o avanço na contratação de mulheres e jovens em atividades como estiva, capatazia e conferência. Explica-se: embora a tese do “cadastro aberto de vinculados no Ogmo” esteja ganhando corpo, parte da jurisprudência entende que o acesso às vagas de emprego (via CLT) é um privilégio dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) inscritos no Ogmo. Esse grupo restrito de trabalhadores é composto quase que totalmente por homens, e muitos deles têm média avançada de idade (grande parte até já se aposentou, e segue trabalhando). Nesse contexto, mulheres e jovens ficam duplamente prejudicados: não trabalham como TPAs, e não têm acesso livre às vagas de vinculação empregatícia.

Se os OGMOs tivessem uma maior liberdade de gestão, a exemplo das empresas de trabalho temporário de países como Portugal (ETPs) e Espanha (CPEs), essa barreira poderia ser superada de forma simples com uma política interna de equidade de gênero e de incentivo aos jovens. No caso espanhol, por exemplo, o Centro Portuario de Empleo de Valencia possui um plano de igualdade de gênero. Em tais países existem, ou podem existir, diversas empresas de trabalho temporário concorrendo no mesmo porto. Ademais, não há seleção pública nem estabilidade, institutos do serviço público que acabam sendo aplicados ao trabalho portuário avulso no Brasil.

E isso segue uma lógica óbvia: embora tenha alma pública, o setor portuário possui corpo privado e é impulsionado pelas empresas privadas, em regime capitalista. A reserva de mercado é antiESG e antiODS, pois não contribui para a equidade de gênero e para o alcance de objetivos como os de números 1, 5, 8 e 10.

Enquanto a reforma trabalhista portuária não acontece, a minirreforma promovida pela Lei Federal 14.047/2020 traz uma solução paliativa: autorização para que operadores e terminais portuários contratem, por prazo determinado, mulheres e jovens do mercado de trabalho comum para atuarem como portuário(a)s sempre que o pessoal do sistema Ogmo não atender as ofertas de vagas.

O Artigo 4o, §1o, da referida lei federal é aberto, amplo, não exaustivo, permitindo esse tipo de contratação sempre que houver “indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos”. Essa indisponibilidade pode ser por qualquer causa, “tal como” (expressão utilizada pela lei, de forma aberta): falta de interesse, de qualificação, de perfil ligado a gênero ou idade etc.

Tudo sobre: opinião

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/04/2022

PRESIDENTE ASSINA DECRETO E LIGAÇÃO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ PODE SAIR DO PAPEL

Medida vai possibilitar a abertura da primeira licitação, que faz parte do projeto de desestatização do Porto

Por: Tenente Coimbra



Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

Ligação seca entre as cidades de Santos e Guarujá: uma promessa relativamente antiga, não? Concorro. Quem aqui não sonhou com mais rapidez no deslocamento entre as duas cidades e a melhoria do escoamento das mercadorias que saem diariamente do maior porto da América Latina?

O presidente Jair Bolsonaro acaba de assinar um decreto que qualifica, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), os estudos para a implantação e exploração do túnel Santos-Guarujá.

Tal medida vai possibilitar a abertura da primeira licitação, a qual faz parte do projeto de desestatização do Porto já também anunciada pelo governo federal.

De acordo com informação divulgadas pelo Ministério da Infraestrutura, nos estudos que serão contratados, “deverão constar aspectos relacionados à definição de tarifas, modelagem jurídica, avaliação de engenharia, projeção de demanda e de tráfego, aspectos socioambientais e avaliação econômico-financeira do projeto.”

Na sequência, os documentos obtidos serão encaminhados até o Tribunal de Contas da União para apreciação. Posteriormente a pauta será levada ao conselho do PPI e levada para a ANTAQ.

Ainda tratando sobre a ótima repercussão do decreto presidencial, Fernando Biral, diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA) afirma: “somos defensores do túnel submerso por acreditarmos ser a alternativa mais racional para a travessia entre Santos-Guarujá. O túnel



cumpra a dupla função de ser a melhor travessia interurbana entre ambas as cidades e não impor qualquer impacto para a navegação no Porto de Santos.”

Fico muito contente também em saber que essa conquista tem a participação de nosso mandato, já que enquanto deputado estadual participei de reuniões em Santos e em Brasília com nosso presidente e com o então ministro Tarcísio, fiz visitas técnicas à área das futuras obras e acompanhamento dos estudos sobre a melhor forma que tal ligação poderia ser viabilizada para que venha ocorrer o menor impacto possível, viabilizando a melhor forma de conectarmos nossas cidades e impactar positivamente nossa economia, a qual já será aquecida com o aporte de R\$ 3,8 bilhões de reais para a construção e geração de 3 mil empregos.

Por fim, temos o sonho saindo do papel e velhas promessas não mais fazendo parte do discurso. Hoje existe trabalho, efetividade e compromisso com a população de nossa Baixada Santista. Avante!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/04/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

SAMPAIO: PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA PERMITE APRIMORAMENTO DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Ministro da Infraestrutura se reuniu com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários para discutir projetos relacionados ao setor

“Para nós do MInfra, atuar em parceria com a iniciativa privada é uma regra”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em reunião com o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva, nesta terça-feira (5). A ABTP tem hoje 72 empresas associadas e conta com 232 terminais espalhados em portos de Norte a Sul do país.

No encontro, o ministro e o presidente da ABTP discutiram o desenvolvimento do setor portuário, a segurança jurídica de contratos e as desestatizações previstas para este ano. “É uma parceria que traz as demandas da iniciativa privada ao governo, para que possamos atender os usuários do setor de infraestrutura, os que fazem as políticas de transporte acontecerem da melhor forma”, disse Sampaio.

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

Data: 05/04/2022

EXÉRCITO BRASILEIRO CHEGA A ANGRA DOS REIS NESTA TERÇA PARA AUXILIAR NA DESINTERDIÇÃO DE VIAS

Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, esteve na região na segunda e sobrevooou trechos afetados para definir prioridade dos trabalhos de recuperação e liberação da BR-101-RJ-SP

Diante do volume recorde de chuvas que atingiram a região de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, o Ministério da Defesa autorizou a atuação do Exército Brasileiro para auxiliar nos trabalhos emergenciais de desobstrução de vias e de apoio à população. Nessa segunda-feira (4), o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, esteve na região para vistoriar as condições da BR-101, ligação entre o litoral norte de São Paulo e a costa do Rio de Janeiro, e definir prioridade nos serviços de desinterdição de pontos críticos.

“Estamos acompanhando a questão dos deslizamentos das barreiras ali na BR-101, na Rio-Santos. Nossa expectativa é que, da quarta-feira para quinta-feira, a gente deixe a rodovia totalmente operacional novamente”, garantiu Sampaio.

Prioridades

Segundo a Secretaria Nacional de Defesa Civil, o Exército chegará por volta do meio-dia desta terça (5) em Angra dos Reis. O efetivo levará maquinário a ser utilizado no reforço dos serviços que já vêm sendo executados desde a madrugada de sexta (1), sob coordenação do Ministério da Infraestrutura (MInfra), para liberar trechos da rodovia que estão parcial ou totalmente interditados após deslizamentos de terra. As áreas mais atingidas são o km 578 da BR-101, em Paraty, e km 460, em Angra, em virtude de quedas de barreiras e árvores.

MInfra, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e a concessionária CCR RioSP, além das prefeituras locais, continuam atuando de forma coordenada para minimizar os impactos das chuvas.

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

Data: 05/04/2022

MINISTRO MARCELO SAMPAIO SOBREVOA ÁREAS ATINGIDAS PELAS CHUVAS NO RIO DE JANEIRO

Estado sofre com temporais desde quinta-feira (31). Sampaio esteve na região de Angra dos Reis, onde equipes vinculadas ao MInfra trabalham para desobstruir vias



Recém empossado, Sampaio começou a primeira semana como titular da Infraestrutura vistoriando área afetada para definir prioridade na liberação de via - Foto: MInfra/Divulgação

O primeiro compromisso do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, nesta segunda (4) foi um sobrevoo de helicóptero na região de Angra dos Reis (RJ), que registrou um volume recorde de chuva nas últimas horas. Por determinação de Sampaio, equipes do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e de órgãos vinculados à pasta trabalham para liberar vias e garantir assistência à população. À tarde, ele acompanhou

o presidente da República, Jair Bolsonaro, em outra vistoria aérea aos pontos críticos do município fluminense.

No MInfra, a maior preocupação é garantir a segurança das pessoas e a trafegabilidade da BR-101, ligação entre o litoral norte de São Paulo e a costa do Rio de Janeiro. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), na manhã desta segunda eram 11 pontos com obstruções parciais ou totais na porção fluminense da via por conta de deslizamentos de terra, especialmente em Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty. Em São Paulo, em Ubatuba, são 14 interdições na rodovia.

Trabalho intenso

Os trabalhos de desobstrução dos pontos críticos são realizados com auxílio de retroescavadeiras desde a madrugada de sexta-feira (1). As áreas mais atingidas são o Km 578 da BR-101, em Paraty, e Km 460, em Angra dos Reis, em virtude de quedas de barreiras e árvores.

MInfra, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), PRF e a concessionária CCR RioSP, além das prefeituras locais, continuam atuando de forma coordenada para minimizar os impactos das chuvas.

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

Data: 05/04/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA FEDERAL PRORROGA O PRAZO PARA A DECLARAÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA

Declaração deste ano poderá ser enviada até 31 de maio de 2022; restituições seguirão o cronograma anterior

A Receita Federal prorrogou para 31 de maio de 2022 o prazo de entrega da Declaração de Ajuste Anual do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas, da Declaração Final de Espólio e Declaração de Saída Definitiva do País. A decisão consta da Instrução Normativa nº 2.077, publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira (5/4).

O imposto a pagar apurado também teve seu vencimento adiado para o final do mês de maio, mas as restituições seguirão o cronograma anterior, sem alteração. As datas permitidas para o débito automático passam a ser 10 de maio, para a primeira cota, e até 31 de maio para as demais, ou seja, para as declarações enviadas após o dia 10 de maio, o pagamento da primeira cota deverá ser realizado com DARF.

A prorrogação visa mitigar eventuais efeitos decorrentes da pandemia da Covid-19 que possam dificultar o preenchimento correto e envio das declarações, visto que alguns órgãos e empresas ainda não estão com seus serviços de atendimento totalmente normalizados.

Resumo

Declaração de Ajuste Anual (declaração normal): prazo até 31 de maio de 2022.

Declaração Final de Espólio (pessoa falecida): prazo até 31 de maio de 2022 e imposto pago até a mesma data, quando:

- 1) A decisão judicial da partilha, sobrepartilha ou adjudicação dos bens inventariados tenha ocorrido até 2021 e que tenha transitado em julgado até o último dia do mês de fevereiro de 2022;
- 2) A lavratura da escritura pública de inventário e partilha tenha ocorrido em 2021; ou
- 3) O trânsito em julgado da decisão judicial da partilha, sobrepartilha ou adjudicação dos bens inventariados tenha ocorrido entre 1º de março e 31 de dezembro de 2021.

Declaração de Saída Definitiva do País: prazo até 31 de maio de 2022 e imposto pago até a mesma data, quando a pessoa se retira do país:

- 1) Permanentemente em 2021, ou
- 2) Temporariamente, e tenha completado 12 meses consecutivos de ausência durante 2021.

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

Data: 05/04/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - NOS TRILHOS

A sanção do programa Pro Trilhos em dezembro do ano passado, pelo Ministério da Infraestrutura, leva o Governo a projetar um volume de negócios de cerca de R\$ 180 bilhões no setor ferroviário. E segundo dados do Governo de Minas Gerais, apenas no estado, o projeto vai impulsionar R\$ 70 bilhões de investimento.



O grande trunfo do Pro Trilhos foi simplificar a aprovação de projetos ferroviários no Brasil, permitindo que, com ele, o empreendimento recebesse o aval da autoridade federal para ser construído e operado a partir de uma autorização, sem a necessidade de um processo licitatório.

E esse novo regramento chega em um momento em que o mercado nacional apresenta várias demandas por transporte de carga, o que levou a dezenas de pedidos de novas ferrovias com o Pro Trilhos.

Nesse cenário, ganha o usuário, pois terá a possibilidade de utilizar para suas cargas um modal mais eficiente e de menor impacto ambiental, analisando relativamente. E ganha a economia do Brasil, pois com o ganho de eficiência verificada com as ferrovias, espera-se que esses novos investimentos reduzam o custo logístico do País.

Na história recente das ferrovias brasileiras, muito tem sido feito para impulsioná-las e os primeiros resultados são animados. Que o Governo mantenha essa linha de ação. A economia do País agradece.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

HUB - CURTAS

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

MERCADO

O BTG recomendou, nos últimos dias, a compra das ações da Rumo Logística, considerando que esses papéis podem ser valorizados, atingindo uma alta de 46% ou 3,9 vezes a taxa Selic e chegando a R\$ 27,00. Ontem, eles fecharam a R\$ 18,88. Avaliação semelhante foi feita por analistas do Banco Safra. Maior operadora logística ferroviária do Brasil, a Rumo registrou um faturamento de R\$ 7,4 bilhões no ano passado.

FERROVIA

O projeto de construção da Nova Ferroeste, corredor logístico que ligará Maracaju (MS) ao Porto de Paranaguá (PR), está em fase final de estudos e deve iniciar sua fase de audiências públicas neste mês. O empreendimento, desenvolvido pelo Governo do Paraná, envolve a implantação de uma linha férrea com 1.304 quilômetros de extensão e que será responsável por transportar 70% dos contêineres de frangos e suínos do País. O plano do estado é fazer o leilão da ferrovia no terceiro trimestre deste ano.

MARINHA

Pela primeira vez, um navio da Marinha do Brasil receberá pilotos e aeronaves do Exército e da Força Aérea para a realização de exercícios militares. A iniciativa integra a Operação Poseidon 2022, que teve início ontem com o objetivo de melhorar a interoperabilidade entre as forças armadas brasileiras. No total, cerca de 900 militares participam da ação, que ocorre na área marítima compreendida entre Rio de Janeiro e Cabo Frio (RJ) e terminará na próxima sexta-feira.

LOCKDOWN

O lockdown que o Governo da China implantou em Shanghai, devido ao aumento de casos de covid-19 na cidade, foi ampliado e não há uma previsão de quando será encerrado. As operações no complexo portuário, o principal do país e um dos mais importantes do planeta, foram mantidas. Mas autoridades internacionais já denunciam que suas atividades logísticas estão prejudicadas, devido a atrasos em Shanghai. Ontem, o Porto de Hamburgo (Alemanha) postou em suas redes sociais um alerta de que o lockdown na metrópole chinesa estava afetando o porto local e poderia prejudicar a movimentação de cargas na Europa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

CAÇAS BRASILEIROS SÃO DESEMBARCADOS NO PORTO DE NAVEGANTES

Aeronaves foram levadas até o aeroporto de Navegantes para inspeção

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Governo brasileiro encomendou 36 caças. No ano passado, foram entregues os primeiros quatro

Aviões fabricados na Suécia chegaram ontem ao Brasil, a bordo de um navio contêiner

O Porto de Navegantes, em Santa Catarina, recebeu dois caças Gripen operacionais da Força Aérea Brasileira (FAB), no último sábado (2). As unidades foram desembarcadas do navio Margracht, de bandeira holandesa, durante a manhã e, em seguida, transportados por via terrestre até o aeroporto de Navegantes para inspeção. Após este processo, os dois decolam rumo à unidade da Embraer em Gavião Peixoto, no interior de São Paulo, para o processo de certificação militar

Os caças vieram montados, mas sem os pneus do trem de pouso principal, que serão adicionados após a operação de desembarque. Eles foram embarcados no dia 10 de março, no porto Norrköping, na Suécia.

Os jatos de combate vão iniciar sua vida operacional no 1º Grupo de Defesa Aérea, o Esquadrão Jaguar, da Base Aérea de Anápolis.

PROGRAMA GRIPEN BRASILEIRO

O Programa Gripen brasileiro começou em 2013, quando a Saab, empresa criadora de sistemas de defesa e segurança aeroespacial, sediada na Suécia, venceu a concorrência do Programa F-X2, destinada à substituição da frota de aeronaves de caça da Força Aérea Brasileira (FAB). Em outubro de 2014, foi firmado o contrato com o governo brasileiro para o desenvolvimento e a produção de 36 aeronaves.

Deste total, quatro foram entregues em novembro do ano passado, dois no sábado passado e a previsão é que mais dois cheguem ao país ainda neste semestre.

A expectativa é que a FAB receba todos os 36 caças encomendados pelo Programa Gripen até 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2022

HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ VOLTA A OPERAR COM CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL

Estratégica para a economia, via de navegação já pode receber embarcações com calado de até 2,70 metros

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A Hidrovia Tietê-Paraná começou a operar com capacidade plena na última sexta-feira, dia 1, após um período de baixo nível de água. Segundo informações do Departamento Hidroviário, da Secretaria Estadual de Logística e Transportes de São Paulo, a retomada das atividades da via de navegação aconteceu de forma gradual há duas semanas. Inicialmente, as barcas podiam navegar com um calado (distância entre a ponta do casco e o nível da água) de até 2,40m. Atualmente, é possível navegar com calado máximo de 2,70m e sem ondas de vazão.

A hidrovia integra um corredor logístico estratégico para a economia do Brasil, que vai das regiões produtoras do Centro-Oeste até o Porto de Santos (SP), o principal do País.

O trecho mais atingido devido à falta de chuvas na região, desde agosto do ano passado, foi o do pedral de Nova Avanhandava, em Buritama — entre Pederneiras (SP) e São Simão (GO).

Em nota, o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, destaca que, “agora, de forma plena, e com a capacidade máxima, a gente esperar recuperar o tempo perdido e transportar os níveis recordes da produção de agronegócio do País. Temos um corredor logístico de commodities que engrossa o PIB brasileiro e leva mais emprego e renda para as populações de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás”. Estratégica para a economia, via de navegação já pode receber embarcações com calado de até 2,70 metros

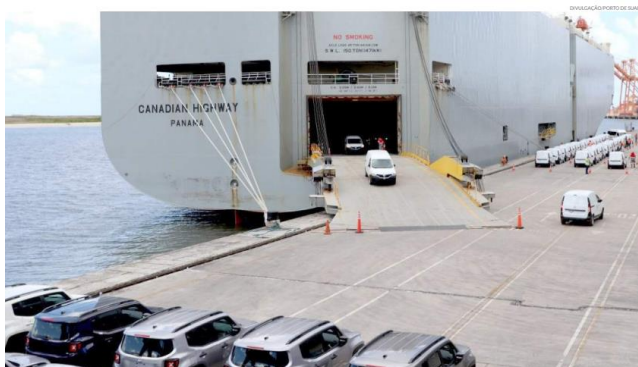
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2022

PORTO DE SUAPE REALIZA OPERAÇÃO RECORDE DE TRANSBORDO DE VEÍCULOS

Ao todo, foram movimentados 1.652 veículos na operação do navio Canadian Highway. Destes, 690 vão passar por transbordo, seguindo viagem rumo ao México e à Colômbia

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Essa parceria é um sucesso desde o princípio e está despertando o interesse de armadores, operadores e demais atores envolvidos nas operações de veículos. Recentemente recebemos a visita de uma comitiva da Comexport com a intenção de instalar um hub em Suape e acreditamos que logo deveremos ter novidades”

ROBERTO GUSMÃO

diretor-presidente de Suape

Operação de desembarque de veículos no

Porto de Suape

O Porto de Suape, em Pernambuco, realizou ontem, dia 4, a maior operação de transbordo de veículos já registrada na história do complexo. Um total de 690 unidades será transbordado, ou seja, eles foram desembarcados e seguiram para o Pátio Público de Veículos 2B (PPV2B), onde aguardam a chegada de um outro navio para serem embarcados e seguirem viagem a seu destino final, neste caso México e Colômbia.

Na operação realizada ontem, os carros vieram da Argentina, no navio de bandeira panamenha Canadian Highway. Além dos 690 veículos em transbordo, a operação incluiu a exportação de 632 e a importação de outros 330, totalizando 1.652 automóveis movimentados.

O transbordo de veículos é fruto do novo hub implantado pela K-Line em novembro do ano passado. Desde então, centenas de automóveis de passeio e utilitários vêm desembarcando no Porto de Suape para depois seguirem para outros destinos internacionais. As unidades, fabricadas no Uruguai e na Argentina, por ora, estão sendo transportadas para países como Colômbia, República Dominicana, Costa Rica, México e Estados Unidos.

O Porto de Suape é o maior hub de veículos do Norte/Nordeste do Brasil, e segue registrando marcas expressivas e acumulando recordes neste tipo de operação - o anterior era de 400 veículos.

Para o gerente-geral da K-Line no Brasil, Rafael Cristelo, a operação solidifica a intenção das empresas de utilizar o Porto de Suape como centro distribuidor para outros países.



“Suape dispõe de toda a infraestrutura necessária para que possamos realizar as operações com a maior qualidade e tranquilidade possíveis. Essa parceria já vem dando frutos com a implantação do novo hub e acreditamos que novas possibilidades de negócios irão surgir muito em breve decorrentes do sucesso dessa operação”, avaliou Rafael Cristelo.

O diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, reforça que o trabalho realizado pela K-Line já chama a atenção de outros players, que têm a intenção de trazer operações para o porto pernambucano. “Essa parceria é um sucesso desde o princípio e está despertando o interesse de armadores, operadores e demais atores envolvidos nas operações de veículos. Recentemente recebemos a visita de uma comitiva da Comexport com a intenção de instalar um hub em Suape e acreditamos que logo deveremos ter novidades”, acrescentou o presidente Gusmão.

A comitiva da Comexport, maior empresa de comércio exterior do Brasil, especializada no setor automobilístico, visitou as instalações do Porto de Suape no início de março para conhecer a infraestrutura oferecida ao armazenamento e movimentação de veículos, com a finalidade de viabilizar um novo hub de veículos no atracadouro pernambucano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

RESULTADO NO BIMESTRE APRESENTA CRESCIMENTO DE 22%

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A movimentação de veículos em Suape nos dois primeiros meses deste ano já é 22% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado. São 8.370 automóveis contra 6.840 registrados entre janeiro e fevereiro de 2021.

O resultado consolida ainda mais o complexo nordestino na condição de hub de automóveis, já que este tipo de operação tem sido crescente desde 2020 por lá. Em 2021, Suape teve destaque ao movimentar 20% mais veículos em relação ao ano anterior, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Esse percentual totaliza 47.841 unidades em 2021 contra 39.922 em 2020.

O Porto de Suape é a porta de saída para os veículos da Stellantis (antiga FCA), produzidos tanto na fábrica da Jeep, em Goiana, quanto em Betim (MG), tendo como destino países como Argentina e México. O atracadouro também importa veículos de marcas importantes, como a Toyota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

PLANALTO APRESENTA INDICAÇÕES DE DIRETORES PARA ANTAQ, ANTT E OUTRAS AGÊNCIAS

Nomes selecionados pelo governo devem ser sabatinados e aprovados pelo senadores

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

O Governo Federal publicou ontem, dia 4, relação de indicados para ocupar os cargos de diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Os nomes devem ser sabatinados e aprovados no Senado.

Para o cargo de diretor da Antaq, Jair Bolsonaro indicou o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, atual presidente do Tribunal Marítimo. Ele deverá ocupar o lugar do ex-diretor Adalberto Tokarski, cujo mandato terminou em fevereiro deste ano.

Segundo apuração feita pelo Portal BE News, a indicação do Wilson Lima Filho não partiu da Antaq e nem do Minfra. O perfil segue a diretriz do presidente de nomear militares para postos

estratégicos do Governo. Em meados do ano passado, o Tribunal de Contas da União (TCU), apontou que a quantidade de militares da ativa e da reserva que ocupam cargos civis no Governo mais do que dobrou nos primeiros anos da gestão do presidente.



A diretoria da Antaq é formada por três diretores. Desde 23 de março, um desses cargos está vago

O vice-almirante Lima Filho exerce, desde 2020, o cargo de presidente do Tribunal Marítimo, vinculado à Marinha do Brasil e que tem jurisdição em todo o território nacional. O órgão julga atos, fatos da navegação e acidentes, bem como administra o Registro Especial Brasileiro (REB). O mandato do presidente deve se encerrar em 1º de agosto deste ano.

Desde 23 de março, a cadeira na Antaq está ocupada interinamente pelo servidor José Renato Fialho. Caso o vice-almirante assuma o cargo em definitivo, Fialho retornará ao cargo original de superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da

agência.

ANTT E O TRIP

Para ANTT, foram duas indicações. A primeira foi do atual superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros, Luciano Lourenço da Silva. Ele assumirá a vaga deixada por Alexandre Porto, que renunciou ao cargo em agosto do ano passado.

Antes de integrar a ANTT, Luciano era o diretor do Departamento de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (DPLAN/ SNTT).

Ele foi chamado pelo diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, para reconduzir todo o processo envolvendo a proposta de regulamentação do Trip (Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros). O funcionário entrou no lugar da ex-servidora Sílvia Cotias Vasconcelos, que foi exonerada, segundo Vitale, por problemas de "lisura na tramitação do regulamento".

Vale lembrar que o próprio diretor-geral foi uma indicação para barrar o avanço da regulamentação do Trip, que opõe empresas tradicionais às que tentam entrar no setor. Em julho do ano passado, o governo retirou indicações que havia feito há meses para a diretoria da ANTT, em razão de uma resistência capitaneada pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

O parlamentar, assim como outros senadores, é proprietário de empresas de transporte coletivo e contra a abertura do mercado proposta pela agência. Chegou a trabalhar para aprovar um Projeto de Lei, convertido na Lei 14.298/2022, estabelecendo novos critérios de outorga para o setor, limitando a concessão de novas licenças que são autorizadas.

Já o segundo indicado é Robson Crepaldi. Ele exerce o cargo de Assessor Especial da Secretaria-Executiva da Casa Civil da Presidência da República. O servidor deverá ocupar a vaga decorrente do término do mandato de Caio Cesar Nascimento Nogueira.

OUTRAS INDICAÇÕES

Foram publicadas no Diário Oficial da União uma série de indicações do presidente Jair Bolsonaro para cargos de diretoria em agências reguladoras e outros órgãos do Governo, que serão sabatinados pelo Senado. Grande parte das indicações são de novos diretores, que vão assumir no lugar de executivos cujos mandatos estão terminando.



Ao todo, foram 27 mensagens enviadas ao Congresso. Alguns dos atos referem-se à retirada de nomes que já estavam em tramitação no Poder Legislativo, para atender acordos políticos. A maioria, no entanto, aponta novas escolhas para a apreciação dos parlamentares.

SEMANA DE ESFORÇO CONCENTRADO

Já a semana do Senado será de esforço concentrado, convocado pelo presidente da Casa, Rodrigo Pacheco.

Neste caso, o esforço tem como objetivo trazer a grande maioria dos senadores para o Congresso, uma vez que, para aprovar uma autoridade, é preciso voto nominal feito em urna. Também são só senadores que são os responsáveis por sabatinar autoridades do Executivo.

Antes das 21 indicações, já havia 19 sabinas marcadas nas comissões de Relações Exteriores (CRE), de Infraestrutura (CI), de Assuntos Econômicos (CAE) e de Constituição e Justiça (CCJ). Também estão previstas votações de projetos nas comissões e a aprovação em Plenário das indicações votadas durante o esforço concentrado.

CONFIRA TODOS OS NOMES INDICADOS NESTA SEGUNDA-FEIRA

Wilson Pereira de Lima Filho diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Luciano Lourenço da Silva diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Robson Crepaldi ouvidor da ANTT

Symone Christine de Santana Araújo recondução como diretora da Agência Nacional do Petróleo (ANP)

Cláudio Jorge Martins de Souza diretor da ANP

Daniel Maia Vieira diretor da ANP

Juliana Oliveira Domingos procurador-chefe da procuradoria junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade)

Victor Oliveira Fernandes conselheiro do Cade

Daniel Meirelles Fernandes Pereira diretor da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

Ana Carolina Argolo Nascimento de Castro diretora da Agência Nacional de Águas (ANA)

Mauricio Abijaodi Lopes de Vasconcellos diretor da ANA

Sandoval de Araújo Feitosa Neto diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)

Helvio Neves Guerra recondução como diretor da Aneel

Ricardo Lavorato Tili diretor da Aneel

Fernando Luiz Mosna Ferreira da Silva diretor da Aneel

Agnes Maria de Aragão da Costa diretora da Aneel

João Pedro Barroso do Nascimento presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM)

Mauro Henrique Moreira Souza diretor-geral da Agência Nacional de Mineração (ANM)

Roger Romão Cabral diretor da ANM

Tasso Mendonça Júnior recondução diretor da ANM

Jorge Antônio Aquino Lopes diretor da Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS)
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA REDUZ BUROCRACIA E CUSTOS, DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS

Representantes dos ministérios da Infraestrutura e da Economia falaram sobre programas de modernização em desenvolvimento, durante o Inova Portos
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



Está no planejamento estratégico do Ministério da Infraestrutura buscar a melhoria da competitividade e da economia brasileira. O objetivo é tornar o Brasil líder no setor de transportes, no aéreo, no rodoviário, no ferroviário e no portuário

OTTO BURLIER

diretor de gestão e modernização portuária do Ministério da Infraestrutura

Primeira edição do Inova Portos continua a debater

avanços tecnológicos hoje

Os programas de inovação tecnológica e modernização de serviços do Governo vão reduzir a burocracia e os custos no setor portuário. A avaliação é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Diogo Piloni, e foi apresentada ontem, durante sua participação na abertura da primeira edição do Inova Portos, evento organizado pelo Porto do Itaqui (MA) com apoio do Ministério da Infraestrutura.

“O Governo tem como máxima as ações de inovação, com foco muito específico de facilitar a vida do brasileiro”, com soluções eficientes a custos mais baixos, afirmou Piloni.

O secretário destaca que o mais recente desafio do Minfra é a pauta de inovação ligada à sustentabilidade, envolvendo iniciativas de promoção da melhoria da infraestrutura portuária. “A gente tem atrelado, nos nossos editais de licitação, tecnologias que visem descarbonização, a redução de combustíveis fósseis, estímulos à transição para energias mais sustentáveis, seja na navegação, operação dos terminais, eletrificação, power shore supply, enfim, uma série de pautas que a inovação acaba de inserindo impactos positivos, que vão gerar soluções mais eficientes, a custos mais baixos”, afirmou.

Na sequência, no painel Governo Digital, o subsecretário de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação do Ministério da Infraestrutura, Carlos Reis, elencou os projetos tecnológicos desenvolvimentos para o setor portuário, previstos no Programa Transformação Digital 2021-2022, como o InfraBr, aplicativo para uso de caminhoneiros que facilita a chegada ao porto; o Porto Sem Papel 2.0, voltado a entradas e saídas de cargas, passageiros e tripulantes e integrado ao PagTesouro, que agiliza transações portuárias; o DTE - Documento Eletrônico de Transporte cuja plataforma unifica documentos e informações cadastrais, de logística, comerciais, fretes, pedágios, seguro, entre outras, de caminhoneiros que atuam no transporte de cargas; e o InovaBr, destinado à segurança viária, fluidez e tecnologia no transporte de cargas.

“O Programa Transformação Digital 2021-2022 tem foco na criação de valor e melhoria da competitividade decorrente da qualidade dos serviços e da melhoria da experiência dos usuários”, afirmou Reis. Inclui serviços como o projeto piloto de assinatura eletrônica avançada, compartilhamento gratuito de soluções com entes públicos, transações eletrônicas entre entes federados e piloto no PagTesouro.

Segundo o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho, o intuito dos serviços 100% digitais é mitigar a burocracia e aumentar a competitividade. “As ações de combate à burocracia visam simplificar a vida do cidadão e melhorar o ambiente de negócios, trazendo mais eficiência ao setor público”.

Segundo Coelho, a plataforma Gov.br conta com quase 130 milhões de usuários, dos 20 estados e 100 municípios que já aderiram. Ele citou dois programas digitais implementados que aponta como indispensáveis à logística do setor portuário: o Porto Sem Papel 2.0 e o Documento Eletrônico de Transportes (DTE). “O primeiro tem a perspectiva de se integrar à Janela Única Portuária, juntamente com o Portal de Comércio Exterior. É um projeto de alta complexidade, mas muito necessário, e que a Secretaria de Governo Digital apoia ainda que indiretamente. O outro, o Documento Eletrônico de Transportes, reduz a burocracia relacionada aos transportes de cargas”



Evento híbrido promovido pela EMAP e pelo Governo do Maranhão, com apoio do Governo Federal, termina hoje

Coelho citou que a agenda digital já resultou em uma economia de R\$ 4 bilhões para o Governo e estados.

“Está no planejamento estratégico do Ministério da Infraestrutura buscar a melhoria da competitividade e da economia brasileira. O objetivo é tornar o Brasil líder no setor de transportes, no aéreo, no rodoviário, no ferroviário e no portuário. São diversas iniciativas para alcançar esse objetivo como atração de investimentos, investimentos privados”, disse o diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Burlier.

Burlier lembrou dos investimentos e avanços no setor de infraestrutura realizados pelo Governo Federal. “Nos últimos anos, foram feitos mais de 50 leilões dos portos brasileiros, mais de R\$ 7 bilhões investidos, outorgas sendo geradas para os portos. A gente tem trabalhado na profissionalização da gestão, ou seja, são várias iniciativas para melhorar o serviço oferecido para a população, entre eles está a desburocratização e a melhoria de processos. E a gente tem que investir muito em inovação. Se a gente não se preparar para o novo mundo, vai perder mercado”.

Falando especificamente do setor portuário, Burlier citou o Porto Sem Papel 2.0. “É uma série de iniciativas e melhorias de usabilidade, de revisão de processos e integração com outros sistemas de governo”, explicou. “Somente a integração com o PagTeseuro já gera redução da burocracia, tempo e custos para usuários do setor portuário”, complementou Burlier.

Burlier ressaltou a união de forças dos ministérios da Economia e da Infraestrutura para avançar nos projetos de inovação digital com foco na eficiência da prestação de serviços públicos aos entes do setor portuário. “Temos equipe do Ministério da Economia alocada no Ministério da Infraestrutura para nos ajudar a rever os processos do Porto Sem Papel, buscar integração com outros sistemas de governo como o Portal Único de Comércio Exterior, com a Marinha, a Anvisa e o Vigiagro. Outro projeto relevante é a Janela Única Aquaviária. Temos trabalhado junto com o Ministério da Economia, Secretaria de Comércio Exterior e Receita Federal para integrar efetivamente os nossos sistemas”, concluiu.

A programação do Inova Santos termina hoje e pode ser acompanhada no canal do Porto do Itaquí, no Youtube.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2022

NOVAS REGRAS SANITÁRIAS FACILITAM TROCA DE TRIPULANTES DE NAVIOS

Portaria interministerial dispensa realização de teste para marítimos já vacinados
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



R\$ 3.800

é o custo médio de um marítimo na troca de turno; gastos incluem aquisição de exames do tipo RT-PCR, consultas médicas, documentação e diárias de hotel no processo de embarque e desembarque

A Portaria 670/22 também elimina a exigência de anuência da Anvisa para embarque e desembarque da tripulação nos navios

Tripulantes de navios com esquema vacinal completo estão dispensados de apresentar teste negativo de Covid-19 e de cumprir quarentena para entrar no Brasil, mediante apresentação do comprovante de vacinação. A categoria se enquadra nas novas regras previstas em portaria interministerial, publicada na última sexta-feira (1º).

Segundo a Portaria 670/22, assinada pelos ministros Ciro Nogueira (Casa Civil), Anderson Gustavo Torres (Justiça), Marcelo Queiroga (Saúde) e Marcelo Sampaio (Infraestrutura), a medida vale para qualquer viajante brasileiro ou estrangeiro que queira ingressar no Brasil, seja por meio de transporte aéreo, terrestre ou aquaviário.

O documento atende à recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). No último dia 23 de março, a Anvisa emitiu nota técnica recomendando, ao Comitê de Ministros signatários da Portaria Interministerial 666/2022, a atualização da política de restrições para entrada de viajantes no País. Na manifestação, a agência considerou “o novo contexto epidemiológico e de saúde do Brasil”, com redução de casos da doença e aumento da população vacinada.



CADA NAVIO
POSSUI CERCA DE
25 TRIPULANTES
A BORDO



ARMADORES
RESPEITAM CATEGORICAMENTE
A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL
DO TRABALHO QUE OBRIGA
O PROCESSO DE TROCA DE
MARÍTIMOS AO COMPLETAREM
7 MESES
EM ALTO MAR

FONTE: 7SHIPPING / MONICA SOBRAL / BE NEWS

CUSTO PARA TROCA DE TRIPULANTES	
Média de valores por marítimo	
↓ EMBARQUE	↑ DESEMBARQUE
R\$ 600 Exame RT-PCR realizado na origem e apresentado à companhia aérea antes de embarcar para o Brasil	R\$ 500 Locomoção de corpo médico para dentro das embarcações
R\$ 500 Consulta médica + preenchimento do Termo de Controle Sanitário do Viajante pela empresa médica	R\$ 600 Consulta médica a bordo + preenchimento do Termo de Controle Sanitário do Viajante pela empresa médica
R\$ 500 Exame RT-PCR realizado na clínica médica antes de embarcar no navio	R\$ 600 Exame RT-PCR realizado a bordo, antes do marítimo desembarcar e utilizado para embarque no voo internacional de repatriação ao seu país de origem
R\$ 500 Diária de hotel + A&B para aguardar os resultados dos testes antes do embarque	

FONTE: 7SHIPPING/MONICA SOBRAL/BE NEWS

Diretor-executivo da 7Shipping, empresa especializada em gerenciamento e logística de troca de tripulantes de navios, Leonardo Brunelli afirma que a nova medida é positiva para as operações portuárias. “Teremos algumas mudanças significativas nos processos de troca de tripulantes em navios cargueiros, dragas, rebocadores etc. Inclusive, é possível considerar um aumento significativo no número de trocas”, disse.

Atualmente, segundo Brunelli, o processo de embarque e desembarque de um marítimo custa, em média, R\$ 3.800,00, sendo R\$ 2.100 para embarque e R\$ 1.700 no desembarque. As despesas englobam aquisição de exames do tipo RT-PCR

(introdução de cotonetes nas vias aéreas), consultas médicas, documentação e diárias de hotel.

Outra mudança é o fim da exigência de anuência da Anvisa para embarque e desembarque. “A não necessidade dessa anuência facilita a logística e agiliza os processos de embarque e desembarque, pois volta o procedimento comum de antes da pandemia, mantendo obrigatórias apenas as anuências junto à Polícia Federal, para pessoas, e Receita Federal, para bagagens”, explicou Brunelli.

A 7Shipping gerencia uma média de 150 escalas por mês para companhias de navegação.

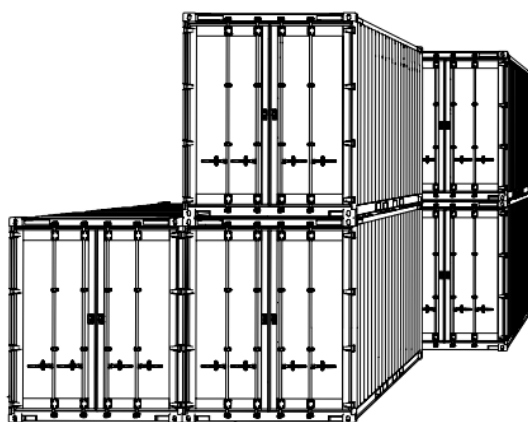
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2022

OPINIÃO - COMÉRCIO INTERNACIONAL - O IMPACTO DO CONFLITO NA UCRÂNIA NAS CADEIAS GLOBAIS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE

Por RAFAEL ROCHA Vice-presidente da Emergent Cold Latin America opinioao@portalbenews.com.br

UMA GRANDE QUANTIDADE DE PRODUTOS QUE IRIAM PARA A RÚSSIA ESTÁ SE ACUMULANDO NOS ARMAZÉNS PORTUÁRIOS DE PAÍSES EXPORTADORES, COMO BRASIL E CHILE, CUJOS PÁTIOS SE ENCONTRAM LOTADOS DE CONTÊINERES CONECTADOS. COMO O ESPAÇO AÉREO RUSSO ESTÁ FECHADO, TAMBÉM NÃO HÁ COMO ENVIAR CARGAS POR ESSE MODAL. ISSO SIGNIFICA, SIMPLEMENTE, A INTERRUPÇÃO ABSOLUTA DOS NEGÓCIOS COM A RÚSSIA, NOS DOIS SENTIDOS



Qualquer que seja o desfecho, a invasão da Ucrânia pela Rússia terá consequências muito mais amplas do que se poderia esperar de um conflito restrito à Europa Oriental e afetará diretamente as cadeias globais de suprimento. Ao se prolongar por mais tempo do que era possível prever em seu início, em 24 de fevereiro, o conflito já provoca forte impacto nos sistemas de transportes e logística, que passarão por grandes mudanças nos próximos meses, como efeito das sanções impostas à Rússia pela maioria dos países ocidentais.

Apesar da distância física, a América Latina não está imune aos efeitos da situação de guerra, a começar pelo aumento no preço do petróleo e do gás, que provocou, automaticamente, a elevação dos custos logísticos em todo o mundo, principalmente nos de transporte. As empresas do setor têm dificuldade em repassar esse custo adicional aos clientes, o que resulta em redução de margens e em maus resultados de receita.

Ao mesmo tempo, as pesadas sanções contra a Rússia comprometeram dramaticamente as operações de importação e exportação, e muitos embarques já programados tiveram de ser suspensos. Uma grande quantidade de produtos que iriam para a Rússia está se acumulando nos armazéns portuários de países exportadores, como Brasil e Chile, cujos pátios se encontram lotados de contêineres conectados. Como o espaço aéreo russo está fechado, também não há como enviar cargas por esse modal. Isso significa, simplesmente, a interrupção absoluta dos negócios com a Rússia, nos dois sentidos.

Entre os resultados imediatos estão a escassez de alimentos como o trigo e o aumento da inflação puxado pelos preços dos combustíveis, num período em que os setores de logística e de alimentos ainda se encontram em fase de recuperação dos impactos negativos da pandemia de covid-19. Ao mesmo tempo, ainda será preciso avaliar as consequências no médio e no longo prazo da decisão de alguns grandes grupos empresariais de renunciar a seus negócios na Rússia. Na área de navegação, por exemplo, a própria Maersk está anunciando a venda dos seus ativos no país.

Na América Latina, há um justificado sentimento de preocupação, em especial entre os países que são exportadores agrícolas e dependem bastante dos fertilizantes russos e, ao mesmo tempo, estão registrando uma queda nas exportações para aquele país, que é um importante comprador de produtos agrícolas e proteína animal.

O prejuízo maior, sem qualquer dúvida, será o da própria Rússia, que está cada vez mais isolada e marginalizada no comércio mundial e sem margem para reverter a situação no curto prazo. Há uma expectativa em relação à China, outro grande importador de commodities e exportador de produtos acabados, que ainda não manifestou com clareza sua posição em relação à Rússia. A decisão do governo chinês influenciará, certamente, o fluxo internacional de comércio.

Além disso, é preciso lembrar que a Ucrânia abastece, por exemplo, nada menos do que metade do gás néon utilizado no mundo para a produção de chips e semicondutores. O país também é um grande exportador de fertilizantes e de grãos como milho, cevada e trigo, e a interrupção desse fornecimento já causa aumento no preço dos alimentos nos mercados internacionais.

A invasão russa provocou, ao mesmo tempo, uma inesperada onda de solidariedade entre os Estados Unidos e os países europeus no âmbito da Otan e fortaleceu enormemente uma aliança que parecia ter papel secundário nesse nosso mundo globalizado. Com isso, surgiu um novo componente geopolítico cujo resultado ainda vai requerer análises mais aprofundadas. A decisão surpreendente de Vladimir Putin de iniciar uma guerra e a reação ucraniana, ainda mais surpreendente, alteraram definitivamente os mercados internacionais e o equilíbrio de forças.

Os analistas preveem que, no inevitável rearranjo que ocorrerá em nível global, os países e as empresas ocidentais vão acelerar o movimento de redução da dependência da Rússia e buscar soluções regionais para manter o fluxo de comércio. Nós, na Emergent Cold LatAm, assistimos com apreensão a escalada desse conflito irracional e nos preparamos da melhor maneira possível para atender às necessidades dos clientes na região, solidários no enfrentamento dos problemas comuns e confiantes de que, com nossa determinação e nossa ética de trabalho, superaremos mais esse desafio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE CINGAPURA INVESTIGA SUPOSTA CONTAMINAÇÃO DE COMBUSTÍVEL DE BUNKER

Informação: MarineLink (5 de abril de 2022)



© Igor Groshev / Adobe Stock

A Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura, que supervisiona o maior centro de reabastecimento marítimo do mundo, disse que está investigando a suspeita de contaminação do combustível fornecido a vários navios no porto e ordenou que o fornecimento do lote seja interrompido.



Pelo menos 14 navios que receberam óleo combustível com alto teor de enxofre (HSFO) contaminado de Cingapura sofreram perda de energia e problemas no motor, disse a Veritas Petroleum Services (VPS) no final da semana passada.

“Detectamos contaminação em 34 amostras de combustível e temos conhecimento de 14 embarcações que sofreram danos. Como a VPS tem 50% de participação no mercado global de análise de combustível marítimo, podemos supor que pode haver mais embarcações afetadas, que não testam com VPS”, disse a empresa de testes de combustível e óleo em um e-mail à Reuters na segunda-feira.

“Esperamos que notificamos as embarcações afetadas dentro do prazo contratual, para permitir que pelo menos avisem os fornecedores”, acrescentou a VPS, dizendo que a empresa prefere não compartilhar a identidade dos fornecedores.

A autoridade portuária de Cingapura disse que foi notificada sobre o problema em 14 de março e contatou imediatamente os fornecedores de bunkers para interromper o fornecimento do lote relevante de combustível e informar todos os navios fornecidos com o combustível para ter cautela ao usá-lo, de acordo com um comunicado enviado por e-mail. no domingo.

“Como um importante centro de abastecimento de combustível, a Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA) leva a garantia de qualidade a sério e está investigando a causa da suposta contaminação do combustível do bunker”, afirmou.

“Mais investigações estão em andamento. A MPA não hesitará em tomar medidas caso haja qualquer descumprimento”.

A MPA não nomeou os fornecedores. A VPS disse que 34 embarcações foram identificadas como tendo recebido entregas de HSFO nos últimos dois meses que estavam contaminadas com até 2.000 partes por milhão (ppm) de hidrocarbonetos clorados.

Simon Neo, chefe da consultoria de combustíveis marítimos SDE International Pte Ltd, disse que é possível que a contaminação tenha ocorrido no processo de mistura, enquanto apenas um grupo limitado de usuários parece ter sido afetado.

“Todo o óleo combustível em Cingapura – seja com alto teor de enxofre ou baixo teor de enxofre – são todos misturados”, disse Neo, observando que o HSFO entregue atendeu às especificações padrão.

“Está afetando apenas alguns jogadores, mas o resto dos fornecedores até agora não recebeu nada disso”, acrescentou.

A seguradora de navios com sede na Noruega Skuld disse na sexta-feira que nas últimas duas semanas viu um aumento no número de reclamações relacionadas a cargas de óleo combustível com alto teor de enxofre em Cingapura, que foram encontradas contaminadas com compostos clorados.

Outra seguradora de navios, a Gard, que disse ter sofrido alguns casos graves de quebra do motor principal, também sinalizou problemas semelhantes.

“Em alguns casos, os navios até precisavam de um reboque para o porto”, disse Gard.

(Reuters – Reportagem de Koustav Samanta; Edição de Kenneth Maxwell, Edmund Klamann e David Evans)

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

Data: 05/04/2022

ANTUÉRPIA E ZEEBRUGGE MAIS PERTO DA FUSÃO

Informação: Transportes e Negócios (5 de abril de 2022)



Foto: T&N

No âmbito do acordo de fusão, os atuais funcionários dos dois portos manterão o seu posto de trabalho e a sua remuneração. Ainda assim, prevê-se a criação de uma plataforma destinada a tratar e resolver rapidamente qualquer eventual consequência negativa da fusão.

A nova entidade, será presidida pela atual presidente do porto de Antuérpia, Annick De Ridder, tendo como vice-presidente o presidente da Câmara e do porto de

Zeebrugge, Dirk De Fauw. O CEO da Autoridade Portuária de Antuérpia, Jacques Vandermeiren, manterá as funções, agora no porto de Antuérpia Bruges.

Com a fusão, o novo porto belga aproxima-se de Roterdã no topo dos portos europeus na movimentação de contentores (14,2 milhões de TEU em 2021, contra 15,3 milhões de TEU do porto holandês), cavando ainda mais o fosso para o terceiro classificado, Hamburgo (8,7 milhões de TEU no ano passado).

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

Data: 05/04/2022

SANTOS BRASIL ZERA PEGADA DE CARBONO NAS UNIDADES DE SÃO PAULO

Informação: Guia Marítimo (5 de abril de 2022)



Foto: Santos Brasil /
Divulgação Guia
Marítimo

A Santos Brasil realizou a compra de certificados I-REC (Certificado Internacional de Energia Renovável), que asseguram que 100% da energia utilizada para o

funcionamento da Companhia dentro do Estado de São Paulo é proveniente de fontes renováveis, ou seja, limpa.

A iniciativa zera as emissões de CO2 de Escopo II, geradas a partir do consumo de energia de fonte convencional, nas unidades da Baixada Santista (Tecon Santos, Terminal de Veículos, Terminais Logísticos Saboó I e II, Clíax Santos e Guarujá), São Paulo e São Bernardo do Campo (dois Centros de Distribuição) e reforça o compromisso da Santos Brasil com a preservação do meio ambiente e redução de emissão de gases de efeito estufa.

A companhia adquiriu RECs suficientes para o consumo de mHw no período de 2021 e 2022. As unidades em Vila do Conde (PA) e Imbituba (SC) serão contempladas até o fim de 2022, fazendo com que a Santos Brasil passe a utilizar energia limpa em todas as suas operações no País.

O International REC Standard é um sistema global que possibilita uma certificação auditada e segura, zerando emissões de CO2 atreladas ao consumo de energia, identificadas no Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) no âmbito do Programa Brasileiro GHG Protocol. É

o meio mais confiável para comprovar e rastrear o consumo de energia proveniente de fontes renováveis, seguindo rigorosos padrões internacionais.

No Brasil, o Instituto Totum é o órgão emissor local representante do I-REC Standard. Mundialmente, o The International REC Standard garante a procedência e o rastreamento de cada REC emitido.

A política de sustentabilidade da Santos Brasil está alinhada aos princípios do Pacto Global da ONU e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e é direcionada a quatro questões-chave: saúde e segurança; transparência e práticas anticorrupção; emissões de CO₂, água e resíduos; além de desenvolvimento humano.

Na frente ambiental, as metas para 2024 preveem a redução de 50% na geração de resíduos/TEU, redução de 30% no consumo de água per capita e de 15% em toneladas de emissões de gases de efeito estufa (GEE). Elas foram definidas com base nas reduções alcançadas nos últimos anos e nas iniciativas que têm sido adotadas para mitigar o impacto das operações da Companhia no meio ambiente.

De acordo com Béatrice de Toledo Dupuy, Gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade, a atenção às questões ambientais e sociais é um compromisso da Santos Brasil.

“A busca por soluções inovadoras e sustentáveis é uma constante. Essa certificação é mais uma mostra do alinhamento à agenda ESG (Environmental, Social and Governance) e de como a Companhia tem engajado cada vez mais todo o seu time na estratégia de crescimento com ações responsáveis, transparentes e que contribuam de maneira positiva com o meio ambiente e a comunidade”, diz.

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

Data: 05/04/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DE VEREADORES DE RIO GRANDE DEBATE A SITUAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS E AS ESTRATÉGIAS PARA O FUTURO

Informação: Portos RS (5 de abril de 2022)



Foto: Divulgação/Portos RS

O superintendente da Porto RS, Fernando Estima, participou no final da tarde desta quarta-feira (30) de uma audiência pública proposta pelo vereador Luciano Figueiredo (Luka MDB), no plenário da Câmara de Vereadores de Rio Grande. Na ocasião, foi abordado o tema A Situação dos Portos do Rio Grande do Sul e as Estratégias Adotadas para o Futuro.

O ato foi proposto pelo parlamentar em razão da mudança de natureza jurídica de autarquia para empresa pública, a qual a Superintendência do Porto do Rio Grande (Suprg) está passando para se transformar em Portos RS. Atualmente ela já é responsável pela administração do sistema hidroportuário, porém passará a ter mais autonomia em suas ações.

Estima trouxe aos presentes no plenário, e também para aqueles que assistiram à audiência pela TV Câmara, uma exposição com informações sobre os portos do Rio Grande do Sul e sua infraestrutura de terminais públicos e privados. Além disso, apresentou a movimentação dos portos gaúchos no primeiro bimestre de 2022, que foi considerada a melhor de sua história.

O Porto do Rio Grande, em especial, conta com um dos maiores e principais distritos industriais do estado, com área de 2.580 hectares, onde estão inseridas importantes indústrias que movimentam a economia gaúcha. O projeto Rio Grande Porto Indústria foi apresentado, assim como os investimentos de mais de R\$ 9 bilhões projetados para os próximos anos.

O tema referente às hidrovias também foi trazido por Fernando, que situou a comunidade sobre a importância da navegação pela Lagoa dos Patos, que hoje se caracteriza como a principal via de ligação lacustre entre os portos de Porto Alegre e Pelotas. É por ela que viajam até Rio Grande os produtos e grãos vindos da região metropolitana da capital.

Atendendo ao eixo central da audiência, a transformação de autarquia para empresa pública foi explicada, assim como as reuniões realizadas com o Ministério da Infraestrutura e todo o caminho percorrido para a consolidação da mudança. Estima afirmou que isso possibilitará uma gestão ainda mais profissional e pautada na legislação reguladora das empresas públicas.

De acordo com o vereador Luka, nunca havia acontecido uma audiência pública com essa temática na Casa. "Como sou um agente político muito ligado ao Porto, ao caminhoneiro e à retroárea, entendo que tenham muitos pontos a ser debatidos e é um excelente começo nos iniciarmos esse debate na casa legislativa mais antiga do estado?", afirmou.

Texto e edição: Rodrigo de Aguiar

Jornalista responsável: Larissa Carvalho

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

Data: 05/04/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DE CABEDELLO RECEBE PLANO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E PROJETO DE OBRAS DE DRAGAGEM PARA OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE CARGAS COM NAVIOS DE GRANDE PORTE

Por Ruth Rodrigues



Visando expandir a movimentação de cargas com navios de grande porte, o Porto de Cabedelo irá realizar obras de dragagem dentro do seu novo plano de investimentos em infraestrutura ao longo do ano de 2022

Os próximos meses serão essenciais para a continuação do plano de investimentos em infraestrutura e o governador da Paraíba comentou,

nessa última sexta-feira, (01/04), sobre a importância do projeto. Assim, com as novas obras de dragagem no porto, as operações de movimentação de cargas com navios de grande porte serão viabilizadas, expandindo assim a lucratividade do complexo durante os próximos anos.

Governador da Paraíba anuncia investimentos que serão realizados no Porto de Cabedelo, com foco nas obras de dragagem para a movimentação de cargas

A última semana foi bastante positiva para o setor portuário da Paraíba, uma vez que o governador do estado se reuniu com representantes do segmento para a assinatura do plano de investimentos em infraestrutura que será realizado no Porto de Cabedelo. O executivo assinou os contratos para a obra de dragagem do canal de acesso e bacia de evolução do porto paraibano,

supervisão e monitoramento ambiental da obra de dragagem e implantação do pátio de regulação de caminhões, Truck Center.

O plano de investimentos terá uma aplicação total de R\$ 97 milhões do próprio fundo estatal e o foco principal do projeto são as obras de dragagem no Porto de Cabedelo, visando expandir as atividades de circulação de mercadorias. Assim, o governo espera um crescimento de até 57% na movimentação de cargas, uma vez que os navios de grande porte terão a possibilidade de realizar as operações no porto ao fim do plano de obras de dragagem, garantindo a infraestrutura necessária para que o porto cresça cada vez mais no mercado nacional e internacional.

Entre as obras que serão realizadas, a dragagem irá proporcionar o aprofundamento do canal de acesso que passará dos atuais 9,14m a 11 metros de profundidade., enquanto a bacia de evolução (área de manobra dos navios na área do complexo portuário), passará a ter 300 metros de largura. Assim, o investimento milionário será convertido em novas oportunidades de empreendimentos ainda maiores dentro do Porto de Cabedelo e, conseqüentemente, em uma maior presença do complexo no cenário nacional do setor de portos.

Plano de obras de infraestrutura no Porto de Cabedelo irá gerar oportunidades de emprego e abrir caminhos para a expansão da movimentação de cargas no local

Com o início das obras de infraestrutura e, principalmente, da dragagem do Porto de Cabedelo, previsto para junho deste ano, a expectativa é que sejam ofertadas mais de 650 vagas de emprego para os moradores da região, garantindo assim um aquecimento do mercado de trabalho, com novas oportunidades disponíveis para a população da região. Esse é, junto da expansão das operações de movimentação de cargas, o principal benefício do plano de obras que está sendo desenvolvido.

Assim, o governador da Paraíba, João Azevedo, destacou que “Essa ação de hoje representa um marco e o resgate de uma dívida de muitos anos com o Porto de Cabedelo que tem uma importância fundamental para a economia do estado e uma localização estratégica. Ouvimos muitas vezes que a pedra havia saído do caminho há muitos anos, algo que não ocorreu, mas, desta vez, de forma definitiva e com recursos próprios do estado, vamos fazer a obra da dragagem tão sonhada por quem produz para que tenhamos um equipamento mais moderno”.

Esse é mais um passo dado para que o Porto de Cabedelo se torne referência em infraestrutura e possa agora abrigar navios cada vez maiores para as operações de transporte de cargas ao longo dos próximos anos.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 05/04/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PRÉ-SAL NA OFERTA PERMANENTE NO 2º SEMESTRE, DIZ DIRETOR DA ANP

Ao todo, 11 blocos do regime de partilha estão autorizados pelo CNPE a serem licitados no modelo sob demanda

Por Felipe Maciel - 5 de abril de 2022 - Em Petróleo e gás, Rodadas



Rodolfo Saboia diz que oferta permanente é uma forma de buscar interesse do investidor

OSLO — A ANP acredita que pode começar a licitar áreas do regime de partilha do pré-sal, no modelo de oferta permanente, no segundo semestre. O edital e a minuta dos contratos já passaram por audiência pública no fim de março.

“Essa é a ideia. Confiando que a manifestação aconteça logo que a oportunidade abrir, estamos trabalhando

dentro do calendário mais curto possível para abrir essa oportunidade até o final do ano”, afirmou o diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, ao político epbr, nesta terça-feira (05/04). Saboia participa da Nor-Shipping 2022, em Oslo, Noruega.

A oferta permanente é um mecanismo de licitação sob demanda: a ANP oferece ao mercado um cardápio de ativos que ficam permanentemente disponíveis para que as petroleiras manifestem interesse a qualquer momento.

Em 2021, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) autorizou a inclusão de 11 blocos, localizados nas bacias de Campos e Santos, na oferta permanente.

Petrobras mira, ao menos, dois blocos

Dentre os ativos colocados no modelo de oferta permanente, estão áreas que seriam ofertadas em rodadas regulares, nos próximos anos, e blocos que não receberam lances em leilões passados.

A lista inclui os blocos de Ágata, Água Marinha, Esmeralda, Jade, Turmalina e Tupinambá, todos eles da Bacia de Santos e que seriam ofertados nas 7ª e 8ª rodadas de partilha.

O cardápio de áreas disponibilizadas para a oferta permanente também inclui blocos que sobraram de rodadas passadas: Itaimbezinho (4ª rodada, na Bacia de Campos), Norte de Brava (6ª rodada, Campos), Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário (6ª rodada, Santos).

A Petrobras já manifestou, em fevereiro, interesse em exercer o direito de preferência pelas áreas Água Marinha e Norte de Brava.

Leilão na próxima semana

No dia 14 de abril, a ANP realiza o 3º ciclo da oferta permanente de concessão. As petroleiras manifestaram interesse, em sua maior parte, por setores onshore.

Serão leiloados áreas nas bacias terrestres do Espírito Santo (2 setores), Potiguar (4), Recôncavo (3), Sergipe-Alagoas (2) e Tucano (1). No offshore, serão oferecidos setores de águas profundas em Pelotas e Santos, um por bacia.

Saboia afirma que a expectativa é positiva para as ofertas permanentes — modelo que, segundo ele, tem se mostrado mais adequado para a aquisição de área exploratória pelo mercado. O desafio, contudo, é vencer a resistência por investimentos em nova fronteira para produção de óleo, em razão de pressões climáticas.

“O Brasil certamente é destaque. Isso não tenho dúvida, eu ouço de várias companhias. O que que acontece? As companhias estão muito reticentes em investir em novas fronteiras, andam muito influenciados pela orientação ambiental – eu não vejo problema nenhum nisso, ao contrário,

tem que ser assim. Mas o que acontece é que isso está provocando uma restrição da oferta [de capital]... Isso faz com que a gente tenha que ser mais competitivo. Porque, como as empresas estão mais seletivas, temos que buscar o investidor, tem que ser atraente. A oferta permanente é um movimento para isso”, disse Saboia.

O jornalista viajou a convite da Innovation Norway

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/04/2022

EMPRESÁRIOS COLOCAM MERCADO DE CARBONO NA AGENDA DE PRESIDENCIÁVEIS

Carta aberta aos candidatos à presidência da República em 2022 lista ações para economia verde; mercado de carbono é uma delas

Por Ana Guerra - 5 de abril de 2022 - Em *Clima, Eleições 2022, Meio ambiente*



“É certo que já não existe qualquer outra possibilidade de desenvolvimento que não seja ambientalmente correto, socialmente justo e economicamente viável”, diz carta a presidentiáveis (foto: Fazenda Joia/UFSC)

RECIFE — O Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) publicou, na segunda (4/4), uma carta aberta aos candidatos à presidência da República em 2022 listando 12 ações necessárias para

integrar o país à chamada economia verde.

Entre elas, a criação de um mercado de carbono regulado, um sistema de registro de compensações de emissões de gases de efeito estufa, e o estímulo ao mercado voluntário — observando padrões e práticas internacionais, para garantir competitividade à indústria no mercado global.

O grupo representa 85 companhias atuantes no Brasil, cuja soma dos faturamentos representa quase 50% do PIB brasileiro e chegou a apresentar em agosto passado uma proposta de substitutivo ao PL 528/2021, do deputado Marcelo Ramos (PL/AM), que regula o mercado de carbono brasileiro.

No mês passado, o Ministério do Meio Ambiente (MMA) propôs um novo texto, mas ainda não há um consenso na Câmara e nem com o mercado. O governo tem interesse que a provação ocorra ainda este ano para incluir na campanha à reeleição de Bolsonaro.

Setores do mercado também têm pressa, mas há um temor que o cálculo eleitoral prejudique o projeto, deixando muitas pontas soltas para uma regulamentação futura, o que gera insegurança.

“As empresas precisam de um ambiente em que os diferentes setores da sociedade estejam pactuados. Estamos em um momento de grande disrupção no modelo de desenvolvimento. Precisamos olhar para a frente e repensar o crescimento econômico para fazer valer a vantagem que o Brasil já tem: o grande potencial de uma economia limpa”, comenta Marina Grossi, presidente do conselho.



As recomendações do CEBDS incluem a proteção e garantia dos direitos humanos, a redução, até 2030, de 50% das emissões de gases de efeito estufa, em comparação com os níveis de 2005, e neutralidade até 2050.

Outro ponto — importante para dar credibilidade ao comércio de emissões — é reverter a perda florestal e a degradação do solo até 2030, fomentando o desenvolvimento sustentável e promovendo uma transformação rural inclusiva.

“É certo que já não existe qualquer outra possibilidade de desenvolvimento que não seja ambientalmente correto, socialmente justo e economicamente viável”, afirma o documento.

A carta também traz críticas ao modelo atual de gestão, em que “a preservação do meio ambiente e a garantia dos direitos humanos são, na maioria das vezes, preteridas pelo desenvolvimento econômico”.

“Isso provoca impactos nas presentes gerações e que também serão sentidos pelas futuras, em grau ainda mais profundo”, completa.

Os empresários afirmam que o mundo está em transformação para uma economia verde, mais limpa, inclusiva e atenta aos direitos humanos e que qualquer ação em direção oposta significa perda de competitividade, represálias comerciais e prejuízos ao mercado nacional.

STF julga gestão ambiental

Desde que assumiu o governo, a gestão ambiental de Jair Bolsonaro enfrenta questionamentos pelos avanços nas taxas de desmatamento, desmonte nos órgãos de fiscalização e congelamento de fundos destinados à preservação da Amazônia.

Na semana passada, o Supremo Tribunal Federal (STF) iniciou o julgamento do ‘Pacote Verde’, formado por sete ações relacionadas a temas ambientais. Destas, seis dizem respeito a ações realizadas durante o governo Bolsonaro.

O STF analisa, por exemplo, a ADPF 760, que pede a retomada do Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia; ADPF 735, questionando o decreto presidencial que retira autonomia do Ibama na fiscalização de crimes ambientais, revertendo-a para as Forças Armadas através da Operação Verde Brasil; e a ADO 54, que acusa o governo federal de omissão no combate ao desmatamento.

Enquanto isso, no Congresso, o governo federal tenta acelerar a aprovação de um pacote com pelo menos sete projetos de leis que tratam do licenciamento ambiental (PL 3.729/2004), regularização fundiária (2633/2020 e 510/2020), agrotóxicos (PL 6922/2002), marco temporal (PL 490/2007) e mineração em terras indígenas (PL 191/2020).

O movimento de aprovação dos PLs preocupa ambientalistas, movimentos indígenas, Organizações Não Governamentais e sociedade civil, que alertam para “danos irreparáveis” e chamam de “pacote de destruição ambiental”. A anuência dos projetos interessa, principalmente, à bancada ruralista e preocupa segmentos da indústria.

Em março, o próprio CEBDS divulgou um posicionamento manifestando preocupação do setor empresarial brasileiro com a possibilidade de votação do PL 191/2020, que permite a mineração, a construção de hidrelétricas e a agricultura industrial em terras indígenas.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/04/2022

EVONIK PEDE AUTORIZAÇÃO PARA IMPORTAR GÁS

Empresa do setor químico busca alternativas ao gás nacional para abastecer fábricas em SP e ES
Por André Ramalho - 5 de abril de 2022 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás



Evonik avalia importação de GNL e gás da Bolívia e Argentina

RIO — A Evonik, empresa do setor químico, entrou com pedido de autorização para importar gás natural. O objetivo da empresa é conseguir condições mais competitivas para abastecer suas operações no Sudeste.

A companhia informou ao Ministério de Minas e Energia (MME) que mantém avaliações e negociações para aquisição, no mercado externo, de volumes equivalentes à metade do consumo das fábricas da empresa no Espírito Santo e

São Paulo a partir de 2022.

A importação pretendida representa a compra de cerca de 32,5 mil metros cúbicos diários (m³/dia). Ao todo, a Evonik opera quatro unidades, sendo duas delas em Americana (SP), uma em Castro (PR) e uma em Barra do Riacho (ES). Juntas, elas consomem cerca de 80 mil m³/dia.

No pedido de autoimportação encaminhado ao MME, na segunda-feira (04/04), a empresa destacou que vem “enfrentando barreiras concorrenciais em decorrência dos elevados custos do gás natural no Brasil”.

A importação de gás da Bolívia e Argentina e de gás natural liquefeito (GNL) no mercado global é vista pela Evonik como uma oportunidade de mitigar a perda de competitividade do gás doméstico.

Guerra pressiona preços do GNL

A busca de oportunidades de importação de gás natural por parte da Evonik se dá num momento de pressão sobre os preços internacionais, agravada pela guerra na Ucrânia — e pelo consequente crescimento da demanda europeia por GNL como forma de reduzir a dependência da importação de gás russo.

A União Europeia sinalizou que está elaborando, urgentemente, sanções adicionais para penalizar a Rússia pelo massacre contra civis na cidade de Bucha, próxima a Kiev, na Ucrânia. O presidente ucraniano, Volodymyr Zelenskiy, acusa as forças russas de genocídio de centenas de civis. O Ministério da Defesa da Rússia considera as fotos dos mortos nas cidades recém-libertadas pelas forças ucranianas de “provocação” de Kiev.

A Lituânia, por exemplo, se tornou o primeiro país da União Europeia a zerar importações de gás russo. Em 2015, quase 100% do gás consumido pela país báltico vinha da Rússia. A situação mudou drasticamente nos últimos anos após a Lituânia ter construído um terminal offshore de importação de GNL na cidade portuária de Klaipėda.

Mercado livre de gás ainda engatinha

A curva de alta dos preços internacionais do GNL, verificada desde o segundo semestre de 2021, esfriou muitas das negociações das indústrias que tinham planos de migração para o mercado livre de gás por meio da importação da commodity.

A abertura do mercado de gás natural no Brasil ainda dá seus primeiros passos. Dentre os pioneiros desse processo estão a Gerdau e a Unigel, que assinaram contratos no ano passado para compra de gás no ambiente livre a partir de 2022.

A Gerdau se tornou a primeira cliente da Petrobras a migrar do mercado cativo para o livre. A siderúrgica fechou em 2021 um contrato com a estatal para compra de gás para a unidade da companhia localizada em Ouro Branco (MG). O acordo é válido entre 2022 e 2025.

Já a Unigel assinou, no fim do ano passado, contratos com a Shell e Petrobras que somam 2,6 milhões de m³/dia de gás, no mercado livre, a partir de 2022. O volume abastecerá as fábricas de fertilizantes nitrogenados na Bahia e em Sergipe, arrendadas da Petrobras e reinauguradas pela Unigel em 2021. O acordo com a Petrobras, na modalidade firme, é válido por quatro anos. Já o contrato com a Shell é de dois anos e inclui volumes tanto na modalidade firme como flexível.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

LIRA DIZ QUERER REVER LEI DAS ESTATAIS E DEFENDE A PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS

Presidente da Câmara ainda criticou a política de preços da empresa, que acompanha a flutuação do preço do petróleo no mercado internacional

Por Fernanda Trisotto e Bruno Góes



O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão Foto: Cristiano Mariz/09-11-2021

BRASÍLIA – O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que após o imbróglio envolvendo as indicações para a presidência da Petrobras e do conselho administrativo da estatal o Congresso deveria se debruçar para revisar a Lei das Estatais e defendeu a possibilidade de privatização da empresa.

— É muito complicado o sistema da Lei das Estatais que a gente votou. Acho que o Congresso precisa se debruçar sobre isso. A Petrobras, além de ser uma SA, não pode desconhecer que ela é uma empresa majoritariamente estatal, que ela é do governo, o acionista majoritário — afirmou Lira na tarde desta terça-feira.

E acrescentou:

— Há a necessidade sim, clara, de o congresso debater para ver a possibilidade de mudar alguns tópicos da lei das estatais, inclusive tratando claramente da privatização dessa empresa.

O presidente da Câmara criticou a política de preços da empresa, que acompanha a flutuação do preço do petróleo no mercado internacional, dizendo que a estatal não produz riqueza e desenvolvimento, e mantém um preço internacionalizado apesar de produzir no país.



— A gente produz o petróleo aqui e tem a referência de preço internacional porque é bom para os investidores, é bom para quem é acionista e é somente a isso que serve? Se ela não tem nenhum benefício para o estado e povo brasileiro, que vive reclamando todo dia do preço dos combustíveis, que seja privatizada e a gente trate disso com a seriedade necessária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2022

GOVERNO DIZ QUE BUSCA 'PROFISSIONAIS QUE PREENCHAM O PERFIL' PARA PETROBRAS

Assessor de Guedes é cotado, mas nome ainda não foi confirmado

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O Ministério de Minas e Energia afirma que ainda busca nomes que “preenchem o perfil” para ocupar os cargos de presidente da Petrobras e de presidente do Conselho de Administração da empresa.

O consultor Adriano Pires anunciou nesta segunda-feira ter desistido do cargo de CEO da estatal, por conflitos de interesses. No domingo, o presidente do Flamengo, Rodolfo Landim, também desistiu de assumir o Conselho da companhia pelos mesmos motivos.

“O governo está definindo os profissionais que preenchem o perfil para ocupar os cargos de Presidente da Petrobras e o de Presidente do Conselho de Administração da empresa. Quando esses nomes forem definidos, eles serão devidamente informados”, disse o MME, em nota enviada ao GLOBO.

O ministro Bento Albuquerque se reuniu nesta terça-feira com o presidente Jair Bolsonaro para tratar do assunto. Caberá a Bolsonaro bater o martelo definitivo sobre o assunto.

Albuquerque chegou a convidar o ex-presidente da Agência Nacional de Petróleo (ANP) Décio Oddone para o cargo de presidente, mas ele recusou, de acordo com interlocutores do governo.

Ao longo desta terça-feira, diversos nomes foram cogitados em Brasília, mas ainda não há uma definição concreta nem para a presidência da Petrobras e nem para o Conselho de Administração da estatal. Com isso, segundo fontes do governo, dificilmente o nome será publicizado nesta terça.

Há uma série de dificuldades para isso, especialmente a instabilidade causada pela proximidade do período eleitoral e a forma como Bolsonaro vem tratando os presidentes da empresa. O presidente já demitiu dois chefes da Petrobras por insatisfação diante da alta dos combustíveis.

Por isso, diversos executivos do setor dizem que será difícil encontrar um nome do setor privado que tome assumir a Petrobras. Assim, uma corrente no governo defende que nomes que já façam parte do Conselho de Administração ou que já estejam na companhia sejam convidados para os cargos.

Uma outra ala do governo defende, porém, o nome do secretário especial de Desburocratização, Gestão de Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Paes de Andrade. Ele não é especialista no setor de óleo e gás e nem tem experiência no assunto. Por isso, não é o preferido de Albuquerque. Além disso, o nome dele tem a oposição do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

O assessor de Paulo Guedes, porém, tem trabalhado para assumir a Petrobras, de acordo com integrantes do governo. Ele foi cotado na primeira leva, quando Bolsonaro decidiu demitir o general Joaquim Silva e Luna, mas Albuquerque preferiu Adriano Pires.



Paes de Andrade tem formação em comunicação social pela Universidade Paulista, pós-graduação em administração e gestão pela Universidade de Harvard e é mestre em administração de empresas pela Universidade Duke, nos Estados Unidos. Foi ex-presidente da estatal Serpro, de processamento de dados, o que conta como positivo para o seu currículo. Também por já fazer parte do governo, não precisaria se descompatibilizar e nem vender empresas num curto espaço de tempo, como qualquer outro nome do setor privado precisaria fazer.

Desistência de Pires

Pires desistiu nesta segunda-feira, um dia depois de Rodolfo Landim, indicado para a presidência do Conselho de Administração, também desistir do cargo.

Adriano Pires justificou a decisão por dificuldades para encerrar sua consultoria, que existe há 20 anos e cujo sócio é seu filho, “a tempo” de assumir a Petrobras. No trabalho como consultor, Pires manteria ligação forte com companhias que, muitas vezes, têm interesses contrários aos da estatal.

Entre os clientes de Pires está o empresário e sócio de distribuidoras de gás Carlos Suarez, que é também amigo de Landim. Outros clientes do consultor incluem a Abegás, associação do setor, e a Compass, concessionária de gás do empresário Rubens Ometto e diversas outras empresas de óleo e gás.

A saída de cena de Pires colocou o governo diante de uma corrida contra o tempo para encontrar novos nomes para os dois postos mais importantes da estatal. O nome foi fechado em reunião nesta terça-feira entre Albuquerque e Bolsonaro, no Palácio do Planalto.

“Ficou claro para mim que não poderia conciliar meu trabalho de consultor com o exercício da presidência da Petrobras. Iniciei imediatamente os procedimentos para me desligar do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), consultoria que fundei há mais de 20 anos e hoje dirijo em sociedade com meu filho. Ao longo do processo, porém, percebi que infelizmente não tenho condições de fazê-lo em tão pouco tempo”, afirmou Pires em carta ao Ministério de Minas e Energia, na noite de segunda-feira.

Em conversas com auxiliares no domingo e ontem, Bolsonaro atribuiu a supostos “inimigos” na Petrobras os obstáculos criados para Pires assumir o cargo. Esses obstáculos deixaram Bolsonaro irritado, e o presidente não queria dar o braço a torcer. Ele reclamou que teria, na sua avaliação, o direito de escolher o presidente da Petrobras.

Ainda assim, o presidente não conseguiu emplacar o nome de sua escolha na Petrobras, um movimento que ele começou a arquitetar há mais de um mês, em paralelo com as críticas à política de preços da estatal — que repassa ao valor cobrado na refinaria a flutuação nas cotações do dólar e do petróleo.

A preocupação com o preço na bomba para o consumidor é especialmente maior em ano eleitoral, com a inflação acumulada em 12 meses em dois dígitos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2022

ACIONISTAS MINORITÁRIOS INICIAM MOVIMENTO PARA PETROBRAS SUSPENDER ASSEMBLEIA DIA 13 DE ABRIL

Fundos já sinalizaram à estatal e ao Institutional Shareholder Services (ISS) que estão tendo problemas com cédulas de votação

Por Bruno Rosa



Sede da Petrobras, no Centro do Rio Foto: Reuters

RIO - Acionistas minoritários da Petrobras começaram a pressionar a estatal para tentar suspender a Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária marcada para o dia 13 de abril, segundo fontes do setor.

O movimento vem sendo liderado pelos fundos de investimento estrangeiros, que já sinalizaram à estatal e ao Institutional Shareholder

Services (ISS), espécie de justiça eleitoral privada, que estão tendo problemas com as cédulas de votação por conterem nomes que já que foram descartados.

Na primeira versão dos indicadores pela União, havia o nome de Joaquim Silva e Luna, que foi demitido do cargo do presidente da estatal. Em seguida, foram adicionados Rodolfo Landim, como presidente do Conselho, e Adriano Pires, como conselheiro e presidente da estatal. Como os dois desistiram, uma nova versão está em andamento.

A preocupação dos fundos é que haja problemas na votação que será feita através do sistema de voto múltiplo no dia da assembleia, que será realizada de forma virtual. Nessa modalidade, os acionistas podem concentrar votos em um único candidato individualmente.

Segundo uma fonte, há grandes chances de a eleição dos conselheiros ser impugnada no dia 13. Para essa fonte, representante de um fundo, embora o governo possa indicar os nomes até o dia da assembleia, a avaliação é que esse troca-troca de indicados está deixando o processo muito instável. Até agora, as articulações ocorrem nos bastidores.

Até entre os conselheiros atuais da estatal esse vai-volta é visto com preocupação do ponto de vista da governança, pois o Comitê de Pessoas não chegou nem a finalizar oficialmente a avaliação de Landim e Adriano Pires. "Tudo são apenas indicações", disse uma fonte do alto escalão da estatal.

Em entrevista ao GLOBO, o advogado Leonardo Pietro Antonelli, que integrou o Conselho de Administração da Petrobras entre 2020 e 2021, 700 mil investidores sofrem com a instabilidade existente.

No ano passado, quando Roberto Castello Branco foi demitido pelo presidente Jair Bolsonaro por também reajustar os preços dos combustíveis, o fundo Aberdeen Standard Investments havia enviado uma carta ao Conselho de Administração da estatal alertando sobre os prejuízos da interferência do governo.

Segundo uma outra fonte do setor, a busca por um novo nome para Petrobras vem gerando dúvidas no próprio mercado. Após Décio Oddone ter recusado o convite para comandar a estatal, segundo Lauro Jardim em seu blog, um executivo disse que "para que alguém seja escolhido rapidamente deveria ser alguém já dentro da empresa, a exemplo de conselheiros que estão sendo reconduzidos", disse. Mas um assessor do ministro da Economia Paulo Guedes também está cotado, segundo revelou O GLOBO.

Internamente, a Petrobras mantém a data da assembleia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS: CONHEÇA OS NOMES QUE ESTÃO SONDADOS PARA O COMANDO DA ESTATAL

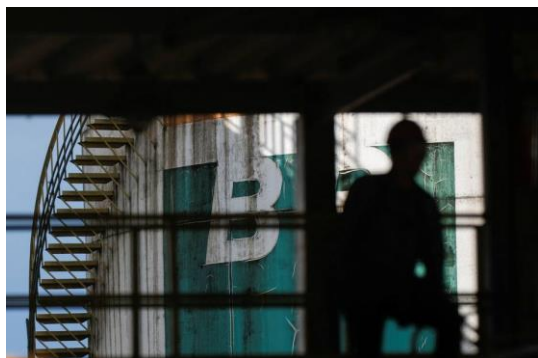
Nome de secretário do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade, ganhou força, mas também outros nomes entraram no radar: Márcio Weber, Décio Oddone e Vasco Dias

Por Adriana Fernandes e Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A desistência de Adriano Pires para a Presidência da Petrobrás e Rodolfo Landim para o Conselho de Administração da empresa explodiu a bolsa de apostas para os novos nomes para o comando da petrolífera brasileira.

O nome do secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade, ganhou força, mas também outros nomes entraram no radar: Márcio Weber, Décio Oddone e Vasco Dias.

Márcio Weber é atual conselheiro da empresa. Foi membro da Diretoria de Serviços da Petrobras Internacional (Braspetro) e Diretor da Petroserv S.A. Uma das vantagens é que ele pode “descer” do Conselho para a Diretoria Executiva. Já sendo Conselheiro, ele poderia ser aprovado como presidente na reunião. A vantagem é que os conselheiros já passaram pelo crivo da checagem exigida pelas regras de governança.



Outros nomes são cotados para o comando da Petrobras após Adriano Pires desistir por conflitos de interesse Foto: Adriano Machado/ Reuters

Oddone é ex-diretor geral da Agência Nacional de Petróleo (ANP) e atual diretor-presidente da Enauta. Foi CEO da Petrobrás Bolívia e presidente do Conselho de Administração e CEO da Petrobras Energia. Experiente, Oddone tem como empecilho estar no comando da Enauta, que tem negócios com a Petrobras.

Já Vasco Dias foi ex-presidente da Shell Brasil. Mas tem conexão com a Cosan, de Rubens Ometto, a exemplo do Adriano Pires, que desistiu do cargo depois que o seu nome não passou no teste de governança da empresa. Atualmente é membro do Conselho de Administração da Cosan. Já foi diretor executivo da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e presidente da Raízen Energia.

O nome do ex-secretário Executivo do Ministério de Minas e Energia Márcio Felix (hoje na EnP Energy) e dos ex-conselheiros Cynthia Silveira e Omar Carneiro da Cunha também estão sendo citados nos bastidores. Ela hoje preside a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) e Cunha já trabalhou na Shell.

Para a presidência do Conselho de Administração, duas mulheres ganham força: Clarissa Lins, ex-presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo, e a atual conselheira da Petrobras Sonia Villalobos.

Auxiliar do ministro da Economia, Paulo Guedes, Caio Andrade é bem visto no Palácio do Planalto. Ele não tem experiência na indústria de óleo e gás, nem foi CEO por muito tempo em grandes empresas, mas a avaliação é de que é possível aprovar seu nome porque foi presidente da Serpro e de empresas menores que ele fundou.

Uma das dificuldades para encontrar o nome que passe no crivo são as regras de governança mais apertadas criadas no período pós-operação Lava Jato, motivo de crítica aberta ontem do presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL). Em tom irônico, ele disse que seria preciso pegar um “arcebispo” para a presidência da empresa. A queixa é de que nenhum executivo experiente do setor se enquadraria nas regras.

O presidente Jair Bolsonaro tem reunião nesta terça com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, segundo a agenda oficial do chefe do Executivo. O encontro, no gabinete presidencial no Palácio do Planalto, vem no momento em que o governo avalia novos nomes para a presidência da Petrobras e a presidência do conselho da estatal.

Bolsonaro e Albuquerque já estiveram juntos na segunda no Rio de Janeiro, quando Pires avisou o governo de que havia desistido de ser o novo presidente da Petrobras após a empresa identificar conflitos de interesse entre o comando da estatal e a consultoria do economista na área de petróleo e gás. Já Landim disse ter recuado da ideia de chefiar o conselho para se dedicar à presidência do Flamengo, cargo que pretendia acumular com a estatal.

O governo corre contra o tempo e tem prazo para indicar nomes para os cargos: a próxima quarta-feira, dia 13 de abril, data da Assembleia Geral Ordinária da empresa que tratará do assunto. É neste momento que são votadas as indicações da União, acionista majoritária, depois da avaliação das aptidões e eventuais restrições para os cargos. Por ser controlador da Petrobras, o governo tem votos suficientes para emplacar suas indicações.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/04/2022

GOVERNO QUER DIMINUIR DEPENDÊNCIA DE SEMICONDUTORES E TORNAR BRASIL REFERÊNCIA NA PRODUÇÃO REGIONAL

Crise dos semicondutores ficou latente quando a pandemia de coronavírus levou ao fechamento de várias unidades de produção

Por Célia Froufe, O Estado de S.Paulo

Brasília - Seguindo a tendência mundial de trazer a cadeia de insumos para mais próximo das linhas de produção, o governo brasileiro quer diminuir a dependência de semicondutores e tornar o Brasil um centro regional de produção.

O ponto de partida será a realização de uma grande cerimônia, denominada “A cadeia internacional de semicondutores e o Brasil”. Marcado para o dia 27 de abril, no Palácio Itamaraty, o evento contará com um seminário sobre a cadeia de suprimento internacional de semicondutores e a posição do Brasil nesse cenário.



A crise dos semicondutores ficou latente em 2020, quando a pandemia de coronavírus levou ao fechamento de várias unidades de produção Foto: Werther Santana/Estadão

“A ideia é mostrar para o mundo que o Brasil discute o tema, tem capacitação e é uma plataforma importante para investir, podendo ser um hub de produção de certos itens para toda a América Latina”, disse ao Estadão/Broadcast o secretário de Comércio Exterior e

Assuntos Econômicos do Itamaraty, Sarquis Sarquis. Ele lembrou que este tipo de indústria requer grande escala de produção e que, portanto, concentrar a atividade no Brasil seria uma boa forma de facilitar a distribuição dos semicondutores pela parte Sul do continente.



Além de autoridades locais, o seminário vai reunir especialistas de várias partes do mundo e também de organismos multilaterais para atrair mais investimentos. Contará também com membros da academia, entidades de classe e da Indústria do Brasil e exterior. O Ministério das Relações Exteriores (MRE) organiza o evento junto com o da Economia e o da Ciência e Tecnologia.

A crise dos semicondutores ficou latente em 2020, quando a pandemia de coronavírus levou ao fechamento de várias unidades de produção. A maior parte delas está localizada na Ásia e a escassez de itens levou à interrupção da atividade em outros países que dependiam do insumo para confeccionar seus produtos. Os setores mais atingidos foram de veículos, mas justamente a paralisação do globo por causa da covid-19 levou a uma brutal queda da demanda, causando, na sequência, o cancelamento de encomendas de semicondutores.

Para continuar a sobreviver durante o surto, a produção de muitas unidades fabris foi direcionada para outros equipamentos que registraram um consumo acima do normal durante a pandemia, como smartphones, notebooks e videogames. No momento da retomada da produção, a indústria automotiva se deparou com um gargalo de oferta, que, segundo a consultoria AutoForecast Solutions, afetou a produção de 11,3 milhões de carros em todo o mundo no ano passado. Na segunda, a Mercedes-Benz anunciou que vai parar produção em São Paulo e Juiz de Fora (MG) por falta de peças.

A produção mundial de semicondutores está concentrada na Ásia, com destaque para Taiwan e Coreia do Sul. O MRE destacou que tem crescido, no entanto, o número de países que buscam superar a dependência de fornecedores estrangeiros por meio do desenvolvimento de indústrias domésticas de semicondutores de última geração, capazes de atender à alta demanda das empresas nacionais.

Diante da dependência asiática, países estão promovendo novas políticas para o setor, com previsão de investimentos com o objetivo de aumentar capacidade instalada para fabricação de chips em seus respectivos territórios. Esse movimento - mais amplo do que apenas no caso de semicondutores - é conhecido no globo pela expressão em inglês "nearshoring", que busca recuperar parte da cadeia de fornecimento para seu território ou, pelo menos, para locais mais próximos. Conforme registrou o Estadão/Broadcast no fim do mês passado, há linhas de financiamento específicas para essa retomada.

Há um mês, o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, reafirmou compromisso de investimentos no setor de semicondutores no País, no âmbito da prioridade de "reshoring" as principais cadeias de valor nas áreas de tecnologia críticas e emergentes. Um mês antes, a Comissão Europeia divulgou uma proposta de regulamentação do mercado de semicondutores do bloco (o "Chips Act"), iniciativa que pretende movimentar cerca de 43 bilhões de euros e prevê a possibilidade de controles de exportação. A intenção é dobrar de 10% para 20% a participação da União Europeia (UE) no mercado mundial de semicondutores.

Brasil

No Brasil, a Associação Brasileira da Indústria de Semicondutores (Abisemi) estima que o País é capaz de atender cerca de 10% da demanda interna - na maioria, componentes com função de memória. Para o governo, ao depender da importação de semicondutores, a indústria brasileira acaba sendo "seriamente afetada" pela escassez global do produto. Segundo levantamento feito pela Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), 70% das empresas do setor têm dificuldade para obter os semicondutores que precisam.

A indústria automotiva brasileira é particularmente afetada pelo problema. Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a produção automotiva brasileira passou de 2,9 milhões de veículos em 2019 para 2 milhões em 2020 e 2,2 milhões em 2021. Ainda que os dados apontem para a gradual recuperação do setor, os números verificados



estão muito aquém da capacidade produtiva do país, estimada em 4,7 milhões de veículos por ano.

Por conta desse quadro, foram lançadas medidas para estimular a ampliação e a diversificação da produção doméstica, como o Made in Brasil Ilimitado (MiBI) - rede colaborativa para aumento da produtividade e da competitividade do setor automotivo - e a lei que prorroga até 2026 os incentivos do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (Padis).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2022

GOVERNO FEDERAL PREPARA MP PARA FLEXIBILIZAR CUMPRIMENTO DE COTAS DE JOVEM APRENDIZ

MP gestada no ministério deve propor alternativas para cumprimento da cota que já foram atacadas por centrais sindicais

Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Antes mesmo de as sugestões do Grupo de Trabalho da Aprendizagem Profissional (GT) serem avaliadas pelo Conselho Nacional do Trabalho (CNT), o governo prepara uma Medida Provisória para flexibilizar o cumprimento das cotas do programa Jovem Aprendiz. O Estadão/Broadcast apurou que a minuta da MP - com uma espécie de "força-tarefa" para atingir as metas das cotas de aprendizagem - já foi concluída pelo Ministério do Trabalho e Previdência (MPT) e aguarda apenas o aval do Planalto para publicação, possivelmente ainda nesta semana.

No começo de março, o GT publicou seu relatório final propondo flexibilizações para o cumprimento da cota de aprendizagem (de 5% a 15% do quadro de funcionários), como considerar como base a média de empregados nos últimos 12 meses.

O grupo também propôs que as pequenas empresas - que não têm obrigação de cumprimento da cota - contratem aprendizes em nome de outras firmas que estejam com dificuldades em cumprir a regra. O GT também sugeriu que o cálculo da cota considere todos os estabelecimentos da mesma empresa em um mesmo Estado - para aquelas que já tenham mais de 5% de aprendizes ou tenham porcentual elevado de focalização em público vulnerável.

Outro ponto criticado pelas centrais sindicais e pelo MPT, porém, foi mantido no relatório final do GT. Trata-se da sugestão de se incluir na base de cálculo da cota de aprendizagem as ocupações que exigem formação de nível técnico e tecnólogo. Para os críticos da proposta, a inclusão de tecnólogos - de nível superior - no programa acabará elitizando o programa em detrimento dos jovens em formação mais básica.

Já a MP gestada no ministério vai além e deve propor outras alternativas para cumprimento da cota que já foram atacadas pelas centrais sindicais. Entre elas estaria o cômputo em dobro dos jovens considerados vulneráveis. Ou seja, cada jovem em situação de miséria contratado pelo programa contaria como dois aprendizes para se atingir a cota.

Além disso, os jovens contratados em definitivo pelas empresas continuariam sendo contabilizados - de maneira artificial - como aprendizes por mais 12 meses, apenas para efeitos de cumprimento da cota.

Críticas

A coordenadora nacional de Combate à Exploração do Trabalho da Criança e do Adolescente do Ministério Público do Trabalho (MPT), Ana Maria Villa Real, voltou a criticar as mudanças propostas pelo governo no programa e considerou preocupantes tanto o relatório final do GT quanto a proposta de MP que está prestes a vir a público. Segundo ela, as mudanças na verdade prejudicariam o acesso dos adolescentes ao programa.

“Além da alteração do critério da priorização da idade pelo da escolarização, até o alinhamento da aprendizagem com o ensino tecnológico, que é de nível superior, foi proposto no GT. Que justiça social se pretende alcançar com essa proposta elitizante, em um período em que a vulnerabilidade socioeconômica das famílias aumentou imensamente em razão da pandemia”, argumenta a procuradora.

Apesar de reconhecer que é positiva a criação de uma “força tarefa” para o cumprimento das cotas pelas empresas que estão abaixo do que exige o programa, Ana Maria alega que isso já poderia ser feito pela Auditoria Fiscal do Trabalho, sem a necessidade de edição de uma MP.

“A Medida Provisória viria, a toda evidência, para instituir medidas afetas ao campo da reserva legal. O cômputo em dobro de vulneráveis por si só já reduziria a cota em torno de 20%. Há ainda o cômputo fictício de aprendizes efetivados pela empresa como empregados. Ora, se o aprendiz foi efetivado pela empresa, isso significa dizer que a aprendizagem cumpriu com louvor o seu papel”, afirma. “Se a Medida Provisória vier nesses moldes, centenas de adolescentes, que já possuem três vezes mais dificuldades para serem inseridos no mercado de trabalho do que a média nacional, ficarão afastados da possibilidade de ingressar no programa”, completa.

Como revelou o Estadão em janeiro, a intenção original de flexibilizar a exigência da frequência escolar do programa levou a fortes reações das centrais sindicais e de entidades como o Centro de Integração Empresa-Escola (Ciee), que alertaram para os riscos da proposta acabar com o programa. Após as reportagens, a exigência da matrícula foi mantida pelo GT, com destaque no relatório final do grupo.

O deputado Felipe Rigoni (PSL-ES), que preside uma comissão na Câmara para a revisão do programa, chegou a confirmar ao Broadcast/Estadão que a intenção do GT do governo era autorizar mesmo a contratação de aprendizes sem exigir que todos estivessem na escola. O ex-ministro do Trabalho e Previdência Onyx Lorenzoni, porém, sempre negou qualquer plano para desvincular o programa da exigência de matrículas.

Sancionada no fim de 2000, no governo de Fernando Henrique Cardoso, a Lei do Aprendiz determina que empresas consideradas de médio e grande porte devem reservar vagas para adolescentes e jovens de 14 a 24 anos, sem idade máxima para os aprendizes com deficiência. A cota de vagas é de, no mínimo, 5% e de, no máximo, 15% do quadro de funcionários.

Os contratos podem durar até dois anos, e a remuneração mínima precisa ser equivalente ao salário mínimo proporcional às horas trabalhadas, em uma jornada que não pode superar as 6 horas diárias. Além disso, as empresas devem recolher 2% da remuneração para o Fundo de Garantia do Tempo de Serviços (FGTS), e não os 8% dos contratos normais de trabalho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2022

ORGANIZAÇÕES PEDEM ANULAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE NOVA HIDRELÉTRICA NA AMAZÔNIA

De acordo com os signatários do documento, usina ignora legislação sobre consulta às comunidades afetadas no processo de licenciamento ambiental

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Mais de 40 representantes de movimentos sociais e outras organizações da sociedade civil assinam uma carta contra irregularidades cometidas no processo de licenciamento ambiental da hidrelétrica Tabajara. Maior projeto do setor previsto pelo governo Jair Bolsonaro, essa usina inundaria uma área superior a 100 quilômetros quadrados na fronteira de Rondônia com o Amazonas.

As organizações pedem que o Ibama cancele as audiências públicas sobre o projeto previstas para esta semana, nos dias 6 e 7 de abril. O argumento é que o empreendimento viola a legislação ambiental e os direitos dos povos indígenas e de outras populações tradicionais da região.

De acordo com os signatários do documento, a usina não teria viabilidade econômica, social e ambiental, além de ignorar a legislação sobre consulta às comunidades afetadas no processo de licenciamento ambiental.



Área da Floresta Amazônica; organizações pedem anulação de audiências públicas de nova hidrelétrica na Amazônia. Foto: Herton Escobar/Estadão

“Com a UHE Tabajara, repete-se um cenário de atropelos dos últimos anos em processos de licenciamento de empreendimentos hidrelétricos na Amazônia, como Santo Antônio, Jirau, e Belo Monte, com graves prejuízos a populações atingidas e ao meio ambiente, comprometendo oportunidades na região para um desenvolvimento

com justiça social e sustentabilidade ambiental e econômica”, diz o texto.

A usina Tabajara prevê uma potência instalada de 400 megawatts, mas geração média 234,99 MW, devido às oscilações naturais do rio ao longo do ano. O barramento do rio Ji-Paraná formaria reservatório com espelho d’água de 112 km² no nível máximo normal de operação, ocupando áreas do município de Machadinho D’Oeste, em Rondônia.

No ano passado, ao analisar estudos apresentados pela Eletronorte, o Ibama concluiu que havia uma série de problemas e lacunas que tinham de ser esclarecidas. O Ibama chegou a sugerir mudança na área do reservatório e chamou a atenção para o forte impacto ambiental da usina, em relação a um volume baixo de geração de energia.

“Um aspecto relevante para tomada decisão sobre a viabilidade deste empreendimento diz respeito à necessidade de maior esforço de justificativa do projeto. Trata-se de uma hidrelétrica, cuja potência média anual contribuiria com cerca 235 MW ao SIN (Sistema Interligado Nacional). Para tanto, seria necessário um reservatório que ocuparia área superior a 100 km² com extensão pouco inferior a 100 km, em substituição a uma área atual com significativa qualidade ambiental, rodeada por unidades de conservação e terras indígenas”, afirma o Ibama.

Os técnicos que analisaram o projeto lembram que hidrelétricas são projetos “cuja implantação e operação resultam em dezenas de impactos ambientais, alguns irreversíveis”. Eles sugerem a análise de outros empreendimentos com a mesma capacidade.

“Nesse sentido, é importante mencionar que a geração de 235 MW médios poderia ser suprida por fontes alternativas, por exemplo solar ou eólicas, cujos níveis e a intensidade de impactos ambientais são menores do que os do AHE Tabajara e que possuem maior flexibilidade locacional”, afirmam.

Segundo os analistas, essas plantas alternativas poderiam ser instaladas em outras regiões do país, “afetando áreas territoriais bem menores; com pior qualidade ambiental; localizadas próximas a centros consumidores de energia; posicionadas, muitas vezes, ao lado de subestações já instaladas, o que pouparia a necessidade de instalação de uma linha de transmissão (que por si só resultará em outros impactos ambientais significativos). Neste contexto, é fundamental que o proponente ofereça justificativas criteriosas que possam demonstrar a relevância deste projeto frente aos impactos ambientais esperados”.

A Eletronorte disse que a usina “terá um reservatório pequeno que não modificará as vazões naturais do rio” e afirmaram que “os estudos dessa etapa estão em desenvolvimento desde 2014 e foram elaborados seguindo estritamente o estabelecido no Termo de Referência emitido pelo Ibama”.

A usina Tabajara é estudada desde a década de 1980 e já foi alvo de várias tentativas de licenciamento, mas nunca conseguir avançar, por causa de sua alta complexidade ambiental. A região de Machadinho d'Oeste, em Rondônia, é uma das áreas da Amazônia que mais sofrem com o desmatamento irregular e ocupações ilegais de terra.

A Eletronorte e o grupo responsável pelo desenvolvimento dos estudos da usina sustentam que o projeto “terá um reservatório pequeno que não modificará as vazões naturais do rio” e afirmaram que “os estudos dessa etapa estão em desenvolvimento desde 2014 e foram elaborados seguindo estritamente o estabelecido no Termo de Referência emitido pelo Ibama”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2022

SECRETÁRIO DE GUEDES É COTADO PARA CARGO DE PRESIDENTE DA PETROBRAS

Caio Mario Paes de Andrade, secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, voltou a ser cogitado para o comando da estatal

Por Adriana Fernandes e Rayanderson Guerra, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA e RIO - O ministro da Economia, Paulo Guedes, não participou da indicação do economista Adriano Pires para a Petrobras, mas um de seus auxiliares voltou a ser cogitado para o comando da estatal. Trata-se do secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, Caio Mario Paes de Andrade.

Ele é próximo ao senador Flávio Bolsonaro e tem avaliação positiva no governo pela implantação da plataforma GovBR. Mas, de outro lado, não tem experiência na área de petróleo e gás. As regras de governança exigem experiência de 10 anos no setor. Em conversas no governo, Guedes tem defendido a escolha de um nome que trabalhe para desverticalizar a cadeia produtiva do mercado de combustíveis no País e privatizar a empresa.



O trabalho de Andrade para levar o governo federal para a internet tem sido muito elogiado entre auxiliares de Bolsonaro Foto: Serpro/Divulgação

Ontem, durante passagem pelo Rio, ele afirmou que estava “sem luz” sobre quem deve assumir o comando da Petrobras após a saída do general da reserva Joaquim Silva e Luna – demitido pelo presidente Jair

Bolsonaro por divergências quanto à política de preços dos combustíveis – e a desistência de Pires. “Eu estou sem luz”, respondeu ele.

Cotado para o lugar de Silva e Luna, Pires desistiu da indicação para o cargo depois de o governo Bolsonaro receber informações de que o seu nome não passaria no “teste” de governança da empresa, segundo apurou o Broadcast/Estadão.

A desistência vem depois de o Estadão ter publicado que o Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) pediu que Pires fosse impedido de assumir o cargo enquanto não

houvesse uma investigação do governo (Controladoria-Geral da União e Comissão de Ética) e da Petrobras sobre a atuação dele no setor privado.

Contra subsídios

Guedes já havia dito, na semana passada, que a troca no comando da estatal não era problema dele – o ministro da Economia chegou a minimizar o impacto da demissão de Silva e Luna. “A Petrobras é do Ministério de Minas e Energia. Quem indica o presidente é o presidente da República junto com o ministro de Minas e Energia”, afirmou ele, que participava de um evento em Paris.

O ministro é contrário à concessão de subsídios para baratear o preço do combustível vendido no País. O ponto central dele e de integrantes da sua equipe é de que, se for praticar abuso de poder corporativista, o novo comandante da empresa estaria desalinhado com as melhores políticas de mercado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

YARA QUER FORNECER AMÔNIA ‘VERDE’ PARA INDÚSTRIA NAVAL ATÉ 2024

Empresa Azane Fuel Solutions, também norueguesa, vai projetar e construir as estruturas

Por Érica Polo, Valor — São Paulo



Planta da Yara em Porsgrunn, na Noruega — Foto: Wikimedia Commons

A norueguesa Yara, uma das maiores fornecedoras de amônia e de fertilizantes do mundo, encomendou 15 terminais flutuantes de armazenagem e abastecimento de amônia “verde” para navios. Segundo a companhia, o contrato foi celebrado com a também norueguesa Azane Fuel Solutions, que ainda vai projetar e construir as estruturas.

Com o acordo, a Yara espera entregar amônia “verde” para navios na Escandinávia até 2024. “A colaboração entre a Azane e a Yara é um marco importante na descarbonização do transporte marítimo, aproveitando as extensas capacidades de produção e logística global da Yara Clean Ammonia”, diz Magnus Krogh Ankarstrand, presidente da divisão, em nota.

“A Yara está entusiasmada por operar os primeiros terminais operacionais de combustível [à base] de amônia do mundo”, continua.

A Yara está investindo em um projeto de produção de amônia verde em sua unidade localizada na península de Heroya, em Porsgrunn, município ao sul do território norueguês. O produto servirá como matéria-prima para adubos e combustíveis para indústria naval.

A amônia — que, entre outros usos, serve para a fabricação de nutrientes agrícolas como ureia e nitrato de amônio —, tradicionalmente é obtida a partir de um processo que consome muita energia e gera grandes volumes de gases causadores do efeito estufa. A tecnologia da “amônia verde” permite obter o insumo a partir do hidrogênio da água, com uso de energia limpa.

O governo norueguês tem oferecido subsídios às indústrias locais para elas desenvolverem projetos que reduzam ou eliminem a emissão de gás carbônico em seus processos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

PETRÓLEO RECUA, PRESSIONADO POR VALORIZAÇÃO DO DÓLAR E TEMORES SOBRE A DEMANDA CHINESA

O contrato do petróleo Brent para junho fechou em queda de 0,75%, a US\$ 105,20 por barril, enquanto o do WTI para maio recuou 1,27%, a US\$ 101,96 por barril

Por André Mizutani e Eduardo Magossi, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Os contratos futuros do petróleo fecharam a sessão desta terça-feira (5) em queda, com os temores em torno de uma queda da demanda chinesa, devido aos lockdowns no país, e o avanço do dólar contra as principais moedas globais compensando os temores de mais sanções contra as exportações de energia russas.

O contrato do petróleo Brent, a referência global da commodity, para junho fechou em queda de 0,75%, a US\$ 105,20 por barril, enquanto o do WTI americano para maio recuou 1,27%, a US\$ 101,96 por barril. O índice dólar DXY, que normalmente tem correlação negativa com a commodity, operava, no meio da tarde desta terça, em alta de 0,48%, a 99,474 pontos.

Na madrugada de ontem, autoridades chinesas estenderam para hoje os lockdowns em Xangai para toda a região metropolitana, depois que o número de casos na cidade subiu para 13 mil por dia. Anteriormente, o governo havia estabelecido regras separadas para as regiões leste e oeste de Xangai, mas agora as regras são gerais e indefinidas.

Guerra da Ucrânia

Os preços do petróleo operaram em alta durante a manhã de hoje, estendendo as fortes altas de ontem, na expectativa de divulgação de novas sanções europeias contra a Rússia, em resposta a relatos de um massacre de civis ucranianos nas cidades ocupadas por tropas russas nos arredores de Kiev. O conselheiro de Segurança dos EUA, Jake Sullivan, disse, ontem, que o país deve anunciar novas sanções contra a Rússia ainda nesta semana, em resposta aos relatos de crimes de guerra cometidos por tropas russas na Ucrânia.

A expectativa é de que a União Europeia (UE) anuncie a proibição de importação de carvão da Rússia e proíba o acesso de navios russos a portos europeus, mas o sentimento é de que está chegando o momento em que a proibição de importação de petróleo e gás será decretada. O presidente francês Emmanuel Macron defendeu, na segunda (4), sanções contra a importação de petróleo e gás da Rússia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

FT: ALEXEI MORDASHOV, UM OLIGARCA LUTANDO PARA SUPERAR AS SANÇÕES

Mordashov, que fez fortuna no aço, mas tem negócios em setores que vão do carvão e ouro a turismo e mídia, é um dos homens mais ricos da Rússia

Por Financial Times

Quando a Rússia invadiu a Ucrânia, Alexei Mordashov agiu rapidamente para tirar bilhões de dólares em ações de seu nome, enquanto um iate de US\$ 500 milhões navegou de volta para seu país natal.

Mordashov, que fez fortuna no aço, mas tem negócios em setores que vão do carvão e ouro a turismo e mídia, é um dos homens mais ricos da Rússia. Mas depois que a União Europeia (UE) e o Reino Unido partiram para as sanções, ele enfrenta uma disputa para manter alguns de seus ativos mais valiosos.

Como muitos oligarcas, ele está exposto a uma teia internacional de interesses, mas protegido pelo uso de estruturas de propriedade pouco transparentes e pela colcha de retalhos de uma legislação imperfeita que difere de uma jurisdição para outra.

“Está ficando muito claro que há brechas nesse modelo”, diz Maira Martini, uma especialista em fluxos de dinheiro da Transparência Internacional. “É uma piada o número de brechas que as pessoas podem usar para burlar as regras.”

Em 28 de fevereiro, quatro dias após a invasão e o mesmo dia em que foram impostas sanções contra ele, Mordashov transferiu sua participação de 29,9% no grupo de viagens alemão Tui de sua Unifirm, registrada em Chipre, para uma entidade nas Ilhas Virgens Britânicas controlada por Marina Mordashova, que se acredita ser sua terceira esposa.

Ele também passou para ela uma participação de controle na Nordgold, sua companhia de mineração sediada em Londres, duas semanas antes de o Reino Unido o punir com sanções.

Então, na metade de março, o iate de US\$ 500 milhões entregue a Mordashov em 2021 levantou âncora nas Ilhas Seychelles. A última posição rastreada do Nord, uma embarcação de 142 metros de comprimento que navega sob bandeira das Ilhas Cayman, foi no porto russo de Vladivostok.

Apesar dessas movimentações, ele está sob pressão. Sua fortuna – de até US\$ 38 bilhões antes da guerra, segundo dados da Bloomberg – diminuiu.

O governo alemão decidiu que a transferência das ações da Tui é “inválida” enquanto uma investigação oficial não for concluída.

O grupo Severstal do magnata russo corre o risco de inadimplência depois que o Citigroup congelou os pagamentos de juros até a decisão de investigações regulatórias, enquanto consultores e diretores estrangeiros se demitiram.

As autoridades italianas confiscaram seu complexo de 105 milhões de euros na Sardenha, além de outro iate, o Lady M, avaliado em 65 milhões de euros.



Mordashov fez sua fortuna durante o caos dos anos 90 que se seguiu ao fim da União Soviética, assumindo uma participação de controle na Severstal, a companhia siderúrgica estabelecida por Stalin na cidade de Cherepovets, onde seus pais trabalhavam. Ele construiu um grupo que adquiriu unidades siderúrgicas nos Estados Unidos e outros países - embora a Severstal tenha vendido seus ativos americanos em 2014 -, e diversificou-se para as áreas de carvão, ouro, turbinas, varejo, turismo, mídia e telecomunicações.

late "Lady M", de Alexei Mordashov — Foto: Antonio Calanni/AP

De 2007 em diante, ele começou a comprar ações da Tui, entrando para o conselho supervisor e formando uma participação que chegou a 34% no ano passado, durante uma captação de recursos de emergência.

Pessoas que trabalharam com Mordashov o descrevem como inteligente, astuto e bom observador de oportunidades, mas não uma pessoa extravagante e alguém que também não gosta de conversa fiada. Ele nunca fala de política, afirmam essas fontes.

Ele criou uma joint venture com a Tui em 2009 na Rússia e na Ucrânia, oferecendo férias na praia no Egito e na Turquia. Mas ele queria se movimentar mais rapidamente do que outros na companhia consideravam um ritmo confortável. A Tui completou seu desinvestimento em 2021.

Mordashov tem MBA e doutorado honorário pela escola de negócios da Northumbria University de Newcastle, onde ele financiou os diplomas de mais de 200 gerentes da Severstal em uma década.

“Para ele, o Reino Unido dizia mais respeito a serviços como educação”, diz Andrew Kakabadse, professor emérito da Cranfield School of Management, que recebeu 1,7 milhão de libras de Mordashov para pesquisa. “Seus negócios estavam muito mais nos EUA do que na Europa. Ao mesmo tempo ele era o favorito de Putin não por causa da política, e sim por causa de suas habilidades técnicas. Ele é um gestor muito bom. Ele manteve distância. Ele foi convidado a ser ministro e recusou.”

Embora evitando qualquer crítica direta a Putin, Mordashov pediu no começo de março o fim do derramamento de sangue na Ucrânia e afirmou não ter relações com a política. “Não tenho absolutamente nada a ver com o surgimento da atual tensão geopolítica e não entendo porque a UE impôs sanções contra mim”, disse ele à agência de notícias Tass.

No entanto, ele cultiva há muito tempo contato com pessoas próximas de Putin. Em 2003 Mordashov comprou uma participação no Rossiya Bank, que também tem como acionistas o representante de Putin Yuri Kovalchuk; Nikolay Shamalov, cujo filho Kirill já foi casado com uma das filhas do presidente russo; e a companhia de petróleo Surgutneftegaz.

Junto com o banco e a Surgutneftegaz, Mordashov estabeleceu a maior holding privada de mídia da Rússia, o National Media Group, com participações em vários jornais e canais de TV, incluindo o principal canal estatal, o Channel One, que vem defendendo com unhas e dentes a “operação especial” de Putin na Ucrânia.

Quando o Rossiya Bank ficou sob sanções dos EUA em 2014, depois que a Rússia anexou a Crimeia, ele abriu agências na região e uma conta para Putin receber seu salário do Kremlin. Conforme descrito na ordem de sanções de UE do mês passado, a Power Machines de Mordashov também vendeu quatro turbinas eólicas para a península da Crimeia.

Ele foi assistente de Anatoly Chubais na Universidade Leningrado de Economia e Engenharia. Este empresário e político por trás das privatizações com o modelo “empréstimos por ações” na década de 90, recentemente abandonou o posto de enviado da Rússia para as discussões sobre o clima.

Respondendo a um apelo de Putin para as empresas reinvestirem seus lucros, em vez de recompensar os investidores, Mordashov disse ao “Financial Times” no ano passado que era “importante reconhecer que Putin é o nosso presidente e líder da nossa nação, e ele reflete praticamente o que cada russo médio tem em mente”.

Mas com os governos visando Mordashov e outros oligarcas com laços estreitos com Putin, a questão dos ativos transferidos promete complicar seus esforços.

“Um dos maiores desafios é quando as pessoas transferem ativos para colaboradores de confiança, membros da família e pessoas que estão no lugar delas”, diz Tom Stocks, investigador sênior do Projeto de Denúncias de Crime Organização e Corrupção. “É muito difícil desfazer isso.”

(Tradução de Mário Zamarian)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

EM NOVO PACOTE DE SANÇÕES, EUA VÃO PROIBIR INVESTIMENTOS NA RÚSSIA

Sanções serão divulgadas em coordenação com o G7 e a União Europeia

Por Valor, com Dow Jones — São Paulo



— Foto: Samuel Corum/Bloomberg

Os Estados Unidos planejam anunciar sanções contra a Rússia na quarta-feira, um pacote que inclui uma proibição a todos os novos investimentos no país.

As sanções, que serão divulgadas em coordenação com o G7 e a União Europeia (UE), também contemplam mais medidas contra instituições financeiras e empresas estatais russas, assim como autoridades do país e suas famílias.

O plano prevê um reforço de algumas sanções já anunciadas aos bancos russos, inclusive contra Sberbank, a maior instituição financeira do país, segundo fontes.

O presidente americano, Joe Biden, havia prometido na segunda-feira anunciar um novo conjunto de medidas contra a Rússia em resposta aos relatos de crimes de guerra que teriam sido cometidos por tropas do país na cidade de Bucha, próxima a Kiev.

Biden voltou a chamar o presidente russo, Vladimir Putin, de criminoso de guerra e defendeu que ele seja julgado pelas atrocidades que estariam sendo cometidas pelas tropas do país na Ucrânia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

EXPORTAÇÃO DE SOJA CRESCER 15% NO PRIMEIRO TRIMESTRE, DIZ ANEC

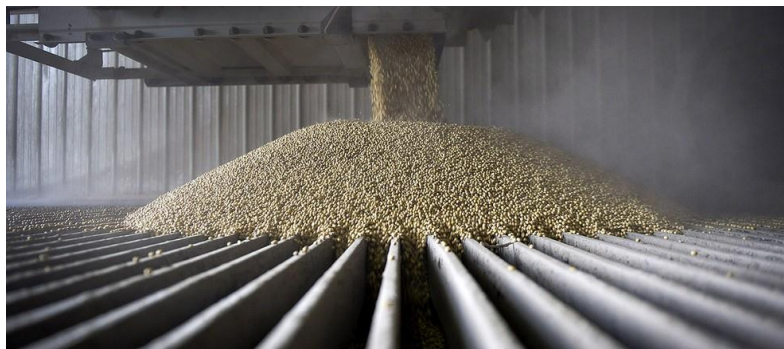
Segundo a entidade, volume de embarques deve cair 30% neste mês

Por José Florentino, Valor — São Paulo

05/04/2022 13h34 Atualizado há 3 horas O Brasil exportou 23,56 milhões de toneladas de soja no primeiro trimestre deste ano, segundo estimativa da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), que calcula suas projeções com base nas informações oficiais de embarques e na programação dos portos brasileiros. O volume é 15% maior que o registrado no mesmo período de 2021, quando o país embarcou 20,48 milhões de toneladas da oleaginosa.

Os embarques cresceram no acumulado do primeiro trimestre mesmo com a queda de 18% ocorrida em março, quando as vendas ao exterior foram de 12,17 milhões de toneladas. Em março do ano passado, as exportações chegaram a 14,9 milhões de toneladas.

Para abril, a Anec projeta embarques de soja de 11,1 milhões de toneladas, volume 30% menor (ou o equivalente a 4,56 milhões de toneladas a menos que as 15,6 milhões de toneladas de abril de 2021).



Operação de exportação de soja
— Foto: Daniel Acker/Bloomberg

Óleo de soja

As exportações de óleo de soja somaram 1,37 milhão de toneladas em março e 4,5 milhões de toneladas no trimestre, volumes 8% e 43,3% maiores no comparativo anual, segundo a Anec. A previsão para abril é de crescimento de 20%,

para 1,9 milhão de toneladas.

Milho

O Brasil embarcou 107,2 mil toneladas de milho no mês passado, um recuo de 7%. Com o desempenho, as exportações nos três primeiros meses deste ano avançaram 2%, totalizando 2,85 milhões de toneladas. A estimativa da Anec para abril é de embarques de 60 mil toneladas, ou 172% a mais que em abril de 2021.

Trigo

Já as exportações de trigo somaram 508,16 mil toneladas no mês passado, um contraste com o cenário de março de 2021, quando não houve embarques. No primeiro trimestre, as vendas do cereal ao exterior foram de 2,13 milhões de toneladas, volume quase quatro vezes superior ao do mesmo intervalo do ano passado. Neste mês — ao contrário do que ocorreu em abril do ano passado, quando o Brasil não exportou trigo —, o país deve embarcar 112,15 mil toneladas, segundo as contas da Anec.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

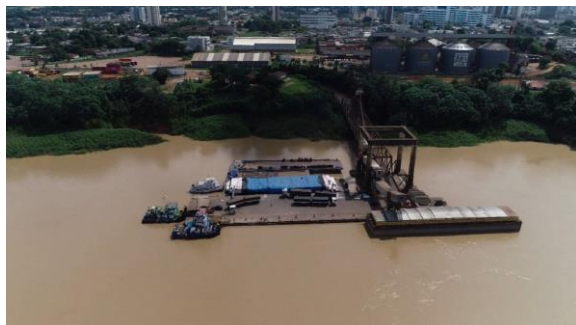


G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO TEM PRAZO ESTENDIDO PARA REGULARIZAR O ALFANDEGAMENTO

Se não regularizar a situação até julho, o local terá a suspensão das atividades de importação e exportação.

Por Rede Amazônica e g1 RO



Porto Organizado de Porto Velho — Foto: Rede Amazônica/Reprodução

O prazo para regularização do alfandegamento do Porto Organizado de Porto Velho foi estendido para 90 dias. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (4). O Porto está localizado no bairro Balsa, na capital.

O caso começou no dia 3 de março quando a Delegacia da Receita Federal do Brasil emitiu uma sanção administrativa contra o Porto devido à “reincidência no descumprimento de requisitos de alfandegamento”. Inicialmente o local tinha 30 dias para regularizar a situação.

Esse primeiro prazo acabaria no dia 2 de abril, mas foi alterado e agora a efetiva execução da suspensão terá início em julho de 2022.

Entre as adequações que o Porto precisa fazer estão: instalação de câmeras de monitoramento, controle de segurança de entrada e saída de pessoas do local e ainda questões de ordem fiscal.

Se o Porto não regularizar a situação da alfândega terá a suspensão das atividades de:

Movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias,

Atracação e desatracação de embarcações do exterior ou a ele destinadas e, ainda, O recebimento de cargas contendo mercadorias importadas ou destinadas à exportação.

Manter o alfandegamento em Porto Velho é importante para o setor econômico do estado. Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), ele melhora a competitividade das indústrias, pois está ligado diretamente à importação e exportação da produção de Rondônia destinada ao mercado exterior.

Ao g1 a diretoria da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) informou, em nota, que a prorrogação do prazo foi resultado de tratativas junto à Receita Federal para poder atender às exigências que constam na notificação.

“Já houve avanços na construção dos alambrados e os equipamentos de biometria e monitoramento de câmeras estão em vias de instalação. Até o final do mês de abril o porto fará simulações da dinâmica que a Receita pede para atender as premissas da notificação. Tais ações desempenhadas visam realizar, em tempo célere, as adequações necessárias. Já as obras do novo armazém alfandegado estão seguindo o caminho natural e juridicamente necessário a um processo licitatório”, consta na nota.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM PREOCUPA ARMADORES E ESTALEIROS NA AMAZÔNIA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04 Abril 2022



Estaleiros veem impactos de mudanças nas regras de arrecadação do adicional nas atividades relacionadas à construção naval. Sindarma considera que manutenção e renovação da frota são vitais para setor acompanhar demanda crescente do transporte fluvial de cargas.

O Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) projeta que, com a recente redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha



Mercante (AFRMM), provavelmente haverá uma redução de receita do Fundo da Marinha Mercante (FMM), o que pode impactar novos projetos na região. O presidente do Sindarma, Galdino Alencar Júnior, também elencou entre os desafios a serem superados na região Amazônica a falta de segurança nos rios e a desburocratização da navegação, que engessa o segmento.

“Aqui no Norte, onde as nossas estradas são os nossos rios, o FMM é vital para a manutenção e renovação da frota para que ela consiga acompanhar a demanda que vem crescendo gradativamente. Esse recurso é de extrema importância para a sobrevivência da indústria naval”, frisou Alencar.

Alencar também citou o excesso de vistorias, sobretudo para as embarcações petroleiras, que passam por uma série de fiscalizações, algumas consideradas redundantes. Ele mencionou portarias consideradas ‘equivocadas’, uma vez só oneram o setor, como no caso de uma que obriga os transportadores a investirem na troca de válvulas sem que haja um fato que justifique tal substituição.

O diretor do Estaleiros Amazônia (Easa), Paulo Lemgruber, acredita que o programa BR do Mar (Lei 14.301/2022) impactou todas as atividades relativas à construção naval, com a suspensão de grandes negociações de compras de embarcações fluviais. Ele ressaltou que todas as mudanças são impactantes, porém nenhuma tem o efeito da concorrência externa, a qual considera destrutiva para a indústria naval brasileira. Lemgruber identifica uma desigual concorrência do exterior, onde a indústria não sofre com os pesados encargos e custos existentes no Brasil, entre os quais o da energia elétrica, com muitas interrupções de fornecimento e preços crescentes.

Segundo o diretor, apenas armadores com recebimento dos créditos de AFRMM estão comprando embarcações nos poucos estaleiros brasileiros ainda remanescentes na região Norte. Lemgruber comparou que não existe um programa para rodovias que conceda permissão para afretamento de carretas no exterior operadas por motoristas sem direitos trabalhistas, ou que tenham permissão de comprar combustíveis e sobressalentes sem impostos.

Ele apontou que centenas de armadores regionais que atendem a milhões de passageiros na navegação fluvial para centenas de rotas seguem sem nenhum apoio de financiamento. Segundo Lemgruber, os riscos são crescentes, pois os barcos regionais são velhos, sem apoio tecnológico sequer de AIS e radares. “Continuamos com o Brasil desequilibrado em benefício de pequena minoria de grandes empresas que podem comprar no exterior ou com benefícios fiscais que assim podem comprar no Brasil”, afirmou.

Lemgruber contou que o Easa teve o plano de recuperação judicial aprovado recentemente e está focado em atender demandas de novos terminais flutuantes, com projetos especializados de engenharia da Interocean, que tem expertise de mais de 30 anos na região Norte. “Tivemos homologação do plano de RJ, e já conseguimos nosso primeiro contrato para um Terminal para ETC (Estação de Transbordo de Carga) em Miritituba, no Rio Tapajós”, destacou Lemgruber. Entre os segmentos que mais vêm demandando consultas e pedidos ao Easa estão operadores de rebocadores portuários e algumas tradings de grãos agrícolas com projetos de novos terminais fluviais.

O Estaleiro Rio Maguari (ERM) vê a demanda aquecida, ainda com potencial de crescimento devido às perspectivas de aumento do volume de exportações de grãos pelo Arco Norte. Agroindústria na navegação interior, apoio portuário e cabotagem são os segmentos que mais demandam consultas e novos pedidos ao estaleiro. O diretor comercial do ERM, Fabio Vasconcellos, considera que, para os estaleiros de reparos, as distâncias e falta de infraestrutura e mão de obra capacitada em alguns locais sejam os maiores desafios a serem enfrentados, principalmente para a manutenção corretiva, uma vez que a manutenção preventiva pode ser feita pelos estaleiros localizados próximos aos principais terminais das empresas.

Vasconcellos classificou as mudanças nas alíquotas do AFRMM como um dos principais erros do BR do Mar. Ele lembrou que o texto sofreu alterações durante a tramitação no Congresso, ficando bastante diferente do projeto original enviado pelo governo. A avaliação é que foi um 'tiro no pé' daqueles que usam o FMM e pressionaram os parlamentares para a redução das alíquotas, como parte importante do agronegócio. "Como os fretes internacionais estão em patamares elevados de preços, num primeiro momento, a diminuição das alíquotas não será muito sentida. Mas, tão logo os fretes internacionais voltem à normalidade, a arrecadação do FMM será insuficiente para financiar os novos projetos e fazer os ressarcimentos criados pela lei", projetou Vasconcellos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/04/2022

EXTENSÃO DA VIDA ÚTIL MANTEVE AQUECIDOS SERVIÇOS NA REGIÃO NORTE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Fornecedores e estaleiros destacam interesse de clientes por modernização de ativos para atender às atuais demandas e adequação à atual conjuntura econômica. Empresas ressaltam que indústria naval como um todo necessita de incentivos para novos projetos.

As consultas e projetos de extensão da vida útil de embarcações contribuíram para a manutenção de serviços na região Norte nos últimos dois anos.

Fornecedores e estaleiros ouvidos pela Portos e Navios consideram que as demandas por retrofit e melhorias se intensificaram durante a pandemia, o que demandou o fortalecimento do atendimento local e o planejamento de estoque. As empresas ressaltam que a indústria naval como um todo necessita de incentivos para novos projetos, pois a modernização não atinge todos os estaleiros. No entanto, no que diz respeito à venda de equipamentos, a leitura é que o impacto da extensão da vida útil dos ativos é positivo, principalmente nos equipamentos associados ao sistema de propulsão.

O diretor-geral da Reintjes do Brasil, André Galvão, disse que essa demanda certamente representa grande parte do volume de vendas dos fornecedores locais. Galvão observa que, na demanda de equipamentos, o repotenciamento e modernização têm sido o principal caminho utilizado pelos armadores. "Dado o valor do aço e dos equipamentos em geral, a construção é uma opção repensada diversas vezes", contou. Ele também percebe esforço por parte dos estaleiros em reduzir suas margens para conseguir ofertar novas construções. Outros estaleiros utilizam-se da estratégia de construir a embarcação sem contrato, para ofertar o prazo de entrega como diferencial aos armadores que necessitam de embarcação imediata para assinatura de novos contratos de transporte.

Em 2021, a Reintjes alcançou seu maior faturamento em 10 anos na região. Grande parte ocorreu através de clientes que passaram a modernizar suas embarcações após alguns anos sem aquisição. O grande número de embarcações e clientes na região proporciona demanda recorrente por equipamentos. "A demanda ainda surpreende em meio ao alto preço do aço e valor do câmbio desfavorável — grande parte dos equipamentos é importada. Mas é nítido que esses impactos retrocederam alguns projetos", avaliou Galvão.

O gerente comercial da Schottel no Brasil, David Souza, contou que a fabricante tem clientes na região com embarcações e balsas entre 15 a 20 anos de operação e que, com os custos operacionais (opex) ficando cada vez mais elevados, torna-se necessário a renovação da frota. Ele explicou que as empresas de navegação, sempre que têm oportunidade de aproveitar embarcações onde o casco ainda está em bom estado operacional, optam por realizar retrofit e

modernizar os equipamentos a bordo, por exemplo, realizando upgrade de uma propulsão convencional para azimutal.

A Schottel tem na Alemanha um setor especializado e dedicado a este mercado de modernização que analisa todos os fatores para oferecer uma solução de baixo custo e com mínimo de interferência ao casco. “Não necessariamente os clientes postergam uma nova encomenda, mas veem nessa proposta a oportunidade perfeita para alcançar seu objetivo a um menor prazo e custo, pois torna a embarcação mais moderna e capacitada para atender às atuais demandas”, ponderou Souza.

O engenheiro de vendas da Schottel, Alessandro Castro, acrescentou que, ao atingir o final de sua vida útil, o tempo de operação já atingiu o payback da embarcação. Dessa forma, os custos com manutenção e operação aumentam exponencialmente. Nesse momento, a construção de novas embarcações se faz necessária e as empresas podem negociar as embarcações antigas com empresas de menor porte. “É nesse cenário que acontece a renovação da frota e, por consequência, a fomentação do mercado naval, com novos projetos nos estaleiros e pedidos aos fornecedores”, ressaltou Castro.

Para a Sotreq, existe um movimento no mercado pela extensão da vida útil das embarcações, gerando oportunidades para repotenciamento. No caso dos motores de propulsão, substituição por opções mais eficientes. A Sotreq trabalha em uma linha de modernização sobre o monitoramento e gerenciamento de frota, através de uma ferramenta da Caterpillar, chamada RFV (Remote Fleet Vision), que permite aos clientes uma visualização e tratamento dos dados dos seus equipamentos. A solução promete otimizar a operação, reduzir consumo de combustível e gerar maior controle sobre a manutenção dos ativos.

A Sotreq vê como desafios para fornecimento no Norte a logística para distribuição de peças e atendimento de serviços em regiões mais remotas. A representante Caterpillar possui uma equipe dedicada para o mercado marítimo fluvial e uma estrutura física com filiais espalhadas pela região Norte: Belém (PA), Manaus (AM), Itaituba (PA) e Porto Velho (RO). O consultor de vendas da Sotreq, Daniel Andrade, apontou como desafio a análise da relação Capex x Opex, pensando em toda a vida útil do equipamento. “Existe sempre preocupação com o custo inicial para aquisição do produto e não é dada muita atenção para um fator muito mais significativo, quanto aos impactos e resultados ao longo de todo período que aquele equipamento será utilizado”, salientou Andrade.

O Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) considera que o mercado está em processo de retomada, no ‘Pós-pandemia’, e vem reagindo bem com boas perspectivas. De acordo com o Sindarma, das 46 obras concluídas no Brasil com o apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no ano passado, 43,5% delas foram no Amazonas. O setor de transporte de grãos líquidos, em especial o de transporte de combustível e de grãos são os que mais demandam consultas e pedidos. Na avaliação do Sindarma, a renovação da frota é um processo lento e contínuo que foi iniciado há 25 anos com a substituição das balsas de casco simples por unidades de casco duplo, ambientalmente corretas e que reduziram praticamente a zero o risco ambiental.

O sindicato afirmou que atualmente o Amazonas possui a frota mais moderna do Brasil, com embarcações dentro de padrões internacionais. “Com a entrada dessas modernas e maiores balsas, os comboios ficaram maiores e surgiu a necessidade de substituir os empurradores antigos por empurradores maiores e mais modernos que pudessem operacionalizar com rapidez e segurança. Com o crescimento da demanda no Arco Norte, essa renovação tornou-se constante para poder acompanhar a demanda”, disse o presidente do Sindarma, Galdino Alencar Júnior.

O Sindarma entende que os rebocadores podem passar por essa modernização, substituindo as máquinas por outras mais modernas, ao passo que as barcas necessitam de uma criteriosa avaliação do custo benefício, o que muitas vezes inviabiliza o projeto. O sindicato defende a necessidade de se analisar caso a caso. O Sindarma estima que, dependendo da embarcação, o



upgrade se torna inviável. Alencar Júnior citou as balsas de grãos, modelo Mississippi, bastante utilizadas no Norte como exemplo dessa inviabilidade.

Entre os segmentos que mais vêm demandando consultas e pedidos ao Estaleiros Amazônia (Easa) estão operadores de rebocadores portuários, algumas tradings de grãos agrícolas com projetos de novos terminais fluviais. O diretor do Easa, Paulo Lemgruber, explicou que as embarcações fluviais, quando não sofrem os desgastes da corrosão marinha, têm vida longa, podendo superar os 50 anos. Para Lemgruber, o prolongamento excessivo, sem restrições pelas autoridades, reduz o mercado da indústria naval, pois são serviços realizados por terceirizados informais. “Muitas embarcações regionais estão paradas, devido às concorrências da cabotagem de grandes porta-contêineres e às mudanças das logísticas das grandes companhias no abastecimento da região, com menor número de maiores comboios”, observa.

O diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari (ERM), Fábio Vasconcellos, observa que as empresas normalmente procuram manter de maneira adequada suas frotas para aumentar a vida útil, a fim de maximizar os investimentos realizados e procuram renovar a frota quando necessário. Vasconcellos relatou a existência de barcas operando com cerca de 30 anos em estado satisfatório de conservação e segurança devido ao cuidado que a maior parte das empresas de navegação tem e à competência dos estaleiros de reparo locais. “As oportunidades para estaleiros de reparos na região estão aquecidas há algum tempo e deverão crescer cada vez mais com o aumento permanente da frota”, analisou Vasconcellos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/04/2022



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS 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.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006