

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 047/2022
Data: 06/04/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERMINAL DA PETROBRAS DEVE GERAR 12 MIL EMPREGOS NO PORTO DE SANTOS	4
OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS PODE AFETAR ELETRODOMÉSTICOS	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
DIRETOR-GERAL FAZ APRESENTAÇÃO SOBRE O SETOR PORTUÁRIO EM CONFERÊNCIA NA NORUEGA	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
LEILOADO EM 2021, SISTEMA RODOVIÁRIO ENTRE GOIÁS E TOCANTINS PASSA A OFERECER SERVIÇO MECÂNICO E MÉDICO 24H PARA USUÁRIOS.....	7
IMPORTANTE LIGAÇÃO ENTRE BRASÍLIA E PALMAS (TO), BR-010/TO É RENOVADA PELO GOVERNO FEDERAL	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
INSCRIÇÕES ABERTAS PARA EVENTO SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DA CBTU MINAS E CONSTRUÇÃO DA LINHA 2 DO METRÔ DE BH	9
ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE GUIA ORIENTATIVO PARA ESTRUTURAÇÃO DE PROPOSTAS DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL - A HORA DAS HIDROVIAS.....	11
HUB - CURTAS	11
<i>CHILE I</i>	11
<i>CHILE II</i>	11
<i>VIGILÂNCIA</i>	12
DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ PARALISADA DESDE JANEIRO	12
PORTOS PODEM AMPLIAR CAPACIDADE E REDUZIR CUSTOS COM TECNOLOGIA, DIZ CONSULTOR.....	13
IP4 RETOMA OPERAÇÕES E RECUPERA NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA ENTRE PORTO VELHO E MANAUS	15
COMISSÃO DO SENADO APROVA LUCIANO LOURENÇO DA SILVA PARA A DIREÇÃO DA ANTT	16
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DEFENDE PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA	17
BR-153 E BR-080 PASSAM A CONTAR COM SERVIÇOS OPERACIONAIS	18
OPINIÃO - PROJETO DE LEI - A PEC 01/2021 E OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA.....	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	20
REPRESENTANTES DO GRANDE PORTO MARÍTIMO DA GUIANA FRANCESA VISITAM O SOPESP.....	20
APDL E CÂMARA ESTUDAM FERROVIA NO PORTO DE VIANA	21
PORTO DE XANGAI OPERA COM 50% DA CAPACIDADE, POR FALTA DE MÃO DE OBRA E CARGA A SER EMBARCADA.....	21
FIESP – LINHAS DE FINANCIAMENTO E MERCADO DE CRÉDITOS DE CARBONO SÃO TEMAS CENTRAIS PARA O AGRONEGÓCIO.....	23
PORTO DO ITAQUI REALIZA O 1º INOVAPORTOS	24
AGU GARANTE REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS PARA DISCUTIR MUDANÇAS NO PORTO DE SANTOS.....	26
APÓS LEILÃO, CONCESSÃO DA ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ DEVE SER CONCLUÍDA EM ATÉ 90 DIAS	26
NAVAL PORTO ESTALEIRO	28
DOCAS DO CEARÁ E TERGRAN REALIZAM ASSINATURA DE ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE FORTALEZA PARA EXPANSÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO COMPLEXO.....	28
WILSON SONS INVESTE NA EXPANSÃO DA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E FOCA NA SUSTENTABILIDADE PARA AS ATIVIDADES COM OS REBOCADORES.....	29
MONEYTIMES	30
CUSTO DE EMBARQUE DE DIESEL DOS EUA PARA A AMÉRICA LATINA AUMENTA COM ESCASSEZ.....	30
MINAS FLUTUANTES NO MAR NEGRO COLOCAM EM RISCO COMÉRCIO DE GRÃOS E PETRÓLEO	31
JORNAL O GLOBO – RJ	32
GOVERNO FAZ PENTE-FINO EM NOMES COTADOS PARA A PETROBRAS. MINISTRO SE REÚNE COM ABIN.....	32
LIRA AFIRMA QUE NÃO INDICOU E NÃO FAZ QUESTÃO DE INDICAR NOMES À PETROBRAS	33
'OPINIÃO É OPINIÃO', DIZ MOURÃO SOBRE IDEIA DE LIRA DE MUDAR A LEI DAS ESTATAIS	34
SETOR AÉREO QUER REDUÇÃO DE MEDIDAS SANITÁRIAS RESTRITIVAS EM FRONTEIRAS DE PAÍSES DA AMÉRICA LATINA.....	35
HOLANDA BLOQUEIA 14 IATES DE LUXO POR CONTA DE SANÇÕES CONTRA A RÚSSIA	37
MINISTRO ALBUQUERQUE DIZ QUE PRESIDENTE DA PETROBRAS AINDA NÃO FOI ESCOLHIDO E DESCARTA ADIAMENTO DE ASSEMBLEIA.....	38



CIRO NOGUEIRA DIZ QUE APOIARÁ QUALQUER NOME ESCOLHIDO POR BENTO ALBUQUERQUE PARA PRESIDIR A PETROBRAS	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
LOG-IN NEGOCIA ÁREA COM GESTORA QUADRA, QUE ARREMATOU DOCAS DO ESPÍRITO SANTO	40
APÓS VENDA NÃO 'VINGAR' NA BOLSA, BRASKEM VOLTA A NEGOCIAR COM FUNDOS	40
BOLSONARO QUER DEFINIR LOGO NOVO COMANDO DA PETROBRAS; MÁRCIO WEBER E SONIA VILLALOBOS GANHAM FORÇA	41
NISSAN ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 1,3 BILHÃO PARA A FÁBRICA DE RESENDE	42
APÓS VENDA NÃO 'VINGAR' NA BOLSA, BRASKEM VOLTA A NEGOCIAR COM FUNDOS	43
VALE VAI INVESTIR MAIS DE R\$ 200 MILHÕES PARA AUTOMATIZAR OPERAÇÕES EM 2022	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
ALTA NOS PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO E CARVÃO DEVE CONTINUAR PRESSIONANDO INDÚSTRIA	45
COMÉRCIO GLOBAL CAI 2,8% DEVIDO À GUERRA NA UCRÂNIA, APONTA INDICADOR	47
COM PROTOCOLOS REVISTOS, CRUZEIROS RETOMAM ROTEIROS	48
PORTO DO AÇU MUDA COMANDO PARA ACELERAR TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	49
UE PLANEJA PROIBIR IMPORTAÇÕES DE CARVÃO DA RÚSSIA E BLOQUEAR PORTOS A NAVIOS RUSSOS	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
SUAPE ESPERA ASSINAR ATÉ AGOSTO CONTRATOS PARA TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS	52
ARTIGO - O PORTO DE SANTOS: TECNOLOGIAS E PERSPECTIVAS DE FUTURO	53
ARTIGO - DESCARBONIZAÇÃO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA E O AÇO DE ALTA RESISTÊNCIA PRODUZIDO SEM COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS	54
BRASIL PROMULGA EMENDAS À CONVENÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO NO MAR DA IMO	55
CADE AVALIARÁ VENDA DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS PELA PETROBRAS PARA A CNOOC	56
EPL REALIZA VISITAS PARA AVALIAR INFRAESTRUTURA DE PORTOS NO NORTE DO CHILE	57
DOCAS DO RIO FAZ ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM A PRATICAGEM RJ	57
CARAMURU ALIMENTOS ASSINA CONTRATO DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE SANTANA (AP)	58
SEPETIBA TECON PERCEBE AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DE PROJETO EM DIFERENTES SEGMENTOS	59
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAL DA PETROBRAS DEVE GERAR 12 MIL EMPREGOS NO PORTO DE SANTOS

Vagas diretas e indiretas são para espaço que será operado pela estatal ao longo de 25 anos, em área na Alemoa

Por: *Maurício Martins*



Vagas são para espaço que será operado pela estatal ao longo de 25 anos, em área na Alemoa Foto: Luigi Bongiovani/AT

A construção e a operação de um novo terminal de líquidos (armazenamento e movimentação de combustíveis) da Petrobras, na margem direita do Porto de Santos, devem gerar 12 mil empregos diretos e indiretos, segundo estudos feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Governo Federal.

O terminal (STS08A) ficará em um espaço de 338,2 mil metros quadrados na Alemoa, arrematado pela Petrobras em leilão, em novembro do passado, por R\$ 558,2 milhões - valor de outorga que será repassado à Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o cais santista.

O contrato de arrendamento, assinado em 23 de março, é por 25 anos. O investimento previsto na área é de R\$ 625,7 milhões até 2026.

“Os investimentos no terminal STS08A representam a ampliação de 50% na oferta de berços na região da Alemoa, onde está concentrado o cluster (conjunto) de líquidos minerais da margem direita do Porto de Santos. Soluciona um deficit histórico de capacidade instalada, assegurando o abastecimento de toda a hinterlândia (área interna) do Porto de Santos”, diz a SPA, em nota.

Receitas

De acordo com um comunicado ao mercado publicado feito pela Petrobras no último dia 31, a empresa estima obter receitas de R\$ 7,2 bilhões durante o período de exploração da atividade no local. Mas, além da outorga e dos investimentos, a Petrobras vai pagar à SPA mais R\$ 4,3 milhões por mês pelo direito de explorar as atividades no arrendamento e pela cessão onerosa da área e outros R\$ 9,28 por tonelada de carga movimentada.

Embora não tenha tido lance único da Petrobras, sem concorrência, o leilão do lote STS08A é considerado o maior certame de arrendamento portuário nos últimos 20 anos.

Planejamento Estratégico

O terminal faz parte do Planejamento Estratégico da Petrobras até 2026. A companhia considera a área essencial para escoamento de produtos das quatro refinarias de São Paulo, porque a localização é estratégica, próxima dos mercados de derivados de maior liquidez no País.

Atualmente, o local é operado pela Transpetro, subsidiária da Petrobras responsável por parte do escoamento da produção das refinarias paulistas, assim como pela distribuição de parte do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) da região Sudeste.

Conforme edital do leilão, a Petrobras precisará fazer 11 melhorias no local. Entre os investimentos previstos, estão a substituição de grandes trechos de tubulação; reparos em

tanques refrigerados; automação de segurança dos píeres de barcaças e novo sistema de combate a incêndio, com novas bombas.

Obras maiores também são obrigatórias, como 14 novos braços de carregamento (utilizados para transferir produtos líquidos entre o píer e o navio) para os dois berços (locais de atracação dos navios) existentes, substituindo os que estão operando desde 1973, além da construção de dois novos berços. Será feita ainda a melhoria do sistema de drenagem e tratamento de efluentes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/04/2022

OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS PODE AFETAR ELETRODOMÉSTICOS

Movimento dos auditores fiscais da Receita Federal, iniciado em dezembro, atrasa liberação de mercadorias

Por: Maurício Martins



Movimento dos auditores fiscais da Receita Federal, iniciado em dezembro, atrasa liberação de mercadorias Foto: Divulgação

A operação padrão dos auditores fiscais da Receita Federal em todo o Brasil, atrasando a liberação de cargas, pode resultar em falta eletrodomésticos no País. Segundo o auditor fiscal Elias Carneiro Júnior, presidente da Delegacia Sindical (DS) de Santos, o desabastecimento de fogões, por exemplo, deve acontecer em curto prazo, porque peças integram a

base do produto estão retidas no Porto de Santos.

“Vai começar a faltar, porque estamos retardando em 30 dias o desembarço, não em cinco. E a exportação, que era para ser em dois dias, está levando 15 dias. Isso é custo de armazenagem e perda de embarque na exportação”, diz Elias Carneiro, explicando que as mercadorias em trânsito por Santos, com destino a outros portos, também são afetadas.

“No Brasil inteiro, estamos retardando o desembarço aduaneiro. Aumentamos as amostragens nas conferências. Se olhávamos 10% de uma carga, hoje olhamos 50%. Estamos dilatando também os prazos entre os pedidos e a liberação. Isso, infelizmente, está desencadeando um problema muito grande para o País. Vai afetar a economia e atingir algumas linhas de produção”.

Como impactos a longo prazo, os sindicalistas citam o “lançamento zero”: nenhum fiscal está fazendo autuações de infrações desde dezembro, o que afetará a arrecadação do Governo no futuro.

Preocupação

Preocupado com os impactos no Porto, o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, afirma que enviou ofícios ao ministro da Economia, Paulo Guedes, e à Receita Federal, mas não houve resposta.

“Há um custo de sobre-estadia de contêiner, de armazenagem. E esse contêiner poderia estar disponibilizado para carga de exportação (e está parado). Na importação tem muitas reclamações de demora. Tudo isso vai impactar em peças de reposição, equipamentos eletrônicos, mas ainda não temos como mensurar”.

Motivo



O movimento dos auditores fiscais foi iniciado em 24 dezembro último. O motivo, segundo a categoria, e pelo não cumprimento de um acordo, por parte do Governo Federal, feito com os profissionais em 2016. Trata-se da regulamentação de uma lei, via decreto presidencial, para que os trabalhadores recebam um bônus por eficiência, uma espécie de gratificação por produtividade.

“O decreto nunca veio. O Governo dava a entender, no final do ano passado, que esse decreto seria publicado e entraria no Orçamento. Mas determinou, de última hora, que fosse retirado do Orçamento e ainda cortou verbas da Receita Federal pela metade. Hoje a Receita só tem dinheiro para funcionar até maio”, diz Flávio Corrêa Prado, vice-presidente da DS/Santos.

A expectativa da categoria é de que o Governo Federal publique o decreto este mês, embora não exista nenhuma manifestação concreta a respeito. Procurado pela Reportagem, o Ministério da Economia disse que não iria comentar a situação.

“Se o Governo não recuar, não cumprir o que combinou conosco em 2016, vamos acirrar ainda mais o movimento”, diz Elias Carneiro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/04/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETOR-GERAL FAZ APRESENTAÇÃO SOBRE O SETOR PORTUÁRIO EM CONFERÊNCIA NA NORUEGA

Durante a Nor-Shipping, Eduardo Nery detalhou a infraestrutura portuária nacional e ressaltou os investimentos para o desenvolvimento das instalações

Eduardo Nery destacou os leilões portuários e os investimentos

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, participou, na terça e quarta-feira, da Conferência de Liderança Oceânica Nor-Shipping, em Lillestrøm e em Oslo, na Noruega. Em suas palestras, Nery falou sobre a carteira de investimentos do setor portuário; a visão da Agência acerca da sustentabilidade e da adequação dos portos brasileiros às novas tendências do setor.

Na palestra de terça-feira, o diretor-geral listou alguns números do setor portuário brasileiro, que dispõe de 203 terminais privados, 36 portos públicos, 44 estações de transbordo de carga e quatro instalações portuárias de turismo. Detalhou, também, a movimentação portuária de 2021, que alcançou 1,210 bilhão de toneladas, crescimento de 4,8% em relação a 2020.

Nery listou, ainda, os leilões que a Agência realizou em 2021 e 2022, entre eles os arrendamentos de áreas nos portos de Itaqui (MA) e Santos (SP). Enalteceu o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), organizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), um marco histórico para o setor.

Nesta quarta-feira (6), o diretor-geral abordou o papel da ANTAQ como autarquia reguladora, além de ter tratado sobre as perspectivas da indústria marítima e o potencial cooperação e troca de experiências com a Noruega.

Investimentos

Em sua palestra, o diretor-geral da Agência lembrou que o Porto de Santos também será licitado ainda em 2022, o que gerará investimentos de US\$ 3,6 bilhões. “Os portos de Itajaí, em Santa Catarina, e de São Sebastião, em São Paulo, também serão leiloados. Os investimentos somados alcançam US\$ 564,6 milhões.”

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 06/04/2022

 Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

LEILOADO EM 2021, SISTEMA RODOVIÁRIO ENTRE GOIÁS E TOCANTINS PASSA A OFERECER SERVIÇO MECÂNICO E MÉDICO 24H PARA USUÁRIOS

BR-153/080/414/GO/TO, administrada pela Ecovias, é importante rota de agronegócio entre os dois estados. “Operação na rodovia sendo uma realidade”, disse ministro Marcelo Sampaio



Base de serviço operacional da BR-153/080/414/GO/TO foi inaugurada em Anápolis - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Usuários do sistema rodoviário BR-153/080/414/GO/TO terão à disposição, a partir de sexta-feira (8), socorro mecânico e médico 24 horas por dia na rodovia. Nesta quarta-feira (5), o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, participou de solenidade em Anápolis (GO) para o anúncio dos novos serviços e conheceu as estruturas a serem usadas pelos condutores nas

vias, que foram concedidas pelo Governo Federal à Ecovias do Araguaia em 2021.

O leilão assegurou que, ao longo dos 35 anos de concessão, as estradas recebam investimentos da ordem de R\$ 14 bilhões. Como primeira entrega, a Ecovias instalou ao longo do trecho concedido 19 Bases de Serviços Operacionais (BSOs). São pontos de apoio para atendimento exclusivo a motoristas com sanitários, fraldários, sala de descanso, estacionamento e serviço de autoatendimento, 24 horas e gratuito, para solicitação de reboque, ambulância ou assistência mecânica.

Pelo contrato assinado, está prevista a aplicação de R\$ 6,2 bilhões na prestação de serviços aos usuários. “Eu sei a importância de os brasileiros que estiverem passando pela BR-153 terem socorro mecânico e ambulância, porque o tempo de socorro é fundamental para salvar vidas. Sei também a importância de um leilão dar certo, e não digo lá na B3, mas sim no dia de hoje. A gente vê o serviço acontecendo e a operação na rodovia sendo uma realidade, com preços lógicos na tarifa e os serviços bem prestados pela concessionária”, destacou o ministro.

SOS 24 horas

A estrutura para atendimento é composta por 20 ambulâncias, 16 guinchos, entre leves e pesados, quatro caminhões de combate a incêndio, quatro caminhões de captura de animais e três viaturas de inspeção de tráfego que, diariamente, realizarão o monitoramento terrestre de todo o trecho concedido.

O sistema rodoviário BR-153/TO/GO, BR-080/GO, BR-414/GO é a principal ligação do Meio-Norte do Brasil (estados do Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com a Região Centro-Sul do país, compreendendo um total de 850,7 quilômetros. Todas as obras e serviços realizados pela Ecovias do Araguaia atendem ao contrato de concessão, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

“Os projetos de concessão estão cada vez mais robustos e tecnológicos, visando garantir um sistema de segurança viária modelo aos olhos dos investidores, com mecanismos de proteção aos motoristas e melhoramento de tráfego. E o MInfra tem esse pilar como missão: transformação tecnológica e a segurança nos transportes”, disse Sampaio.

Do total de investimentos previstos, R\$ 7,8 bilhões serão destinados a obras como a duplicação de 623 quilômetros de rodovia, implantação de 28 quilômetros de faixas adicionais e 90 quilômetros de vias marginais, além da construção do contorno da cidade de Corumbá de Goiás e vários novos acessos, interseções em desnível, rotatórias, retornos, passarelas, passagens inferiores e paradas de ônibus.

Prioridades na região

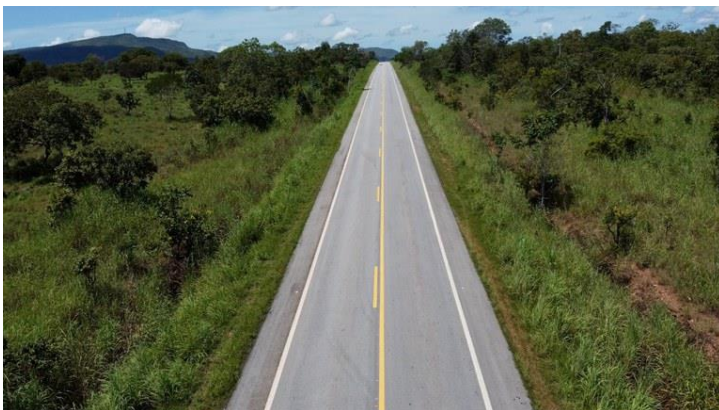
Marcelo Sampaio também destacou outros investimentos federais que irão melhorar o transporte ferroviário e rodoviário que beneficiam o estado. Em junho, será entregue 100% operacional a Ferrovia Norte-Sul, importante ligação entre quatro regiões do país para trazer eficiência e diminuir o Custo Brasil. O ministro também citou a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, onde serão investidos R\$ 2,7 bilhões na construção de 383 quilômetros de trilhos, entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), interligando o Vale do Araguaia à Ferrovia Norte-Sul (FNS). A nova malha ferroviária vai favorecer o escoamento da safra de grãos do Centro-Oeste aos portos de Santos (SP), Itaqui (MA) e, no futuro, Ilhéus (BA).

No setor rodoviário, destacam-se os contornos de Formosa e de Jataí, em Goiás, que retirarão das vias urbanas o alto fluxo de veículos de carga, atendendo demanda antiga da população. Conforme o ministro, o empreendimento reduzirá o tempo de viagem dos usuários e dará mais segurança e conforto para quem mora e passa pelo local. A intervenção também favorecerá o escoamento da produção agroindustrial do Centro-Oeste para todo o país, proporcionando assim mais oportunidades de geração de emprego e renda. Ele oferecerá, acima de tudo, mais conforto e segurança aos usuários, ligando o Brasil de Norte a Sul.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 06/04/2022*

IMPORTANTE LIGAÇÃO ENTRE BRASÍLIA E PALMAS (TO), BR-010/TO É RENOVADA PELO GOVERNO FEDERAL

Obras foram realizadas em trecho de 137 quilômetros, entre o povoado de Príncipe e o município de Silvanópolis



Obras foram realizadas em trecho de 137 quilômetros, entre Príncipe e Silvanópolis, em Tocantins - Foto: Divulgação/DNIT

Rodovia considerada de grande importância para o país e que liga as capitais federais e tocaninense, a BR-010/TO está revitalizada. O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), entregou as obras de restauração em 137,40 quilômetros da chamada rodovia Belém-Brasília,

entre o acesso ao povoado de Príncipe e o município de Silvanópolis, em Tocantins.

Com investimento total de R\$ 77,8 milhões, as intervenções foram realizadas do Km 181,4 ao 216,6 e do Km 219,6 ao 321, atendendo demanda antiga da população. As obras no trecho tocaninense visam assegurar a trafegabilidade e segurança aos usuários da rodovia. Somente na região sudeste de Tocantins, são mais de 120 mil cidadãos beneficiados pelo empreendimento.

Intervenções

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) executaram serviços de restauração da pista de rolamento e do acostamento, com concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ); de melhoramentos em interseções; e de sinalização horizontal com tachas refletivas bidirecionais. Sete trevos foram construídos ao longo do trecho revitalizado.

Para o Governo Federal, trata-se de investimento estratégico. A BR-010 começa em Brasília (DF). Em seus 1.959 quilômetros de extensão, além do DF, ela cruza ainda os estados de Goiás, Tocantins e Maranhão. Conhecida popularmente como Belém-Brasília, a rodovia possui grande relevância por ligar a região Centro-Oeste ao Norte do país. Além disso, a rota é fundamental ao escoamento de grãos produzidos no Sudeste de Tocantins – região que nos últimos anos aumentou significativamente essa produção.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 06/04/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA EVENTO SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DA CBTU MINAS E CONSTRUÇÃO DA LINHA 2 DO METRÔ DE BH

O objetivo é promover o debate e esclarecer dúvidas dos potenciais investidores. As reuniões serão realizadas entre os dias 11 a 14 de abril



- Foto: CMBH / Sup.Com.Institucional

A Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (SEPPI/ME), a Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia (SEDDM/ME), e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) abriram inscrições para evento sobre o processo de desestatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), com operação

em Belo Horizonte. As reuniões serão realizadas entre os dias 11 a 14 de abril.

O objetivo do encontro é promover o debate e esclarecer dúvidas de potenciais interessados referentes ao projeto, antes do lançamento do edital. Para participar os interessados deverão encaminhar a solicitação por e-mail para o endereço roadshow-cbtu@bndes.gov.br, até o dia 7 de abril.

Esses são passos importantes para a concessão dos serviços de metrô de Belo Horizonte, operados pela CBTU. Com a infraestrutura ampliada e modernizada, espera-se a redução do tempo de deslocamentos, com maior segurança e regularidade dos serviços, além da manutenção da estrutura tarifária atual. O Ministério da Economia e o BNDES entendem que a sinergia entre mercado e Governo é o melhor caminho para que as concessões e privatizações tenham sucesso.



A concessão atenderá cerca de 210 mil pessoas que utilizam o sistema de transporte, bem como agregará outras 50 mil, que passarão a integrar o sistema devido à construção da linha 2, que ligará o Bairro Calafate à região do Barreiro, ambos em Belo Horizonte. A nova linha terá aproximadamente 10 quilômetros de extensão e sete estações, conectando o Barreiro à Linha 1 na estação Nova Suíça.

Para viabilizar a concessão dos serviços, o governo federal investirá R\$ 2,8 bilhões no projeto, em parceria com o governo estadual, que aportará outros R\$ 428 milhões. Os investimentos totais são estimados em R\$ 3,7 bilhões e serão complementados pela iniciativa privada, que terá o direito de exploração da concessão dos serviços de transporte público sobre trilhos ao longo do contrato de 30 anos.

Para acessar os estudos, clique aqui.

<https://portal.ppi.gov.br/cbtu-mg>

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

Data: 06/04/2022

ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE GUIA ORIENTATIVO PARA ESTRUTURAÇÃO DE PROPOSTAS DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Texto preliminar do guia Modelo de Cinco Dimensões, que reúne diretrizes e orientações metodológicas, receberá contribuições até dia 6 de maio

Durante evento de lançamento do “Guia de Estruturação de Propostas de Investimento em Infraestrutura – Modelo de Cinco Dimensões (M5D)”, que aconteceu na manhã desta terça-feira (5/4), a Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura (SDI), ligada à Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), abriu uma consulta pública para colher subsídios que ajudem a aprimorar o texto do guia, que é uma adaptação do Five Case Model do governo do Reino Unido ao contexto brasileiro.

Os interessados poderão enviar suas contribuições até às 23h59 do dia 6 de maio de 2022, por meio do preenchimento de questionário. Os formulários preenchidos com perguntas e sugestões deverão ser enviados para o e-mail sdi@economia.gov.br. As contribuições recebidas serão consolidadas, respondidas e publicadas no site do Ministério da Economia. Contribuições enviadas fora do prazo ou das especificações serão desconsideradas.

Guia M5D

O guia M5D visa ser uma referência prática para facilitar a adoção sistemática da metodologia de estruturação de propostas de investimento em infraestrutura. Originalmente, a metodologia – em inglês denominada Five Case Model – foi desenvolvida e é aplicada há anos pelo Infrastructure and Projects Authority, do governo do Reino Unido (IPA-UK), instituição responsável pela estruturação de projetos de infraestrutura no Reino Unido.

Com o trabalho conjunto da SDI/SEPEC/ME, do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do próprio IPA-UK, a metodologia foi traduzida para o português e adaptada ao contexto brasileiro, passando a ser chamado Modelo de Cinco Dimensões (M5D). Portanto, o documento apresentado traz, além da metodologia original utilizada há anos em vários países para estruturação de propostas de investimentos em infraestrutura, os ajustes à realidade brasileira.

Na abertura do evento – realizado em formato on-line – o secretário da SDI, Alexandre Ywata, destacou o fomento das melhores práticas de priorização de projetos em Infraestrutura por parte da Secretaria. “O lançamento desse guia é justamente para trazeremos um racional bem consolidado, um passo a passo para priorizarmos os projetos que tenham um maior impacto econômico e social no país”.

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

Data: 06/04/2022



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - A HORA DAS HIDROVIAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Uma das principais hidrovias do Brasil, a Tietê-Paraná se destaca por ser utilizada no escoamento de cargas entre as regiões produtoras do Centro-Oeste e o Estado de São Paulo, em especial o Porto de Santos, o principal do País. Apesar dessa importância, suas operações têm sido marcadas pela irregularidade. Após meses com restrições na navegação - devido ao baixo nível de água em seus rios, reflexo da crise hídrica que enfrentou no ano passado -, na última semana, as barcas que percorrem suas águas puderam navegar com plena capacidade.

A medida deve ser comemorada, especialmente diante do papel estratégico que a hidrovia desempenha na logística nacional. Mas tal fato esconde um lado nada agradável. Ao se analisar as restrições impostas à Tietê-Paraná, percebe-se que o baixo nível dos rios também é resultado do desvio da água para a geração de energia hidrelétrica, o que já levou à paralisação das atividades da hidrovia por duas vezes.

Tais episódios, que infelizmente não se limitam à Tietê-Paraná, mostram a importância de se debater a tutela pelo uso múltiplo das águas, atualmente de competência da Agência Nacional das Águas (Ana), que tem sido pressionada por um tratamento mais isonômico em relação aos setores atendidos. É óbvio que a geração de energia elétrica é importante para a sociedade, mas não se pode descartar o papel estratégico que a logística das cargas desempenha para a economia nacional.

Nesse caso, é mister que as autoridades, especialmente as agências reguladoras, se reúnam e debatam uma forma mais sensata de operar as hidrovias, garantindo que haja água suficiente para sua navegação, independente de regimes de cheia ou seca. Chegou o momento de se definir uma política clara para as hidrovias, modal bastante esquecido pelo poder público, apesar de seu potencial ímpar, especialmente no Brasil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/04/2022

HUB - CURTAS

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

CHILE I

Equipe da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Ministério da Infraestrutura, realiza uma série de visitas técnicas a portos da região norte do Chile nesta semana. O objetivo é estudar como os produtos brasileiros podem utilizar o chamado Corredor Rodoviário Bioceânico e, assim, acessar os complexos portuários do Oceano Pacífico, onde seriam embarcados para a Ásia. Esse corredor ligaria o norte do Chile, o noroeste da Argentina, a região do Chaco, no Paraguai, e o Centro-Oeste do Brasil - e integraria uma opção logística de menor custo para o exportador brasileiro.

CHILE II

“As informações obtidas pela EPL permitem que a empresa possa desenvolver estudos que englobem o uso de rotas alternativas para o escoamento da produção brasileira. Assim, os investimentos serão feitos de forma mais assertiva, de acordo com os objetivos do Ministério da Infraestrutura”, afirmou o diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, que integra a comitiva do órgão. O grupo já visitou o Porto de Antofagasta e, agora, irão para Iquique, Tocopilla e Mejillones.

VIGILÂNCIA

O diretor da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Alex Machado Campos, defende, com urgência, a abertura de vagas na autarquia. Segundo ele, se isso não ocorrer, em dois ou três anos, haverá falta de equipe nas áreas de portos e aeroportos. Nos próximos dias, Campos inicia uma série de reuniões com representantes do Governo e com parlamentares, para apresentar esse cenário. “Se houver qualquer outro evento de saúde de dimensão internacional como o que enfrentamos com a covid-19, não teremos como responder”, alerta.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/04/2022

DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ PARALISADA DESDE JANEIRO

Motivo é um vazamento de água no dique terrestre que recebe os sedimentos da atividade

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Para que o serviço possa ser retomado, a CDSS já enviou o projeto de adequação e impermeabilização do dique ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) e aguarda autorização, ainda sem prazo para ocorrer

Vista aérea do Porto de São Sebastião: complexo está localizado no norte do litoral de São Paulo

A dragagem de manutenção do Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, está paralisada há três meses. Segundo a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), a Autoridade Portuária, o trabalho começou em 4 de janeiro deste ano, mas, pouco mais de três semanas depois, no dia 27, precisou ser interrompido devido a um vazamento de água ocorrido na lateral do dique terrestre que recebe os sedimentos dragados.

Para que o serviço seja retomado, a CDSS já enviou o projeto de adequação e impermeabilização do dique ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) e aguarda autorização, ainda sem prazo para ocorrer. Enquanto o Ibama analisa os documentos, são realizadas a limpeza e a manutenção do dique e testes na draga somente com água.

Com custo de R\$ 3,1 milhões, a dragagem de manutenção é realizada nos berços de atracação e na bacia de evolução do porto. O serviço visa restabelecer as profundidades de 10 metros no berço externo e de 7 metros no berço interno do complexo marítimo, ambos assoreados. Isso permite que navios maiores ou mais carregados operem com maior segurança nas atracações e desatracções, ou durante a carga ou descarga. A empresa responsável pela execução do serviço é a DTA Engenharia Portuária & Ambiental.

Quando a remoção de sedimentos do leito marinho começou, a previsão era de que o trabalho fosse concluído no fim deste mês. No entanto, com a paralisação, ainda não há novo prazo para a finalização. O que se prevê é que, uma vez retomadas, as obras de dragagem terminem em 60 dias. Não haverá restrições de navegação no canal e nem no deslocamento das balsas que fazem a travessia, quando os trabalhos recomeçarem.

IMPACTOS AMBIENTAIS

A atividade de dragagem gera impactos diretos sobre a vida marinha e efeitos secundários à atividade pesqueira e de turismo, muito comuns ao redor do Porto de São Sebastião, por estar localizado em frente à Ilhabela, ponto turístico no litoral norte do Estado de São Paulo.

Neste sentido, a CDSS mantém um programa de mitigação e monitoramento das obras de dragagem. A Docas afirma que os efeitos da atividade são temporários e pontuais, previstos somente durante o período de dragagem. Entre eles, estão o aumento temporário da turbidez na água (alteração da transparência) e o afugentamento de peixes durante a operação das dragas.

Em relação ao monitoramento da atividade, previsto na autorização do Ibama para obras portuárias deste tipo, estão inclusos: monitoramento da qualidade das águas e dos sedimentos, avaliação da dispersão de pluma de sedimentos, acompanhamento das dragas por GPS e um monitoramento específico de tartarugas. Também são realizados programas de caráter socioambiental e de comunicação social sobre o tema.

TIPOS DE EQUIPAMENTOS

De acordo com as características do Porto de São Sebastião, foram escolhidas duas dragas: uma Hopper de pequeno porte, sem abertura de comporta, para sucção e recalque, e outra de sucção e recalque acoplado.

Entre os motivos que levaram a escolha destes equipamentos, estão a extrema precisão geométrica de corte e o baixo impacto ambiental relacionado à geração de material dragado, uma vez que não há lançamento de sedimentos no canal marítimo de São Sebastião e não haverá procedimentos de overflow e overboarding (despejos de água da cisterna da draga).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/04/2022

PORTOS PODEM AMPLIAR CAPACIDADE E REDUZIR CUSTOS COM TECNOLOGIA, DIZ CONSULTOR

Apresentações de avanços tecnológicos no Brasil e no exterior marcam último dia do Inova Portos, no Maranhão

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O Porto de Santos será o próximo anfitrião do Inova Santos, no mês de agosto

Evento foi realizado entre os dias 4 e 5 e reuniu representantes de portos brasileiros e do exterior

O uso da inovação e da tecnologia amplia a capacidade das instalações portuárias e reduz a necessidade de investimentos em infraestrutura. A

análise é do consultor sênior da Fundación Valenciaport, Jonas Constante. Ele a apresentou ontem, ao tratar sobre os avanços tecnológicos no Porto de Valência, na Espanha, durante sua apresentação no 1º Inova Portos. O evento, promovido pelo Porto de Itaqui (MA), com o apoio da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) e do Ministério da Infraestrutura, terminou ontem, em São Luís, no Maranhão.

“Cada vez mais, com todas as tecnologias disponíveis, é possível criar capacidade nos portos e reduzir a necessidade investimento em infraestrutura. A diretoria ou a presidência de um porto precisa estar muito atenta aos caminhos que a tecnologia proporciona e que, às vezes, são mais sustentáveis que a simples decisão de fazer um novo berço ou ampliar a capacidade de pátio, etc”, destacou Constante, durante o painel ‘Governança de Inovação no Setor Portuário’.



O Inova Portos começou na segunda-feira. Durante dois dias, representantes de portos diversos, do Governo Federal e especialistas de universidades apresentaram programas de inovação e soluções tecnológicas investidas em operações e processos logísticos.

O encontro contou, também, com a participação de autoridades da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), dos ministérios da Infraestrutura (MInfra) e da Economia e da Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia.

“É uma grande honra para nós realizarmos o primeiro Inova Portos aqui, no Porto do Itaqui, um projeto nosso em parceria com o MInfra e a Abep, e colocar em debate temas como o porto do futuro e novas ideias para o setor. O objetivo é preparar nossos portos para os desafios do presente e debater sobre ações, projetos e propostas que possam levar os portos brasileiros para o futuro”, afirmou o presidente do Porto de Itaqui, Ted Lago.

Segundo o diretor de Gestão e Modernização Portuária do MInfra, Otto Burlier, o Inova Portos é “mais um passo para impulsionar a inovação nos portos organizados, potencializar a mudança cultural dentro do setor portuário a partir da inovação contínua”.

No painel ‘Governança de Inovação no Setor Portuário’, o gerente de Desenvolvimento de Negócios na agência Enterprise Singapore, do Governo de Cingapura, Joel Julius, falou sobre o Ecossistema de Inovação Píer 71, implementado pelo Porto de Cingapura, que reúne entes diversos para o fomento industrial e tecnológico. “O Porto de Cingapura está buscando investir US\$ 100 milhões em 100 startups, sendo US\$ 1 milhão por startup, quando a gente fala do Píer 71, para gerar um retorno direto de US\$ 2 bilhões. A conta é 1 para 20. Então, a gente investe em um, pensando que a economia que irá gerar é de US\$ 200 milhões. É um programa unificado que reúne as incubadoras (startups), os centros de pesquisa, os investidores, o governo e a iniciativa privada”, explicou Julius.

Segundo Julius, o Porto de Singapura é o segundo maior do mundo em movimentação de contêineres, em torno de 37,5 milhões de TEUs, “o que equivale a 10 vezes a movimentação do Porto de Santos, o maior da América Latina”. Ele comentou sobre o projeto de ampliação do complexo portuário asiático para a margem oeste de seu acesso aquaviário e, como consequência, a duplicação de sua capacidade para 65 milhões de TEUs. “Só se consegue fazer isso com planejamento e inovação”, concluiu.

O diretor de Administração e Finanças do Porto de Itaqui, Artur Thiago Costa, falou sobre o programa ‘Porto do Futuro’, desenvolvido pela autoridade portuária em convênio com a Fundação de Amparo à Pesquisa e Desenvolvimento do Estado do Maranhão (Fapema). O projeto, segundo mencionou, é destinado ao fomento de desenvolvimento, pesquisa e inovação para os setores portuário, marítimo, logístico, aquaviário e ferroviário.

Nesse segundo e último dia de evento, participaram ainda dos painéis a CEO da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves; o professor Sérgio Cutrim, coordenador do Grupo de Estudos em Logística, Negócios e Engenharia Portuária; o CEO da CLI, Hélcio Tokeshi; o coordenador de Projetos Especiais da Subsecretaria de Sustentabilidade do MInfra, George Yun; e a gerente de Comunicação da Emap, Deborah Baesse.

PORTO DE SANTOS SERÁ O PRÓXIMO ANFITRIÃO

O Porto de Santos será o próximo anfitrião do Inova Portos, em agosto. O anúncio foi feito no final do evento pelo diretor de operações da Santos Port Authority (SPA), Marcelo Ribeiro. Ele enfatizou que inovação é uma prioridade no planejamento estratégico do cais santista e que, ao sediar o encontro, a SPA terá a oportunidade de apresentar as inovações promovidas no maior porto do Hemisfério Sul.

“No ano passado, instituímos uma norma da Autoridade Portuária que fomenta essa interação entre academias e empresas de startups que queiram desenvolver projetos de inovação. Com isso, criamos também um Comitê de Inovação para avaliação desses projetos”, afirmou Marcelo, citando ainda um acordo firmado voltado à dragagem. “Nós firmamos o primeiro acordo de cooperação técnica com a Wilson Sons no qual a gente faz o monitoramento em tempo real do canal, berços e das bacias de evolução”, mencionou. “Nós temos que promover infraestrutura para gerar eficiência e previsibilidade”, complementou Ribeiro.

Todos os painéis do evento podem ser assistidos na íntegra no canal do Porto do Itaqui, no Youtube.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 06/04/2022

IP4 RETOMA OPERAÇÕES E RECUPERA NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA ENTRE PORTO VELHO E MANAUS

Terminal de Cai N'água (RO), na margem direita do Rio Madeira, voltou a atender população na última segunda-feira, dia 4

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura entregou a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Cai n'Água, em Rondônia, na última segunda-feira (4). Com isso, foi retomado o escoamento de cargas e o transporte hidroviário de passageiros entre as cidades de Porto Velho (RO) e Manaus (AM) pelo Rio Madeira.



O talude e a estrutura para embarque e desembarque da instalação foram recuperados

As obras foram concluídas em março, com investimento de R\$ 7,7 milhões. Após passar por verificação dos serviços executados e demais procedimentos necessários, o terminal foi disponibilizado para atender novamente e com segurança a população.

Localizado na margem direita do Rio Madeira, o terminal agora conta com novo berço de apoio, que estava inacessível desde o segundo semestre de 2021, após o escorregamento do talude levar embora a estrutura do flutuante intermediário. O incidente tornou inseguro o uso das pontes de acesso ao cais de atracação das embarcações.

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) reconstruíram o talude – estrutura de contenção da margem fluvial – e recuperaram o sistema de fundeio, responsável pela estabilidade dos flutuantes.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

Inaugurado em 2012, o terminal de Cai N'Água foi a primeira IP4 na calha do rio, fundamental para o transporte de passageiros e pequenas cargas entre as duas capitais. O terminal beneficia as pessoas que usam o transporte hidroviário na região, o que traz segurança e conforto para os ribeirinhos.

Antes da construção, os usuários da hidrovía precisavam descer e subir barrancos carregando bagagens e cargas fracionadas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 06/04/2022

COMISSÃO DO SENADO APROVA LUCIANO LOURENÇO DA SILVA PARA A DIREÇÃO DA ANTT

Durante a sua sabatina, o atual superintendente destacou o novo Marco Legal das Ferrovias

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O maior desafio para a ANTT é desatar os nós da regulação e da burocracia”

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
indicado para o cargo de diretor da ANTT

Em pronunciamento à bancada, Luciano Lourenço da Silva, indicado para diretor da Agência

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou, ontem (5), o nome de Luciano Lourenço da Silva para o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres

(ANTT). Já Robson Crepaldi foi aprovado para o cargo de ouvidor da agência. Eles estão entre as indicações do presidente da República, Jair Bolsonaro, que foram encaminhadas ao Congresso Nacional na última segunda-feira (4).

Luciano Lourenço da Silva é servidor público concursado, tendo ingressado no Governo na função de Analista de Infraestrutura do Ministério da Economia. Atualmente, ocupa o cargo de superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros da ANTT.

Ao ser sabatinado no Senado, Lourenço declarou que o maior desafio para a ANTT é “desatar os nós da regulação e da burocracia”. E falou sobre a regulamentação e a execução do novo Marco Legal das Ferrovias, voltado para concessões e investimentos da iniciativa privada na ampliação da malha ferroviária. As novas regras possibilitam que os empreendimentos sejam liberados a partir de uma autorização, sem necessidade de processo licitatório. Cabe à ANTT analisar e liberar os pedidos para a construção de novos traçados. Lourenço também destacou a nova regulação do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Ele já atuou no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), na Valec Engenharia, Construções e Ferrovias (empresa de projetos ferroviários do Ministério da Infraestrutura) e na Empresa de Planejamento e Logística (EPL, também subordinada à pasta da Infraestrutura). Sua primeira passagem pela ANTT foi em dezembro de 2015, na Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, no cargo de gerente de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias. Depois, foi coordenador geral de Projetos e Acompanhamento Rodoviário do Departamento Transporte Rodoviário do Ministério da Infraestrutura (Minfra). Ainda no órgão, ocupou o cargo de diretor de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais na Secretaria Nacional de Transportes Terrestres. Em agosto de 2021, retornou à ANTT para comandar a superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros da agência.

Já Crepaldi, indicado para o cargo de ouvidor da agência, é advogado e assessor na Secretaria-Executiva da Casa Civil desde 2019.

A Comissão aprovou também os nomes de Carlos Bai gorri para a presidência da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel); Sandoval de Araújo Feitosa Neto, para o cargo de diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel); Mauro Henrique Moreira Sousa, para o cargo de diretor-geral da Agência Nacional de Mineração (ANM); Roger Romão Cabral,

para o cargo de diretor da ANM; Tasso Mendonça Júnior, recondução ao cargo de diretor da ANM.

Todas as indicações ainda serão submetidas à apreciação e aprovação dos senadores em plenário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/04/2022

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DEFENDE PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA

Estratégia foi destacada por Marcelo Sampaio durante reunião com presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Ministro Marcelo Sampaio (centro) recebeu o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva (à esquerda), na tarde de ontem

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou a importância da pasta atuar em conjunto com o setor privado. “Para nós do Minfra (Ministério da Infraestrutura), atuar em parceria com a iniciativa privada é uma regra”, afirmou ontem, em reunião com o diretor-presidente da Associação Brasileira dos

Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva, em Brasília.

“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”, destacou Sampaio.

No encontro, segundo a assessoria do ministro, foram tratados temas como o desenvolvimento do setor portuário, o programa de desestatizações portuárias e a segurança jurídica de contratos de arrendamentos.

Em relação às desestatizações, em especial a da Santos Port Authority (a Autoridade Portuária de Santos), a ABTP vem defendendo um maior prazo para se analisar a proposta do Governo para privatizar este que é o principal complexo marítimo do País. Também tem proposto que os arrendatários de áreas no cais santista possam disputar o leilão com menores restrições do que as planejadas pelo Governo. Essas teses foram apresentadas como contribuições ao processo de desestatização durante a consulta pública desse projeto.

Questionado sobre os temas tratados na reunião com Sampaio, Jesualdo explicou que “apenas deixei claro para ele que nossas contribuições, já feitas, versam sobre segurança jurídica”.

Nessa quinta-feira, a ABTP comemorou seus 33 anos. A entidade, com 72 empresas associadas, que reúnem 232 terminais, atua, principalmente, na defesa da segurança jurídica, da liberdade econômica e da eficiência da gestão e operação no setor - suas “colunas mestras”. Nesse sentido, tem se destacado no acompanhamento e no debate das iniciativas de desestatização de autoridades portuárias e em projetos regulatórios.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/04/2022

BR-153 E BR-080 PASSAM A CONTAR COM SERVIÇOS OPERACIONAIS

Início de atividades nas duas rodovias será marcado por cerimônia em Anápolis (GO). Evento terá participação de ministro Marcelo Sampaio

Uma das principais ligações entre o Norte do Brasil e o Centro-Sul, o sistema rodoviário formado pela BR-153/TO/ GO e pela BR-080/414/GO, entre Aliança do Tocantins (TO) e Anápolis (GO), passará a contar com serviços operacionais de sua concessionária, a Ecovias do Araguaia, hoje. A cerimônia marcando esse início, em Anápolis, terá a participação do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Sampaio vai conhecer também as novas estruturas montadas pela empresa para prestação de serviço de atendimento ao usuário, além de socorro médico e mecânico, que começarão a atender a partir de sexta-feira (8).

Ao longo dos 851 quilômetros concedidos, foram instaladas 19 Bases de Serviços Operacionais (BSOs). A Ecovias terá um canal de atendimento 24 horas e gratuito, para que os usuários solicitem serviços de reboque, ambulância ou assistência mecânica.

Todas as obras e serviços realizados atendem ao contrato de concessão da Ecovias do Araguaia, em parceria com a GLP, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

LEILÃO

O Consórcio Eco153, formado pela Ecovias (65%) e pela GLP (35%), foi o vencedor do leilão da BR-153/TO/GO, realizado em abril do ano passado. Com desconto de 16,25% sobre a tarifa de pedágio teto e outorga de R\$ 320 milhões, o consórcio assumiu o compromisso de investir cerca de R\$ 7,8 bilhões na malha de 851 quilômetros das rodovias BR-153/TO/GO e BR-080/414/GO, entre Aliança do Tocantins (TO) e Anápolis (GO), além de R\$ 6,2 bilhões relativos a custos operacionais. A concessão terá prazo de 35 anos.

Entre os investimentos previstos no contrato de concessão, estão mais de 600 quilômetros de duplicações, 90 km de vias marginais, 28 km de faixas adicionais e contorno previsto na cidade de Corumbá. Serão construídas 19 passarelas, 30 dispositivos de interconexão e 6 passagens inferiores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/04/2022

Democratização e infraestrutura inteligente e justa para todos os participantes do Trade do Porto

Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo

diretor de Portos da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), diretor da Unisanta, engenheiro e professor, atuando no Porto de Santos desde 1970

Após completar 130 anos, temos um porto consolidado, com movimentação expressiva e crescente. E muitos aspectos essenciais a melhorar, principalmente em questões de caráter ambiental, de segurança, de gestão, de infraestrutura e relações com a Comunidade. São situações complexas que não podem ser simplificadas.

As limitações de espaço portuário confrontam-se à pressão do convívio urbano. Cidade e Porto são gêmeos siameses compartilhando a mesma coluna vertebral, a Perimetral Portuária e sistemas orgânicos vitais. Ruído e poeira não tem fronteira. Resíduos, sólidos e líquidos, teimam em misturar-se com resultados de potencial danoso para o homem e o meio ambiente. Fatura de alimentos para insetos e fauna sinantrópica integram esse quadro limitado de salubridade.

O porto não é só carga, centenas de milhares de passageiros também que demandam atendimento em condições modernas e funcionais.

O decisivo apoio à construção do túnel submerso é fundamental. O porto recolhe imensos recursos tributários, daí essa justa retribuição à operação e segurança e conforto da população.

Hidroviária, dragagem, barragens de montante, nesta região que se situa entre as mais copiosas do mundo, sedimentos carregados para os leitos dos talwegues e o escoamento se desorganiza. Conhecer esse processo, prevenir resultados para que a dinâmica natural equilibrada possa reduzir a necessidade de dragagens no estuário favorecendo o transporte hidroviário de cargas e atender a população. Você já chamou seu uber lancha hoje?

Hoje, trens gigantescos com locomotivas de 180 toneladas e alta tecnologia tracionam composições de 120 vagões. Ruídos de motores em arrancada e buzinas "embalam" nosso sono, considerando as limitações do ambiente. Cada modal tem sua vocação. Trens são eficientes em grandes massas a médias e longas distâncias. Caminhões são ágeis e rápidos. A intermodalidade é essencial para tirar o melhor proveito das competências de cada um.

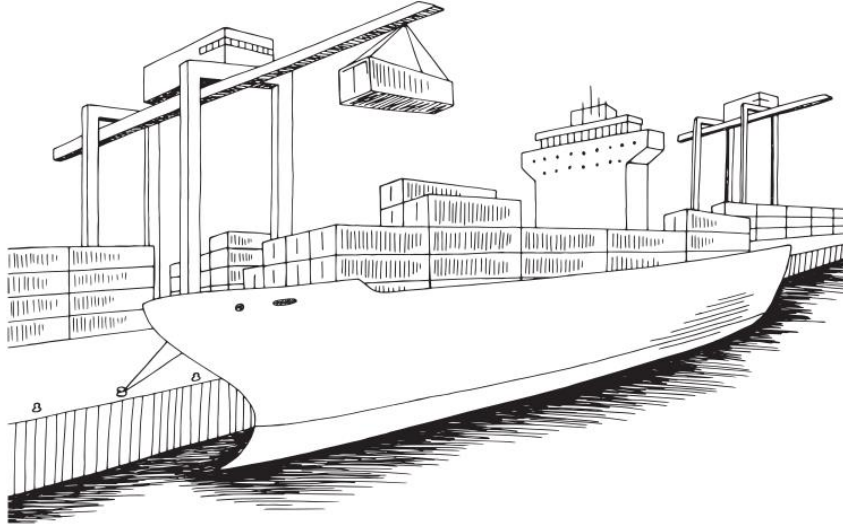
Os focos de debate apontam à mudança de gestão, na perspectiva de privatização da Autoridade Portuária. Quem e como serão os futuros responsáveis pela gestão do porto? Serão gestores experientes, comprometidos com a sustentabilidade? Como enfrentar o desafio da modernidade, da transformação com novos navios e novas tecnologias notadamente de automação?

Estabelecer condições justas e sustentáveis em compliance no ambiente de negócios e para a população. Essa a importância de debate claro e objetivo contribuam para aperfeiçoar o processo neste encontro.



OPINIÃO - PROJETO DE LEI - A PEC 01/2021 E OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Por **MARCELO SAMMARCO** Sócio no escritório **Sammarco Advogados** opinio@portalbenews.com.br e **MARCUS SAMMARCO** Sócio no escritório **Sammarco Advogados** opinio@portalbenews.com.br



De longo tempo, encontramos, dentre os principais temas de debate, a questão relacionada com a importância de buscarmos meios de atrair e facilitar os investimentos em infraestrutura, quer seja a portuária, a rodoviária, a aeroportuária, a ferroviária e todas as demais que integram a cadeia logística. Historicamente, nos habituamos com sequências de entraves que são criados para satisfação de dificuldades financeiras do Estado, que não as resolvem e, na contramão das soluções eficazes, afastam oportunidades de investimentos.

Recentemente, entretanto, o Congresso Nacional, atendendo ao clamor do setor logístico, rejeitou o veto presidencial que deixou de fora o Reporto, originalmente previsto no texto da lei da BR do Mar aprovada pelo Parlamento. Isso, por si só, já garante a manutenção de alguns investimentos que poderiam tomar outro rumo sem o incentivo fiscal.

Mas isso não é suficiente, considerando que o investimento público é exíguo, mantendo-se em percentuais irrisórios do PIB, incapazes de levar aos níveis de competitividade almejados.

Neste sentido, tramita no Congresso Nacional a PEC 01/2021, apresentada pelo senador Wellington Fagundes, fruto de trabalho desenvolvido pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (FRENLOGI). O objetivo da proposta é inserir o artigo 175-A ao texto constitucional, determinando que ao menos 70% dos recursos provenientes de outorgas onerosas de serviços e infraestrutura logísticos, sejam reinvestidos para o seu próprio fomento e desenvolvimento. É, sem dúvida, um canal que pode ser aberto para garantir mais uma carga de investimentos, a partir dos próprios valores arrecadados com a outorga de serviços e infraestrutura, em benefício de outros ainda carentes e que por vezes impedem o melhor desenvolvimento do setor.

A relevância do projeto se mostra ainda mais recorrente ao verificarmos que os gastos públicos constitucionalmente obrigatórios crescem a cada ano - e desproporcionalmente ao crescimento da arrecadação, levando à inevitável constatação de que nem mesmo os parques investimentos atualmente aplicados pela União Federal ao setor poderão se manter em futuro próximo. Uma disposição constitucional determinando o reinvestimento parcial do montante arrecadado com as outorgas onerosas, sem dúvida, ainda que insuficiente para o atendimento de todas as necessidades, garante um retorno de parte dos recursos gerados pelo próprio setor.

Os contratos celebrados através do Ministério da Infraestrutura, e que ensejam os almejados valores pagos a título de outorgas onerosas, trazem investimentos em modernidade e eficiência aplicados pelas empresas arrendatárias, o que enfatiza a necessidade de investimentos maciços, por exemplo, na solução de gargalos logísticos que impactam sobremaneira no custo Brasil. Essa

relação direta de causa e efeito justifica o objetivo da PEC 01/2021, fazendo com que pelo menos uma parte dos valores arrecadados seja reinvestida no próprio setor, criando um efeito em cascata de investimentos e consequentes melhorias.

Esse importante projeto já passou pelo crivo do Senado Federal, tendo sido aprovado em 9 de fevereiro de 2022, recebendo 60 votos a favor e apenas quatro contrários na votação em segundo turno. Do seu texto original, sofreu alteração apenas em relação ao prazo para a União retornar o investimento, que passou de 3 (três) para 5 (cinco) anos. Atualmente, a PEC 01/2021 encontra-se na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados.

O momento é de união de forças de todos os atores do setor logístico. Trata-se de um projeto que trará benefícios comuns, garantidor do retorno de uma parte dos recursos gerados pelo próprio setor, bem como a manutenção de uma rotina de aportes financeiros para o fomento e desenvolvimento da cadeia logística.

O OBJETIVO DA PROPOSTA É INSERIR O ARTIGO 175-A AO TEXTO CONSTITUCIONAL, DETERMINANDO QUE AO MENOS 70% DOS RECURSOS PROVENIENTES DE OUTORGAS ONEROSAS DE SERVIÇOS E INFRAESTRUTURA LOGÍSTICAS, SEJAM REINVESTIDOS PARA O SEU PRÓPRIO FOMENTO E DESENVOLVIMENTO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/04/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP REPRESENTANTES DO GRANDE PORTO MARÍTIMO DA GUIANA FRANCESA VISITAM O SOPESP



Foto: SOPESP

Hoje (06), foi dia de receber uma visita especial na sede do SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo.

Diretamente do Grande Porto Marítimo da Guiana Francesa, o CEO Sr. Philippe Lemoine e o Diretor de Estratégia Internacional e Membro do Diretório do Porto, Sr. Rémy-Louis Budoc acompanhados da Sra. Adriana Braga, do departamento comercial da Embaixada da França no Brasil, passaram a tarde ao lado do nosso

presidente Régis Prunzel, do vice-presidente Leonardo Ribeiro e da assessora jurídica Dra. Gislaine Heredia.

Uma oportunidade para discussão de assuntos de interesse comum entre a entidade e a Autoridade Portuária.

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

Data: 06/04/2022

APDL E CÂMARA ESTUDAM FERROVIA NO PORTO DE VIANA

Informação: Transportes e Negócios (6 de abril de 2022)



Foto: T&N

O protocolo a estabelecer entre a autarquia e a administração do porto de Viana do Castelo, prevê que o custo do estudo, fixado num máximo de 40 mil euros (+IVA), seja dividido entre as duas entidades, e estipula a sua elaboração num prazo de seis meses.

Até porque, como justificou o presidente da edilidade na reunião do Executivo camarário que votou, e aprovou, a

realização do protocolo com a APDL, “se chegarmos à conclusão que representa um grande investimento, se não for identificado até ao final deste ano, dificilmente será enquadrado no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), e também perdemos o barco do programa Portugal 2030”.

“A Agenda do Mar 2030 identificou a necessidade de realizar um estudo prévio que explore as possibilidades de conexão ferroviária entre o porto de Viana do Castelo e um porto seco, num raio de distância a rondar os 10 quilómetros, num contexto que gerará maior otimização dos grandes investimentos em Viana do Castelo”, recorda a proposta colocada à votação por Luís Nobre.

“Nas oportunidades identificadas incluem-se, eventualmente, elementos-chave das cadeias logísticas e de transporte, tais como acessibilidades ferroviárias, porto seco, polo logístico intermodal, promoção da transição energética rumo à neutralidade carbónica, entreposto aduaneiro, capacidade de acolhimento de carga contentorizada e carga ro-ro”, acrescenta-se no texto”.

“A articulação do porto com a ferrovia foi sempre um ponto muito discutido. Há quem a defenda, há quem seja contra. Uma coisa é certa. Hoje, definir-se a estratégia de um porto entronca com dinâmicas que, no passado, não existiam. Nomeadamente a lógica intermodal. É uma realidade que é preciso aprofundar e é isso que se pretende com este estudo, partilhando os seus custos”, destacou Luís Nobre.

Esta parceria entre a autarquia vianense e a administração portuária não é inédita. Já a construção do acesso rodoviário ao porto de mar, um investimento de 9,5 milhões de euros, foi suportada pelas duas entidades.

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

Data: 06/04/2022

PORTO DE XANGAI OPERA COM 50% DA CAPACIDADE, POR FALTA DE MÃO DE OBRA E CARGA A SER EMBARCADA

Informação: Mundo Marítimo (6 de abril de 2022)

O bloqueio de duas fases de Xangai deveria terminar em 5 de abril. No entanto, as autoridades chinesas o prolongaram indefinidamente, uma vez que o último surto não está contido e uma campanha massiva de testes continua na população. O prolongamento do encerramento está a causar uma perturbação maior do que o esperado. Embora os portos aéreos e marítimos da cidade permaneçam abertos, a escassez de mão de obra está desacelerando as operações. Além disso, a disponibilidade de mercadorias diminuiu consideravelmente, pois a fabricação e os armazéns estão fechados e o transporte rodoviário é cada vez mais limitado devido aos regulamentos de quarentena e restrições de viagem.



As autoridades chinesas adiam a quarentena indefinidamente, pois mais complicações são vistas na cadeia de suprimentos

Dada a gravidade da propagação da pandemia em Xangai, as autoridades chinesas enviaram o vice-primeiro-ministro Sun Chunlan para supervisionar os esforços de prevenção. A autoridade pediu na terça-feira que Xangai, sede do maior porto de contêineres do mundo e base de muitas empresas nacionais e estrangeiras, garanta operações portuárias e marítimas normais. “As cadeias de suprimentos e os negócios

devem permanecer estáveis e fluidos”, disse ele. No entanto, negócios e algumas fábricas permanecem fechados, e a fábrica da Tesla Inc. em Xangai, a maior fora dos EUA, entrou na segunda semana de suspensão das operações.

Apesar das boas intenções, e de acordo com o Freightos Baltic Index (FBX), o porto de Xangai, tal como o de Yangshan, está a operar a 50% da capacidade, tanto por falta de mão-de-obra como por falta de carga disponível. Como resultado, alguns embarcadores estão se mudando para portos alternativos, como Ningbo, sempre que possível, e já há relatos de linhas de navegação que ignoram as escalas no porto de Xangai. A soma dos eventos está causando um atraso crescente de navios não apenas em Xangai, mas também em Ningbo.

Os dados do FourKites mostraram o impacto negativo dos bloqueios da China nos volumes de frete marítimo. “O volume médio oceânico de sete dias de Guangdong caiu apenas 15% em comparação com antes do bloqueio entrar em vigor. Enquanto em Xangai, os portos de contêineres estão experimentando um volume “significativamente reduzido”, com o tráfego médio de sete dias “abaixo de 33% em comparação com 12 de março”.

Além disso, a demanda por carga aérea de Xangai está diminuindo rapidamente devido à disponibilidade limitada de mercadorias para envio. Em resposta, as companhias aéreas estão cancelando voos. Apesar da queda na demanda, a redução da movimentação em terra e da capacidade parece ser suficiente para elevar as tarifas.

Deve-se lembrar que o surto do ano passado no terminal de Yantian, no porto de Shenzhen, desacelerou as operações em mais de 70% por quase uma semana e levou a um aumento de 20% nas tarifas marítimas da China para os Estados Unidos e Europa.

Taxa de desempenho

Até agora, as taxas oceânicas para os EUA permaneceram estáveis, com queda de apenas 3% desde o início dos surtos. Essa diminuição pode ser devido à queda nos compartimentos disponíveis. Quando as operações se recuperarem, o FBX espera algum aumento nos embarques e possivelmente um aumento nas taxas, embora no caso do oceano Yantian os preços tenham começado a subir logo após o início do bloqueio.

A maioria das indicações aponta para volumes fortes na rota Trans-Pacífico nos próximos meses, incluindo alguma demanda de verão (norte) sendo antecipada para antecipar o congestionamento da alta temporada e os temores de interrupções trabalhistas na Costa Oeste. No entanto, também há sinais crescentes de que a demanda do consumidor – o motor subjacente do congestionamento e das tarifas disparadas – está começando a diminuir como resultado da inflação.

Os custos crescentes já parecem estar contribuindo para um declínio na demanda europeia. Desde o final de janeiro, mesmo com o agravamento do congestionamento nos principais portos europeus, os preços entre a Ásia e o norte da Europa caíram 20% para US\$ 12.050/FEU, o menor nível desde julho.

De acordo com o FBX, as tarifas na rota Ásia-USWC permaneceram estáveis em US\$ 15.817/FEU. Essa taxa é 168% maior do que no mesmo período do ano passado. Enquanto isso, as tarifas na rota USEC (FBX03 Daily) caíram 3%, para US\$ 17.148/FEU, e são 192% mais altas do que as tarifas desta semana do ano passado.

Enquanto isso, as taxas do Freightos Air Index (FAX) Xangai – Norte da Europa atingiram US\$ 11,92/kg na semana passada, um aumento de 43% em relação ao período anterior aos recentes surtos e bem acima da norma pré-pandemia de cerca de US\$ 2,35/kg.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/04/2022

FIESP – LINHAS DE FINANCIAMENTO E MERCADO DE CRÉDITOS DE CARBONO SÃO TEMAS CENTRAIS PARA O AGRONEGÓCIO

Informação: FIESP (6 de abril de 2022)



Reunião do Cosag, presidida por Jacyr Costa, com os convidados Carolina Learth e Pedro Barros Barreto Fernandes. Fotos: Ayrton Vignola/Fiesp

Linhas de financiamento para o agronegócio, o mercado de créditos de carbono e a adoção de uma metodologia eficiente para incorporá-lo foram temas centrais da reunião desta segunda-feira (4/4) do Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) da Fiesp.

O diretor de crédito produtivo e socioambiental do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Bruno Aranha, falou sobre as linhas de financiamento existentes na instituição. Discorreu sobre os quase 40 anos de trabalho do banco com temas socioambientais, tendo em vista os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, a promoção de transição para uma economia neutra de carbono e a ampliação das práticas internas de ESG (sigla em inglês para boas práticas sociais, ambientais e de governança).

Há cinco compromissos prioritários: contribuir para dar acesso a quem mais precisa de serviços básicos; ajudar a gerar oportunidade de trabalho e apoiar o empreendedorismo; apoiar a ampliação da infraestrutura e indústria sustentáveis; contribuir para ampliar o uso de energias renováveis; e a preservação e restauração de parques e florestas. “Estamos abrindo o leque de possibilidades e captação de recursos internacionais”, disse Aranha.

No quesito recursos, há articulação com stakeholders estratégicos com três fundos, o Amazônia, o Clima e o Socioambiental. E captações ativas da ordem de US\$ 3,2 bilhões junto a organismos multilaterais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

“O pilar tradicional é de crédito e garantia, mas temos agenda de serviços, sendo o banco estruturador de projetos com agenda relevante em saneamento, florestas e resíduos sólidos, entre outros setores”, explicou Aranha. “Há recursos não reembolsáveis, com cunho social, educacional, voltado à saúde, emprego e renda e agenda de carbono”, disse ele, ressaltando que a ampliação de portfólio de soluções ESG está no centro da estratégia do BNDES.



Ao lembrar que o Brasil é líder nas principais cadeias agroindustriais, Aranha frisou que há oportunidade para o aumento da produtividade, redução de custos, melhoria da qualidade/sanidade/valor adicionado dos produtos e redução dos impactos ambientais. A avaliação é relevante, pois há maior exigência de qualidade e sustentabilidade, considerando que a população mundial crescerá 17% até 2050 e a produção global de alimentos crescerá mais de 20% até 2035. O Brasil será responsável por boa parte do crescimento da oferta futura de alimentos, segundo ele.

Uma das alternativas apontadas por Aranha é apostar no biogás. Há potencial para multiplicar por 40 a produção atual. O agronegócio tem capacidade de geração superior a 30% da demanda de eletricidade ou substituição de até 65% do consumo de diesel.

O presidente do Cosag, Jacyr Costa Filho, lembrou que o governo federal lançou os programas nacional de fertilizantes e de incentivo ao biogás e biometano, sendo importante o BNDES trabalhar como fomentador dessas iniciativas, além de outras já em curso, como o Renovabio e bioinsumos. Para ele, é fundamental atuar com celeridade em favor desses programas.

Controle e melhores práticas

Em sua exposição, Carolina Learth, head de Sustentabilidade do Santander, dividiu a experiência de mais de 20 anos de sustentabilidade do banco europeu. “A Amazônia é um tema para a gente crescer em termos de cultura sustentável e produção extrativista”, afirmou. “Em toda a carteira de financiamento, o agro tem papel importante. E se criará produtos, linhas e serviços para isso”, pontuou.

Segundo ela, o ESG no agronegócio envolve a melhor gestão do capital natural, mas se pode ir além em termos de reflorestamento e produção de carne e leite com carbono zero – e trazer isso para o rótulo. É importante ainda ser indutor de melhores práticas sociais e de saúde, além de cuidar da governança e da boa gestão do negócio, da fazenda. Em sua análise, o desafio será a adoção de metodologia para calcular créditos de carbono até para se poder acessar esse mercado e não tolerar o desmatamento ilegal.

Já Pedro Barros Barreto Fernandes, diretor de Agronegócios do ItaúBBA, destacou a mudança significativa do papel desempenhado pelas empresas quanto à sustentabilidade em função de maior exigência de clientes, colaboradores, lideranças, investidores e governos.

Ele explicou que o conceito de sustentabilidade evoluiu da compensação de débitos para a equalização de débitos e créditos e, hoje, para a criação de créditos. Para ele, o corebusiness do negócio deve ser usado para atuar também em problemas que ameacem a perenidade do mundo e os temas ESG devem ser olhados com perspectivas diferentes, de risco, mas também de oportunidade. Nesse último quesito, inclusive, de inclusão de minorias na cadeia de fornecedores.

Fernandes tratou do financiamento de setores de impacto positivo, com o compromisso de contribuir com R\$ 400 bilhões para o desenvolvimento sustentável até 2050 em negócios cada vez mais verdes e inclusivos. Desse total, até agora, R\$ 180 bilhões já foram alocados para este fim.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/04/2022*

PORTO DO ITAQUI REALIZA O 1º INOVAPORTOS

Informação: Porto do Itaquí (6 de abril de 2022)

O Porto do Itaquí realizou, nesta semana, com apoio da ABEPH – Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias e Ministério da Infraestrutura, o InovaPortos, primeiro evento brasileiro de inovação voltado para o setor portuário, com a participação de representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, dos Ministérios da Infraestrutura e da Economia,

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia.



“É uma grande honra para nós realizar o primeiro InovaPortos aqui no Porto do Itaqui, um projeto nosso em parceria com o MINFRA e a ABEPH, e colocar em debate temas como o porto do futuro e novas ideias para o setor. O objetivo é preparar nossos portos para os desafios do presente e debater sobre ações, projetos e propostas que possam levar os portos brasileiros para o futuro”, afirmou o presidente do Itaqui, Ted Lago.

Foto: Porto do Itaqui

Segundo o diretor de Gestão e Modernização Portuária do MINFRA, Otto Burlier, o InovaPortos é “mais um passo para impulsionar a inovação nos portos organizados, potencializar a mudança cultural dentro do setor portuário a partir da inovação contínua”.



Foto: Porto do Itaqui

O encontro, em formato híbrido com transmissão ao vivo pelo YouTube, reuniu, no auditório da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, nomes dos setores portuário, da administração pública e das principais empresas especializadas em inovação no Brasil para debater os grandes temas dessa área. A quarta revolução industrial e a transformação digital, Governo Digital, Inovação, Tecnologia e Transformação na agenda ESG e Governança de

Inovação no setor portuário, foram alguns dos temas apresentados em talks, painéis, pitches e cases.

Participaram das atividades na segunda, dia 4, o professor Gil Giardeli, especialista em cultura digital, web ativista, difusor de conceitos e atividades ligadas à sociedade em rede, colaboração humana, economia criativa e inovação digital; o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho – ambos em modo remoto; e ainda o diretor de Gestão e Modernização Portuária no Ministério da Infraestrutura, Otto Burlier, e o superintendente de Inovação da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado do Maranhão, Hermano Reis.



O segundo dia de atividades contou com uma rodada de pitches de startups e cases de inovação dos portos de Suape, Açu e Santos. Participaram dos painéis, dentre outros, a CEO da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves; o professor Sérgio Cutrim, coordenador do Grupo de Estudos em Logística, Negócios e Engenharia Portuária; o CEO da CLI, Hélcio Tokeshi; o coordenador de Projetos Especiais da Subsecretaria de Sustentabilidade do MINFRA, George Yun; o consultor sênior da Fundación Valenciaport, Jonas Constante; o gerente de Desenvolvimento de Negócios na Enterprise Singapore; e a gerente de

Comunicação da EMAP, Deborah Baesse, membro da Comissão de Inovação do Porto do Itaqui.

Foto: Porto do Itaquí

Ao final do encontro, foi anunciada a sede do 2º InovaPortos, no Porto de Santos. Toda a programação foi gravada e será disponibilizada no canal do Porto do Itaquí no YouTube.

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

Data: 06/04/2022

AGU GARANTE REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS PARA DISCUTIR MUDANÇAS NO PORTO DE SANTOS

Informação: AGU (6 de abril de 2022)



Imagem: gov.br

A Advocacia-Geral da União (AGU) garantiu, junto à 14ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, o indeferimento do pedido de tutela antecipada requerida pela empresa GB Terminais Brasil LTDA para suspender consulta e audiências públicas que serão realizadas pelo Ministério da Infraestrutura para obter informações sobre possível substituição parcial de área do Porto de Santos atualmente ocupada pela Fibria Terminal de Celulose de Santos SPE S/A.

Por meio da Procuradoria-Regional da União da 1ª Região (PRU1), a União demonstrou que as alegações da requerente não possuíam amparo fático-jurídico, uma vez que pleiteava suspender mecanismos de participação social cuja finalidade é obter contribuições para subsidiar a tomada de decisão administrativa e o planejamento setorial do Poder Público.

O Advogado da União Fabio Esteves Veiga Rua, da Coordenação-Geral de Atuação Estratégica da PRU1, explica que “a decisão que indeferiu a tutela antecipada embasada em dados trazidos pela AGU é essencial à consagração da segurança jurídica que deve ser conferida a procedimento administrativo instaurado pelo Poder Público com vistas à tomada de decisão sobre o planejamento setorial na área de infraestrutura portuária. Ainda mais quando se está diante de questionamento, na seara judicial, sobre a realização de consulta e audiências públicas, etapas meramente preparatórias de um procedimento administrativo complexo em que se analisa a possibilidade de substituição de áreas portuárias, sendo que é papel da Advocacia-Geral da União assegurar a concretização destes mecanismos de participação social tão caros à visão de Administração Pública consensual”.

Processo nº 1008871-50.2022.4.01.3400.

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

Data: 06/04/2022

APÓS LEILÃO, CONCESSÃO DA ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ DEVE SER CONCLUÍDA EM ATÉ 90 DIAS

Fonte: Portos do Paraná (6 de abril de 2022)

A Portos do Paraná leiloou uma área na semana passada por R\$ 30 milhões. A FTS Participações Societárias S/A arrematou a área PAR32, de carga geral. Antes e depois da disputa na Bolsa de Valores, no entanto, há um longo caminho até a assinatura do contrato e início da operação, que deve começar daqui a dois ou três meses, segundo a expectativa da empresa pública.

Tudo começou com a elaboração do estudo para verificar se a viabilidade técnica, financeira e ambiental da concessão. Na sequência, após verificação da área técnica da Portos do Paraná e aprovação, foram feitas as minutas do edital e do contrato, com oficialização do poder público municipal (Prefeitura de Paranaguá) e da Receita Federal, com a validação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Após leilão, concessão da área no Porto de Paranaguá deve ser concluída em até 90 dias – Foto: Nájia Furlan/ Portos do Paraná

A fase seguinte foi a de audiência e consulta públicas e eventuais melhorias nos estudos e minutas. Uma vez aprovado, o processo seguiu com o encaminhamento dos documentos para os tribunais de contas da União e Estado.

Com o acórdão dos órgãos fiscalizadores, foi publicado o edital de licitação da área. Essa é a fase externa do processo. Ou seja, o leilão em si começou dias antes da data propriamente definida para a disputa.

Os interessados entregaram as propostas e a Comissão de Licitação de Áreas Portuárias (CLAP) da Portos do Paraná avaliou a aptidão. O leilão, então, aconteceu apenas com as classificadas. Ele foi por maior outorga e partiu de um lance mínimo de R\$ 1. No viva voz, a Teapar ofertou R\$ 25 milhões pela área, valor coberto pelo lance de R\$ 30 milhões da FTS Participações.

“O leilão foi um sucesso e esse fato, por si, demonstra ao mercado o trabalho íntegro e transparente que a Portos do Paraná entrega ao setor”, avalia Rossano Reolon, gerente de Arrendamentos da Portos do Paraná e membro da Comissão.

Segundo ele, a concorrência de mais de uma interessada enobrece o trabalho realizado ao longo destes dois últimos anos, prazo de preparação que teve seu êxito na batida do martelo. Ainda segundo o representante da CLAP, o valor superou as expectativas e, por outro lado, também ratifica o interesse do mercado privado no Porto de Paranaguá, que se mantém como destaque do setor portuário nacional.

Agora, depois que o grupo vencedor do leilão entregar os documentos do envelope 3, no próximo dia 11, a CLAP divulga a ata e começam a correr novos prazos, disponíveis no estudo completo, no site da Portos do Paraná.

Concluídas todas as etapas da licitação, o próximo passo é a transição da atual arrendatária para o novo grupo que assume a área. Inicialmente é preciso haver a homologação do objeto leiloado. Na sequência, a Gerência de Arrendamentos deve seguir o rito da assinatura do contrato.

Somente após cumpridos esses requisitos pré-contratuais é que pode haver ocupação pela atual vencedora do leilão. Esses detalhes estão disponíveis na Seção III – Volume 3 – da habilitação do edital. “É bom frisar que esses requisitos são obrigatórios e vinculativos. A nossa expectativa é que entre 60 e 90 dias já estejamos com o contrato celebrado e já tenhamos autorizado o início dos trâmites de assunção da área e obras, como descrito no edital”, completa Reolon.

ATORES DO PROCESSO – Na Portos do Paraná, o processo de concessão é gerido pela Gerência de Arrendamentos, com auxílio das diretorias de Engenharia, Operações, Ambiental, Administrativa Financeira e Jurídica, além de envolver diretamente a presidência e a comunicação para garantir a transparência do processo.

Externamente, os estudos e o processo passam pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do governo federal, Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), Tribunal de Contas da União, Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário, Ministério de Infraestrutura, Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Instituto Água e Terra, Ibama, Prefeitura de Paranaguá, Receita Federal e, contratada para o leilão, a B3.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, comemorou o resultado do leilão e a autonomia da empresa para realizar esse trabalho. “É um processo muito trabalhoso, que envolve diversas áreas internas, além de órgãos externos”, afirma. “E é exatamente isso que temos em mente: regularizar as áreas que estão em situação jurídica precária e ao mesmo tempo oportunizar novos investimentos, agregando modernização e eficiência”.

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

Data: 06/04/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

DOCAS DO CEARÁ E TERGRAN REALIZAM ASSINATURA DE ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE FORTALEZA PARA EXPANSÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO COMPLEXO

Por Ruth Rodrigues



O Tergran e a Docas do Ceará estão investindo na expansão da movimentação de cargas no Porto de Fortaleza e o arrendamento do terminal MUC01 irá garantir os investimentos necessários para uma melhor infraestrutura no local

Essa última quarta-feira, (30/03), marcou um grande avanço nos planos de expansão do Porto de Fortaleza, uma vez que a Companhia Docas do Ceará e o Tergran

(Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda.) assinaram o arrendamento do Terminal de Granel Sólido Vegetal do Porto de Fortaleza, o MUC01, para novas obras de infraestrutura visando expandir a movimentação de cargas no local.

Terminal de Granel Sólido Vegetal do Porto de Fortaleza irá expandir movimentação de cargas após arrendamento realizado entre a Docas do Ceará e o Tergran

O Terminal de Granel Sólido Vegetal do Porto de Fortaleza, o MUC01, é um dos principais pontos de exportação, importação e demais operações de movimentação de cargas dentro do complexo, contando com uma grande participação dentro da circulação de granéis sólidos no Porto de Fortaleza. O terminal ocupa atualmente uma área total de seis mil metros quadrados, com capacidade de escoamento da produção de até 769 mil toneladas, um número muito atraente para os investidores no segmento.

Agora, o Tergran e a Docas do Ceará assinaram o arrendamento do terminal, com previsão de investimentos para R\$ 50 milhões ao final do contrato de 25 anos com o arrendamento do local. Assim, a expectativa do Porto de Fortaleza é que, com todos os investimentos aplicados em obras de infraestrutura para garantir uma melhor qualidade de operações de movimentação de cargas, haja um crescimento de todas as cargas atualmente movimentadas, como o trigo, em até 50% ao longo dos próximos anos.

Somente durante o ano de 2020, o Terminal de Granel Sólido Vegetal do Porto de Fortaleza liderou o ranking deste tipo de carga entre os portos do país em relação às operações de importação, principalmente de países como a Argentina e a Alemanha. Além disso, durante o ano de 2021, foram descarregadas 1.121.196,449 toneladas de trigo a granel, com média de 23.358,259 toneladas por navio, por meio de 48 operações portuárias. Assim, o local possui um grande potencial para expandir ainda mais essas operações ao longo dos próximos anos com os investimentos necessários para as obras de infraestrutura.

Tergran já atuava no Porto de Fortaleza e, com o arrendamento do terminal, pretende expandir ainda mais as suas operações de movimentação de cargas no local

O Tergran já possuía uma certa relevância dentro do Porto de Fortaleza, uma vez que atua no local desde maio de 1997, onde movimenta com exclusividade no A-2 todo o trigo importado pelos três moinhos cearenses (M. Dias Branco, Grande Moinho Cearense e J. Macêdo). Agora, a empresa pretende expandir ainda mais as suas operações de movimentação de cargas, uma vez que o arrendamento do terminal possibilitará uma série de novos empreendimentos no local.

Com a assinatura do arrendamento, a presidente da Docas do Ceará, Mayhara Chaves, comentou que “Este é um momento muito importante para a Companhia Docas do Ceará que, após a conclusão das obrigações pré-contratuais pela Tergran em janeiro último, avança hoje com a assinatura do contrato desta concessão por 25 anos. Estimamos que a movimentação de cargas no Porto de Fortaleza deve dobrar até 2050, com crescimento de todas as cargas atualmente movimentadas como o trigo, que deve crescer 50%”.

Com os novos planos da Tergran para expandir a movimentação de cargas em até 50% ao longo dos próximos anos, o Porto de Fortaleza poderá esperar grandes resultados e lucros futuros com as operações que serão realizadas dentro do complexo.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 06/04/2022

WILSON SONS INVESTE NA EXPANSÃO DA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E FOCA NA SUSTENTABILIDADE PARA AS ATIVIDADES COM OS REBOCADORES

Por Ruth Rodrigues



A alta demanda pela exportação de minério de ferro fez com que a Wilson Sons voltasse os seus olhares para essas operações e, conseqüentemente, investisse mais na sustentabilidade nos seus rebocadores

Durante essa última segunda-feira, (04/04), a companhia de logística e transporte de cargas Wilson Sons comentou sobre a alta demanda pela exportação de minério de ferro e os planos de investimentos nos rebocadores que atuam no segmento. Assim, a empresa também afirmou que irá focar na sustentabilidade e na compra de ativos mais limpos para o transporte de cargas ao longo do ano de 2022.



Vídeo: Conheça a história da companhia Wilson Sons

<https://youtu.be/Zhb7bdxxOPA>

Mais de 184 anos de muita história, Wilson Sons é um exemplo no setor portuário. Fonte: YouTube

Exportação de minério de ferro apresenta alta e Wilson Sons aproveita cenário para expandir



investimentos nos rebocadores e nas operações de transporte do minério

A exportação de minério de ferro no Brasil vem crescendo consideravelmente nos últimos anos e, somente no ano de 2021, atingiu a marca de 355 milhões de toneladas movimentadas, um número nunca antes visto dentro do setor portuário nacional. Assim, as companhias de movimentação de cargas se preparam para uma alta ainda maior ao longo do ano de 2022 e a Wilson Sons enxerga o cenário da melhor forma para expandir as suas operações dentro do setor portuário brasileiro.

A companhia realizou mais de 7 mil manobras relacionadas ao segmento em 2021 e vê no mercado de minério de ferro uma oportunidade de expansão para a unidade de negócios Rebocadores, uma vez que ela atua nas principais rotas de escoamento do minério, da Ponta da Madeira (Maranhão), do Açú (Rio de Janeiro), de Itaguaí (Rio de Janeiro) e de Tubarão (Espírito Santo). Assim, a presença da companhia dentro do segmento permite que ela aproveite de forma muito eficiente a alta demanda dos mercados internacionais, como por exemplo o chinês, que está cada vez mais inclinado para a compra do minério de ferro brasileiro.

Além disso, a alta na demanda pelo minério de ferro não deverá se resumir ao ano de 2021 e as companhias do setor portuário esperam um crescimento ainda maior da exportação do produto durante o ano de 2022, principalmente ao longo do segundo trimestre do ano. Assim, Elísio Dourado, diretor comercial da divisão de Rebocadores, comentou sobre o segmento e afirmou que “Realizamos um planejamento que busca atender ao volume de cargas e navios nos próximos anos, conciliando nossa frota e a construção de novos rebocadores com informações sobre projetos, volume de carga e, até mesmo, possíveis aumentos de porte de navios em alguns terminais”.

Novas operações da empresa de logística irão focar na sustentabilidade e a companhia pretende expandir compra de rebocadores mais limpos para as operações

A Wilson Sons vem buscando cada vez mais a sustentabilidade dentro da exportação do minério de ferro e a compra de novos rebocadores é só o primeiro passo para a expansão das operações. A empresa já conta com uma frota de 80 rebocadores, a maior do país e está investindo em ativos mais sustentáveis e de alta potência, além de procurar oferecer soluções customizadas para cada cliente.

Além disso, durante o ano de 2022, a empresa irá comprar novos rebocadores que irão contar com tecnologias capazes de reduzir em mais de 75% os níveis de emissão de óxido de nitrogênio (NOx), tornando assim a cadeia de exportação de minério de ferro cada vez mais limpa e adotando a sustentabilidade dentro desse segmento tão importante para o setor portuário brasileiro.

A unidade de Rebocadores é o principal destaque dentro da cadeia de exportação do minério de ferro, mas o Centro de Aperfeiçoamento Marítimo (CAMWS) também vem investindo em novas soluções para o segmento e a empresa pretende expandir ainda mais os estudos da sustentabilidade dentro das operações de exportação.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 06/04/2022



MONEYTIMES

CUSTO DE EMBARQUE DE DIESEL DOS EUA PARA A AMÉRICA LATINA AUMENTA COM ESCASSEZ

O custo para os países latino-americanos importarem diesel por navios dos Estados Unidos está aumentando devido à oferta limitada e ao aumento dos custos de frete, de acordo com fontes de transporte e dados do setor.

Os Estados Unidos exportam mais de 1 milhão de barris de derivados todos os dias, sendo México, Brasil e Chile os principais destinos, segundo dados do Departamento de Energia dos EUA.

No entanto, a crescente escassez de derivados em todo o mundo, principalmente na Europa, impulsionou a demanda e os preços.



Traders dizem que os custos do frete e do prêmio para enviar diesel em embarcações aquáticas também aumentaram devido à demanda europeia (Imagem: Reuters/Andrew Kelly)

As exportações de diesel dos EUA para a Europa representam uma reversão dos fluxos comerciais normais. Ao mesmo tempo, os exportadores estão tentando

manter contratos de diesel de longo prazo com a América Latina, segundo dois corretores do setor.

“Ainda temos que fornecer para a América Latina e cumprir contratos de longo prazo”, disse uma fonte de uma corretora de navios.

Traders dizem que os custos do frete e do prêmio para enviar diesel em embarcações aquáticas também aumentaram devido à demanda europeia.

Muitas exportações de diesel dos EUA estão sendo enviadas para o Brasil, segundo dados de embarque do Eikon e uma fonte familiarizada com o assunto.

O Brasil importa entre 20% e 30% de sua demanda de diesel.

As importações dos Estados Unidos para o Brasil devem continuar altas até que o mercado se normalize, segundo uma fonte com conhecimento sobre o assunto.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/04/2022

MINAS FLUTUANTES NO MAR NEGRO COLOCAM EM RISCO COMÉRCIO DE GRÃOS E PETRÓLEO



O Mar Negro é fundamental para o transporte de grãos, petróleo e derivados (Imagem: REUTERS/Valentyn Ogirenko)

O risco de encontrar minas flutuantes na principal rota marítima do Mar Negro está aumentando os perigos para os navios mercantes que navegam na região, e os governos devem garantir uma passagem segura para manter as cadeias de

suprimentos em funcionamento, dizem autoridades marítimas.

O Mar Negro é fundamental para o transporte de grãos, petróleo e derivados.

Suas águas são compartilhadas por países como Bulgária, Romênia, Geórgia e Turquia, assim como Ucrânia e Rússia, que estão em guerra desde que o presidente Vladimir Putin invadiu seu vizinho ao sul em 24 de fevereiro.

A Ucrânia e a Rússia se acusaram mutuamente de colocar minas no Mar Negro e, nos últimos dias, equipes de mergulho militares turcas e romenas desativaram minas perdidas em suas águas.

O sindicato da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e o Grupo de Negociação Conjunta de empregadores marítimos disseram que estão tentando encontrar maneiras de garantir que os navegantes e seus navios não se tornem “danos colaterais no conflito contínuo na Ucrânia”.

Dois marinheiros foram mortos e cinco navios de mercadoria foram atingidos por projéteis que afundaram um deles na costa da Ucrânia desde o início do conflito, disseram autoridades marítimas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 06/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO FAZ PENTE-FINO EM NOMES COTADOS PARA A PETROBRAS. MINISTRO SE REÚNE COM ABIN

Indicações só serão feitas após checagem de currículos

Por Geralda Doca e Manoel Ventura



Refinaria da Petrobras Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo federal está fazendo um pente-fino rigoroso no nome dos indicados para a presidência da Petrobras e para o Conselho de Administração da empresa antes de anunciá-los publicamente.

O objetivo é levantar a ficha completa dos indicados depois que Adriano Pires e Rodolfo Landim recusaram os cargos na presidência e no conselho por conflitos de interesse. Segundo a colunista do GLOBO Malu Gaspar, o governo cogita indicar dois dos atuais conselheiros da estatal para os cargos, numa "solução doméstica".

Irritado com as desistências e com a dificuldade de encontrar nomes, o presidente Jair Bolsonaro não quer nem pensar na hipótese de uma nova indicação ser reprovada ou de os apontados mais uma vez recusarem os cargos.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, se reúne na tarde desta quarta-feira com integrantes da Agência Brasileira de Inteligência (Abin), órgão vinculado ao Gabinete de Segurança Institucional (GSI) do Palácio do Planalto. É uma indicação de que a agência ajudará no rastreamento de informações sobre os indicados.

Um ministro palaciano afirmou que nunca antes o governo fez uma busca tão rigorosa antes de oficializar um nome.

Assembleia será no dia 13

O governo quer indicar nomes ainda nesta semana, antes da assembleia de acionistas marcada para o próximo dia 13 para aprovar o novo Conselho de Administração da estatal.

Segundo um auxiliar do presidente Jair Bolsonaro, os nomes para a presidência da Petrobras e o conselho de administração da estatal já estão praticamente definidos.

Para evitar vazamentos, os nomes estão restritos ao presidente Bolsonaro e ao ministro de Minas e Energia, disse a fonte.

Por conta da necessidade de aprovação pelo Comitê de Pessoas da Petrobras, uma ala do governo defende a "solução doméstica", com nomes que já estão no Conselho de Administração.

Neste caso, os únicos nomes possíveis são os de Sonia Villalobos e Marcio Weber, como mostrou a colunista Malu Gaspar. Por outro lado, ainda será preciso indicar dois nomes para o conselho independentemente do cenário.

Vagas abertas no conselho

Joaquim Silva e Luna, o atual presidente da Petrobras, demitido por Bolsonaro por conta da alta dos combustíveis, deixará o conselho da empresa. O atual presidente do colegiado, Eduardo Bacellar Leal Ferreira, também deixará seu posto. Assim, haverá duas vagas que, necessariamente, precisam ter nomes indicados antes da assembleia.

Uma outra ala do governo ainda aposta no nome de Caio Paes de Andrade, secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do ministro Paulo Guedes. Esse nome, porém, não agrada ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/04/2022

LIRA AFIRMA QUE NÃO INDICOU E NÃO FAZ QUESTÃO DE INDICAR NOMES À PETROBRAS

Presidente da Câmara se manifesta após fazer oposição a assessor de Paulo Guedes
Por Bruno Góes



O deputado Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta quarta-feira que não indicou e nem faz questão de indicar nenhum nome para a diretoria da Petrobras. Em postagem no Twitter, ele sugeriu, porém, que o novo presidente da estatal deveria ter "sensibilidade" em relação à elevação do preço dos combustíveis.

O presidente da Câmara tem criticado os motivos pelos quais o economista Adriano Pires, que possui boa interlocução com congressistas, desistiu de assumir a empresa.

Lira chegou a sugerir a revisão da Lei das Estatais, que impõe regras para evitar o conflito de interesses na nomeação de indicados às estatais.

“Para quem está preocupado com os rumos da Petrobras como eu, gostaria de compartilhar o que penso. Não indiquei nem faço questão de indicar nenhum nome para sua diretoria”, escreveu Lira.

Conheça Carlos Suarez: Empresário pode estar por trás das desistências da nova cúpula da Petrobras

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

Enquanto isso, como informou O GLOBO, a indicação de Caio Paes de Andrade, assessor de Paulo Guedes, para o cargo de presidente da estatal ganhou a oposição do presidente da Câmara, de acordo com fontes do governo.

Na postagem em redes social, Lira acrescentou:

“Quero deixar aqui minha exigência como cidadão e representante dos meus eleitores: espero da Petrobras uma gestão que pare de maltratar o povo brasileiro com aumentos sucessivos e nenhuma sensibilidade social”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/04/2022

'OPINIÃO É OPINIÃO', DIZ MOURÃO SOBRE IDEIA DE LIRA DE MUDAR A LEI DAS ESTATAIS

'Entre a opinião do presidente da Câmara e o que pode acontecer, existe um espaço tão grande quanto o céu e a terra', afirma o vice-presidente

Por André de Souza



O vice-presidente Hamilton Mourão Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil/24-11-2021

BRASÍLIA - O vice-presidente Hamilton Mourão desconversou nesta quarta-feira ao ser questionado se concorda ou não com a ideia do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), de revisar a Lei das Estatais.- Mas destacou que o desfecho pode ser bem diferente do que pretende Lira.

Na terça-feira, o presidente da Câmara afirmou que, após as desistências dos nomes indicados para a presidência da Petrobras e do conselho administrativo da estatal, o Congresso deveria se debruçar sobre a Lei das Estatais e defendeu a possibilidade de privatização da empresa.

— Entre a opinião do presidente da Câmara e o que pode acontecer, existe um espaço tão grande quanto o céu e a terra. Opinião é opinião — disse Mourão nesta quarta.

Indagado sobre a indicação de Caio Paes de Andrade, assessor do ministro da Economia, Paulo Guedes, para o cargo de presidente da estatal, Mourão lembrou que ele, embora seja um gestor, não tem experiência na área de óleo e gás.

— Ele não tem experiência nessa área de óleo e gás. Ele tem uma experiência como gestor, mas não especificamente nesta área — disse Mourão, acrescentando: — É a mesma coisa que você botar um advogado para comandar o Exército, vai dar problema.

Questionado se Silva e Luna, que está demissionário, aceitaria ficar mais um pouco no cargo, o vice-presidente da República respondeu:

— O general Silva e Luna é um cara que cumpre missão. Não vai abandonar o barco se não tem ninguém para substituí-lo.

Landim: Depois de desistir de Petrobras, presidente do Flamengo foi para a Espanha com empresário baiano que está por trás da desistência

Bolsonaro decidiu afastar Silva e Luna do comando da estatal, mas ainda não encontrou um substituto. Isso porque o indicado, Adriano Pires, desistiu da função na segunda-feira, um dia depois de Rodolfo Landim, indicado para a presidência do Conselho de Administração, também desistir do cargo.

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 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.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/04/2022

SETOR AÉREO QUER REDUÇÃO DE MEDIDAS SANITÁRIAS RESTRITIVAS EM FRONTEIRAS DE PAÍSES DA AMÉRICA LATINA

Na região, Chile e Argentina estão entre as nações com processos mais restritivos de entrada
*Por Ivan Martínez-Vargas**



Aeroporto de Congonhas, em São Paulo
Foto: Michel Filho / Agência O Globo

SANTIAGO DO CHILE - Com margens comprimidas e lenta recuperação de demanda na aviação internacional, o setor aéreo global tem aumentado a pressão sobre governos de países para que haja maior flexibilização dos requisitos de entrada impostos pelas autoridades em razão da pandemia de coronavírus. Na América Latina, Chile e Argentina estão entre as nações com processos

mais restritivos de entrada.

– A política da lata é de que temos de abrir fronteiras. Países com restrições e quarentena terão recuperação muito lenta e isso vai afetar o comércio exterior. Os passageiros vacinados deveriam ser dispensados de fazer PCR – afirmou Peter Cerdá, vice-presidente da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) para as Américas.

As declarações foram dadas durante o Wings of Change, evento dedicado à aviação realizado em Santiago com executivos de grandes linhas aéreas.

A média da demanda na região está em 75% dos níveis pré-pandemia, mas segundo o executivo é mais veloz em países com menores restrições, como México, onde a demanda doméstica já supera o registrado antes da pandemia e a internacional chega a 95%. Na Colômbia, a demanda em março já estava 10% acima da registrada em março de 2019.



No Brasil, a exigência de testes PCR para entrar no país foi eliminada pelo governo federal no dia 1º de abril, medida que foi elogiada por Cerdá e pelo presidente do Grupo Latam, Roberto Alvo. Em março, as reservas de passagens no país chegaram a 90% do registrado no mesmo mês em 2019.

- Qual a efetividade das medidas (restritivas)? As medidas atuais adotadas pelo Chile não são adequadas para o momento da pandemia. Praticamente todos os países europeus relaxaram medidas restritivas. Faz poucos dias, Uruguai e Brasil deixaram de exigir PCR, Colômbia há meses, México nunca restringiu - disse Roberto Alvo, presidente do Grupo Latam, maior linha aérea da América do Sul.

O país exige, além de vacinação contra a Covid-19, a validação dos imunizantes pelo governo do país, a realização de exames PCR e o preenchimento de formulários que podem levar dez dias para serem aprovados.

Presidente da estatal Aerolíneas Argentinas, Pablo Ceriani afirmou que os efeitos das restrições sanitárias dificulta a retomada do setor aéreo.

- Essas medidas geram um impacto para o setor aéreo, custos para o passageiro e gera complicações nos aeroportos. O ideal seria uma harmonização de protocolos entre os países - afirmou o executivo.

A Argentina ainda exige a realização de testes de Covid PCR para entrada no país.

Prejuízos com guerra na Ucrânia

A guerra na Ucrânia, que tem aumentado a volatilidade dos preços do petróleo, deve aumentar os prejuízos das companhias aéreas, segundo Cerdá, especialmente para companhias na América Latina e no Caribe.

A previsão da lata é de que as aéreas do subcontinente superem US\$ 3,7 bilhões (R\$ 17,4 bilhões no câmbio atual) de prejuízo neste ano. A cifra, resultado de estimativa realizada em dezembro pela associação, precisa ser revisada para cima porque não leva em conta os efeitos da guerra da Ucrânia.

A previsão em dezembro era de prejuízo de US\$ 11,6 bilhões para o setor globalmente, mas a estimava é de lucro de US\$ 9,9 bilhões das linhas aéreas americanas, que foram socorridas pelo governo dos EUA durante a pandemia.

- Nossa região terá impacto ainda maior. Aqui tem grandes taxas para a indústria. No Brasil, o combustível é taxado como uma commodity importada em um país que produz o produto (querosene de aviação) - disse Cerdá a jornalistas.

O executivo afirma que a associação tem pedido ao governo brasileiro que "tenha sensibilidade" com a indústria neste momento.

Combustível sustentável

A Latam, que está em recuperação judicial nos Estados Unidos, afirmou nesta quarta-feira que a companhia vai usar em sua frota pelo menos 5% de combustível de aviação sustentável (o SAF, na sigla em inglês), produzido a partir de fontes alternativas, até 2030. A linha aérea quer ainda neutralizar em 50% suas emissões de gás carbônico.

O compromisso é difícil de cumprir sem que haja o desenvolvimento e, principalmente, a fabricação de combustíveis alternativos por fornecedores na América Latina. Hoje, toda a produção de SAF representa só 0,2% do combustível de aviação usado no planeta.

Querosene e gasolina de aviação, derivados do petróleo, são usados por quase a totalidade das aeronaves no mundo hoje.

Segundo Alvo, cerca de 70% da produção de combustível de aviação sustentável vem hoje dos Estados Unidos, principalmente da Califórnia, e 30% da Europa.

* O repórter viajou a convite da lata

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 06/04/2022

HOLANDA BLOQUEIA 14 IATES DE LUXO POR CONTA DE SANÇÕES CONTRA A RÚSSIA

Embarcações de 35 metros de comprimento não podem ser entregues, transferidos, ou exportados

O Globo



O Dilbar, o iate de 512 pés de Usmanov, está avaliado em US\$ 594 milhões, segundo o Bloomberg Billionaires Index Foto: Arquivo

AMSTERDAM - O governo da Holanda anunciou ter bloqueado 14 iates de luxo que pertenceriam a bilionários russos. A medida, anunciada nesta quarta-feira, é uma consequência das sanções impostas à Rússia por conta da invasão à Ucrânia, segundo o ministro das Relações Exteriores holandes, Wopke Hoekstra.

As embarcações estavam guardadas em estaleiros holandeses. Dos 14 iates, 12 estariam ainda em construção e 2 em manutenção.

— Levando-se em conta as medidas atuais, esses navios não podem ser entregues, transferidos, ou exportados no momento —, declarou o chanceler Hoekstra em uma carta ao Parlamento holandês.

Os 12 navios em construção teriam mais de 35 metros de comprimento e estariam sendo montados para "efetivos beneficiários russos", segundo indicariam investigações.

— Não são pessoas que constam como tais nas listas de sanções europeias. As estruturas de propriedade destes iates estão sendo objeto de uma investigação mais profunda — disse o ministro.

Os outros dois iates em manutenção também estão sendo cuidadosamente analisados.

— A relação de um destes iates com uma pessoa consta nas listas europeias de sanções é objeto de uma investigação —, afirmou Hoekstra.

Na semana passada, a Finlândia confiscou 21 iates enquanto conduzia investigações para averiguar se seus donos seriam oligarcas russos. Dias antes, a Direção Geral da Marinha Mercante da Espanha anunciou a apreensão de três megaiates suspeitos de serem de bilionários russos.

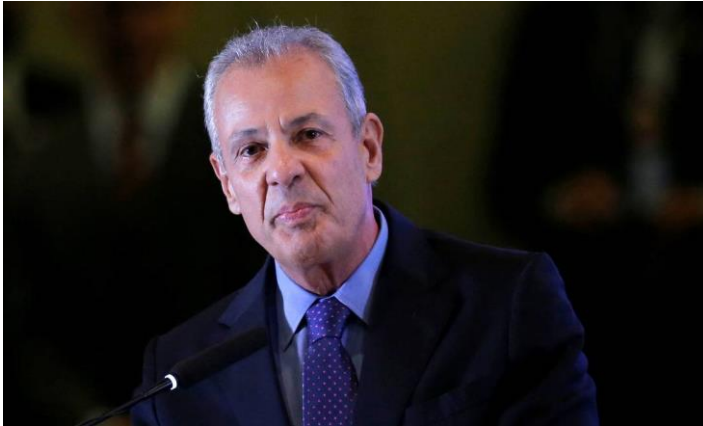
Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 06/04/2022

MINISTRO ALBUQUERQUE DIZ QUE PRESIDENTE DA PETROBRAS AINDA NÃO FOI ESCOLHIDO E DESCARTA ADIAMENTO DE ASSEMBLEIA

Encontro de acionistas está marcado para dia 13 de abril. Adriano Pires e Rodolfo Landim, que chegou a ser indicado para presidência do Conselho da estatal, desistiram

Por *Manoel Ventura*



Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia Foto: Adriano Machado / Reuters

BRASÍLIA — O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse ao GLOBO que o governo não trabalha com a possibilidade de adiamento da assembleia de acionistas da Petrobras marcada para o dia 13 com o objetivo de votar os novos nomes para a presidência e para o Conselho de Administração da empresa.

Albuquerque afirmou que a assembleia deve ocorrer com os nomes já indicados pelo governo do presidente Jair Bolsonaro. O governo tem a maioria dos votos na assembleia, cuja realização é uma exigência legal. Portanto, é um ato protocolar, mas que precisa ser seguido.

— Trabalhamos com o dia 13 de abril. Divulgaremos quando tivermos os nomes — disse o ministro, completando que esses nomes ainda não foram escolhidos.

Depois da desistência do consultor Adriano Pires para o comando da empresa e de Rodolfo Landim para o Conselho de Administração, ambos por conflitos de interesses, o governo iniciou uma busca pelos novos nomes.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia reforçou que trabalha com a realização da Assembleia Geral Ordinária da Petrobras no dia 13. "Não trabalhamos com outra possibilidade que não seja o dia 13/04", disse.

Irritação de Bolsonaro

Com a indefinição, integrantes do governo chegaram a discutir a opção de adiar a eleição dos novos representantes do Conselho de Administração da companhia, embora o próprio presidente Jair Bolsonaro resista a essa ideia.

Bolsonaro está irritado com o impasse e com a dificuldade de emplacar um nome para a presidência da estatal.

Outros fatores também pesam para manter a data da assembleia. O mais importante deles é que o prazo de convocação de uma assembleia extraordinária é de 30 dias. Portanto, a crise seria prolongada por mais um mês, mesmo que já se tenham nomes definidos.

O governo pode legalmente indicar nomes para o Conselho — e, portanto, para a presidência da empresa — até a véspera da assembleia. A aprovação dos nomes no Comitê de Pessoas pode ser feita após a análise do encontro de acionistas. Com isso, o governo ainda trabalha com o dia 13 de abril para confirmar os nomes para a estatal e espera que até os nomes sejam indicados.

O dia de ontem foi de indefinições em torno do nome, mesmo depois de Bolsonaro se reunir com o ministro de Minas e Energia. A indicação de Caio Paes de Andrade, assessor de Paulo Guedes

e nome mais forte até agora para o cargo, ganhou a oposição do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), de acordo com fontes do governo.

Andrade não é especialista no setor de óleo e gás e nem tem experiência no assunto. Hoje, ele é secretário especial de Desburocratização, Gestão de Governo Digital do Ministério da Economia.

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.

Há uma série de dificuldades para definir um nome, 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

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.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/04/2022

CIRO NOGUEIRA DIZ QUE APOIARÁ QUALQUER NOME ESCOLHIDO POR BENTO ALBUQUERQUE PARA PRESIDIR A PETROBRAS

Economista foi indicado pelo presidente Bolsonaro na semana passada, mas desistiu de assumir o cargo nesta segunda-feira

Por Alice Cravo



O ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, durante entrevista Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, afirmou nesta terça-feira que “qualquer nome escolhido” pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, para presidir a Petrobras terá o seu apoio. Na segunda-feira, o economista e consultor Adriano Pires formalizou a desistência de assumir o cargo.

— Tô indo lá conversar com o ministro Bento (Albuquerque) agora. Qualquer nome escolhido pelo ministro Bento conta com o meu apoio — afirmou Ciro na noite desta terça-feira.

Pires havia sido indicado pelo presidente Jair Bolsonaro para o cargo na semana passada, para substituir o general Joaquim da Silva e Luna.

Com sua desistência, o governo avalia agora indicar para o cargo Caio Paes de Andrade, o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/04/2022

LOG-IN NEGOCIA ÁREA COM GESTORA QUADRA, QUE ARREMATOU DOCAS DO ESPÍRITO SANTO

Por Bruno Villas Bôas



Quadra Capital arrematou Codesa em leilão no fim de março Foto: Codesa

A Log-In Logística Intermodal está em conversas com o fundo de investimentos Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital, que arrematou a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) em leilão realizado na semana passada pelo governo federal. A empresa apresentou ao fundo projetos para ampliar sua atuação no Porto de Vitória, onde opera dois terminais: um de contêineres e cargas gerais e outro de veículos.

opera dois terminais: um de contêineres e cargas gerais e outro de veículos.

A ideia da Log-In é arrendar uma área no Porto de Vitória para recuperar e investir a partir do ano que vem. Marcio Arany, presidente da Log-In, não detalha o projeto e os investimentos necessários. Mas não descarta, porém, nova captação de recursos no mercado para o empreendimento. Em 2021, a Log-In fez duas captações via debêntures, que somaram R\$ 580 milhões.

A empresa renovou o arrendamento do Terminal Portuário de Vila Velha em outubro de 2020, por um prazo de 25 anos. O termo aditivo ao contrato prevê investimentos de R\$ 82,9 milhões (R\$ 130 milhões, em valores atualizados) no terminal para receber navios de maior porte e aumentar a eficiência operacional, com a ampliação da capacidade do terminal de 286 mil contêineres para 368 mil contêineres por ano.

Com sete navios de contêineres em operação no Brasil, a Log-In diz que o mercado de cabotagem – navegação entre portos brasileiros – foi melhor no primeiro trimestre do que no mesmo período do ano passado. A exceção é a rota de Manaus, que opera nos níveis de quatro anos atrás. Os fabricantes de eletroeletrônicos da Zona Franca ainda operariam em dois turnos, com baixa demanda.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/04/2022

APÓS VENDA NÃO 'VINGAR' NA BOLSA, BRASKEM VOLTA A NEGOCIAR COM FUNDOS

Companhia está no mercado há cerca de quatro anos, com várias tentativas frustradas de Novonor (ex-Odebrecht) e Petrobras de se desfazer do ativo; negócio é estimado em R\$ 40 bi, e Apollo, Starboard e Advent estariam entre interessados

Por Fernanda Guimarães e Fernando Scheller, O Estado de S.Paulo

Depois de muitas tentativas frustradas de encontrar um novo dono, a petroquímica Braskem está novamente no mercado de tentando achar um comprador para suas operações globais. Após quase fechar negócio com a rival holandesa LyondellBasell em 2019 e de tentar achar uma saída para seus principais sócios – a Novonor (ex-Odebrecht) e Petrobras – via uma oferta de ações em Bolsa, a companhia voltou à ideia original de encontrar um comprador no mercado privado. E agora são os private equities (fundos que compram participações em empresas) o alvo preferencial.

A percepção de fontes que acompanham o negócio é de que o negócio não será muito competitivo por conta do tamanho do cheque estimado pela empresa, de cerca de R\$ 40 bilhões. Entre os nomes que estão analisando o negócio estão fundos como Apollo, Starboard e Advent, apurou o Estadão. O banco Morgan Stanley está assessorando a operação.

Com a janela para ofertas de ações fechada no Brasil diante da volatilidade do mercado por causa das eleições, a Odebrecht e a Petrobras foram obrigadas a voltar para seu plano original de venda da petroquímica. As conversas com os private equities já começaram e devem ser anunciadas em breve.



Braskem voltou a negociar com fundos Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Em 2019, a Odebrecht chegou perto de vender sua fatia na Braskem à holandesa LyondellBasell, mas a negociação foi suspensa após 16 meses, com o aumento da insegurança jurídica em torno do grupo – um dos pivôs da Operação Lava Jato – e outros imbróglios, como a falta de apresentação de documentos à Securities and Exchange Commission (SEC) – a CVM dos EUA – e a dificuldade de se calcular os gastos com os danos

causados pela exploração de sal-gema pela petroquímica em Maceió (AL).

Problemas em série

O processo de venda da Braskem é antigo e acabou esbarrando no modelo para a transação com a venda, além de problemas judiciais da companhia. Inicialmente, também não estava claro se a Petrobras, que detém 47% das ações com direito a voto da empresa, venderia sua fatia. Na época, os potenciais interessados trouxeram a demanda de fatiamento da companhia.

No entanto, no fim do ano passado, o mercado de renda variável estava efervescente no País. Diante disso, Novonor e Petrobras acertaram que a venda ocorreria via ofertas de ações e chegaram a contratar o sindicato de bancos que ficaria à frente dessa transação. A ideia seria fazer esse movimento aos poucos, por causa do tamanho da operação.

Entre o planejamento e a execução da estratégia, no entanto, o mercado fechou – e as companhias foram obrigadas a voltar à estaca zero. Para a Odebrecht, a venda é um passo necessário para o prosseguimento de seu plano de recuperação judicial, que envolve dívida de R\$ 100 bilhões. Apesar do fracasso da operação de venda via B3, a Braskem segue tentando entrar no Novo Mercado – que tem maiores exigências de governança corporativa – como forma de se mostrar mais interessante para investidores.

Do lado da Petrobras, a venda – em Bolsa ou para fundos privados muito capitalizados – significa dar continuidade de saída de seus ativos não estratégicos, que já resultou na venda de diversos ativos nos últimos anos, com arrecadação bilionária. Das ações com direito a voto na Braskem, a Novonor detém 50,1% e a Petrobras, 47%. O restante está nas mãos de minoritários.

Procurados, Advent, Petrobras, Novonor e Braskem não responderam até a publicação desta reportagem. A Starboard não comentou.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 06/04/2022

BOLSONARO QUER DEFINIR LOGO NOVO COMANDO DA PETROBRAS; MÁRCIO WEBER E SONIA VILLALOBOS GANHAM FORÇA

Os dois já são conselheiros e passaram pelo teste de governança da estatal; Caio Andrade, cotado para o cargo, sofre resistências pela falta de experiência na área

Por *Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Irritado, o presidente Jair Bolsonaro deu indicações de que pode fazer uma troca mais rápida de comando da Petrobras. O Estadão apurou que ganhou tração nesta quarta-feira, 6, a indicação do conselheiro da empresa Márcio Weber para a presidência da Petrobras e de Sonia Villalobos para o Conselho de Administração.

Os dois já são conselheiros e passaram pelo teste de governança da estatal, que na prática acabou inviabilizando os nomes de Adriano Pires e Rodolfo Landim. O secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, Caio Andrade, cotado para o cargo, sofre resistências pela falta de experiência na área. Um dos críticos é o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), cacique do centrão.



Jair Bolsonaro, presidente da República; ele quer escolher logo o sucessor de Joaquim Silva e Luna, após a desistência de Adriano Pires Foto: Adriano Machado/ Reuters

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. Neste caso, contribui o fato

de que os conselheiros já passaram pelo crivo da checagem exigida pelas regras de governança.

Nas sondagens, o pouco tempo para a tomada da decisão tem sido um empecilho para a definição dos nomes. O governo tem sido aconselhado por investidores e lideranças do setor a deixar por mais 40 dias o presidente da empresa, Joaquim Silva e Luna, no cargo a tempo de convocar uma nova assembleia. A posição do presidente e do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, no entanto, é resolver o impasse logo. Em nota, o Ministério de Minas e Energia afirmou que trabalha com a realização da assembleia no dia 13, próxima quarta-feira.

Bento vem recebendo críticas do mercado pela condução das negociações que vem trazendo desgaste para a empresa. Sua assessoria informou apenas que 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, em nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/04/2022

NISSAN ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 1,3 BILHÃO PARA A FÁBRICA DE RESENDE

Dinheiro será gasto na ampliação da produção e em novos produtos; atualmente a unidade produz apenas o compacto Kicks
Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

A Nissan vai investir até R\$ 1,3 bilhão (aproximadamente US\$ 250 milhões) na fábrica de Resende (RJ) entre 2022 e 2025. O anúncio foi feito nesta quarta-feira, 6, durante evento do lançamento da nova picape Frontier, na Argentina, onde é produzida.

O dinheiro será gasto na modernização da fábrica, na ampliação da capacidade produtiva e em novos modelos. Hoje, a unidade produz apenas compacto Kicks.



Fábrica de Resende iniciou segundo turno de trabalho e vai ampliar a produção Foto: Marcos de Paulo/Estadão

O valor do novo investimento é similar ao anterior, de R\$ 1,1 bilhão, anunciado no ano passado para ser aplicado naquele ano e neste. Na época do anúncio, em março de 2021, a companhia decidiu por um programa de curto prazo e disse que continuaria negociando com a matriz aportes para os anos seguintes.

O então presidente da companhia, Ricardo Gondo, também disse na ocasião que um novo ciclo de investimentos dependeria da melhoria da competitividade do País. Fatores como a alta e complexa carga tributária, custos logísticos, de fabricação e trabalhista colocavam o Brasil na linha de espera de novos aportes. “Dentro do contexto global, essas questões comprometem a viabilização e a competitividade para se fabricar no Brasil”, afirmou.

Segundo turno

A fábrica também voltou nesta quarta a operar em dois turnos. Para a volta da nova equipe foram contratados, a partir de outubro, 578 funcionários. Com a medida, a empresa vai ampliar a produção do utilitário-esportivo Kicks em 60%, para 400 unidades ao dia.

Quando o segundo turno foi suspenso, em junho de 2020, foram demitidos 398 funcionários. Hoje a montadora emprega 1,95 mil trabalhadores. Somando os terceirizados, 2,5 mil pessoas trabalham no complexo de Resende.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/04/2022*

APÓS VENDA NÃO 'VINGAR' NA BOLSA, BRASKEM VOLTA A NEGOCIAR COM FUNDOS

Companhia está no mercado há cerca de quatro anos, com várias tentativas frustradas de Novonor (ex-Odebrecht) e Petrobras de se desfazer do ativo; negócio é estimado em R\$ 40 bi, e Apollo, Starboard e Advent estariam entre interessados

Por Fernanda Guimarães e Fernando Scheller, O Estado de S.Paulo

Depois de muitas tentativas frustradas de encontrar um novo dono, a petroquímica Braskem está novamente no mercado de tentando achar um comprador para suas operações globais. Após quase fechar negócio com a rival holandesa LyondellBasell em 2019 e de tentar achar uma saída para seus principais sócios – a Novonor (ex-Odebrecht) e Petrobras – via uma oferta de ações em Bolsa, a companhia voltou à ideia original de encontrar um comprador no mercado privado. E agora são os private equities (fundos que compram participações em empresas) o alvo preferencial.

A percepção de fontes que acompanham o negócio é de que o negócio não será muito competitivo por conta do tamanho do cheque estimado pela empresa, de cerca de R\$ 40 bilhões. Entre os nomes que estão analisando o negócio estão fundos como Apollo, Starboard e Advent, apurou o Estadão. O banco Morgan Stanley está assessorando a operação.

Com a janela para ofertas de ações fechada no Brasil diante da volatilidade do mercado por causa das eleições, a Odebrecht e a Petrobras foram obrigadas a voltar para seu plano original de venda da petroquímica. As conversas com os private equities já começaram e devem ser anunciadas em breve.

Em 2019, a Odebrecht chegou perto de vender sua fatia na Braskem à holandesa LyondellBasell, mas a negociação foi suspensa após 16 meses, com o aumento da insegurança jurídica em torno do grupo – um dos pivôs da Operação Lava Jato – e outros imbróglios, como a falta de



apresentação de documentos à Securities and Exchange Commission (SEC) – a CVM dos EUA – e a dificuldade de se calcular os gastos com os danos causados pela exploração de sal-gema pela petroquímica em Maceió (AL).

Problemas em série

O processo de venda da Braskem é antigo e acabou esbarrando no modelo para a transação com a venda, além de problemas judiciais da companhia. Inicialmente, também não estava claro se a Petrobras, que detém 47% das ações com direito a voto da empresa, venderia sua fatia. Na época, os potenciais interessados trouxeram a demanda de fatiamento da companhia.

No entanto, no fim do ano passado, o mercado de renda variável estava efervescente no País. Diante disso, Novonor e Petrobras acertaram que a venda ocorreria via ofertas de ações e chegaram a contratar o sindicato de bancos que ficaria à frente dessa transação. A ideia seria fazer esse movimento aos poucos, por causa do tamanho da operação.

Entre o planejamento e a execução da estratégia, no entanto, o mercado fechou – e as companhias foram obrigadas a voltar à estaca zero. Para a Odebrecht, a venda é um passo necessário para o prosseguimento de seu plano de recuperação judicial, que envolve dívida de R\$ 100 bilhões. Apesar do fracasso da operação de venda via B3, a Braskem segue tentando entrar no Novo Mercado – que tem maiores exigências de governança corporativa – como forma de se mostrar mais interessante para investidores.

Do lado da Petrobras, a venda – em Bolsa ou para fundos privados muito capitalizados – significa dar continuidade de saída de seus ativos não estratégicos, que já resultou na venda de diversos ativos nos últimos anos, com arrecadação bilionária. Das ações com direito a voto na Braskem, a Novonor detém 50,1% e a Petrobras, 47%. O restante está nas mãos de minoritários.

Procurados, Advent, Petrobras, Novonor e Braskem não responderam até a publicação desta reportagem. A Starboard não comentou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/04/2022*

VALE VAI INVESTIR MAIS DE R\$ 200 MILHÕES PARA AUTOMATIZAR OPERAÇÕES EM 2022

Companhia comprou mais 14 equipamentos autônomos para sua frota, elevando o total para 86 maquinários; objetivo é reduzir exposição de funcionários a riscos operacionais

Por Bruno Villas Bôas, O Estado de S.Paulo

Rio - A Vale vai investir US\$ 45 milhões (cerca de R\$ 210 milhões) neste ano para acelerar seu programa de automatização de operações. A mineradora vai colocar em operação novos caminhões maquinários que se movimentam de forma autônoma, sem a presença de operadores nas cabines, com uso de inteligência artificial, GPS e computador. Serão mais 14 equipamentos do tipo até o fim do ano, elevando para 86 o tamanho da frota.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o gerente do Programa Autônomos da Vale, Pedro Bemfica, explica que os investimentos na tecnologia reduzem significativamente os riscos a que os empregados estão expostos na área operacional, além de dar mais estabilidade à operação e gerar ganhos de eficiência. Desde 2016, a Vale investiu cerca de US\$ 124 milhões (cerca de R\$ 580 milhões) no projeto de autônomos.

Nesta semana, a Vale colocou em operação o pátio autônomo no terminal portuário de Ilha Guaíba, no município de Mangaratiba, região metropolitana do Rio. Bemfica explica que o terminal conta com recuperadoras e empilhadeiras, que movimentam 8 mil toneladas de minério por hora cada uma. Esses equipamentos eram operados a partir da cabine, localizadas a até 40 metros de altura. Agora, as máquinas são operadas a partir de um centro de controle.

“Não é uma teleoperação, em que o operador fica numa cabine longe do equipamento operando por joystick a partir de uma tela. Na verdade, a própria máquina executa o empilhamento, por meio de algoritmos. Os operadores ainda programam como as pilhas de minério precisam ser montadas para melhorar a logística, mas a execução é da máquina”, explica Bemfica, acrescentando que a rápida tomada de decisões dos robôs reduzem em 10% o tempo de embarque.

Caminhões gigantes

Os primeiros equipamentos autônomos a entrar em operação, em 2018, foram os caminhões fora de estrada, equipamentos gigantes, com capacidade para mais de 300 toneladas, que rodam em minas como Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo (MG), e Carajás, no Pará. Hoje são 24 caminhões fora de estrada e 18 perfuratrizes (brocas que cavam os minérios) autônomos em operação na mineradora, além de 30 máquinas de pátio em São Luís, Carajás e Mangaratiba.

Em 2018, a Vale iniciou a operação dos seus primeiros equipamentos autônomos
Foto: Vale/Divulgação



para atuarem com as novas tecnologias, seja em novas funções (como projetistas de pistas de caminhões) ou nas mesmas funções, interagindo com os veículos autônomos.

Com o avanço dos autônomos, cerca de 300 empregados deixaram de atuar em áreas sujeitas aos riscos da operação, como as cavas das minas e os pátios de estocagem em Minas Gerais, Pará e Rio de Janeiro. Segundo a empresa, o processo foi acompanhado de um plano de qualificação dos empregados

A tecnologia também contribui para atingir metas ambientais. Em Itabira (MG), as perfuratrizes autônomas apresentaram redução de 7,3% de combustível em comparação às tripuladas, reduzindo as emissões em 2.966 toneladas de gás CO₂. Para absorver essa quantidade de emissões seria necessária uma área de 22 mil metros quadrados de florestas. Nos caminhões de Brucutu, em Minas Gerais, os pneus tiveram um acréscimo de 25% na sua vida útil, por exemplo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/04/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ALTA NOS PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO E CARVÃO DEVE CONTINUAR PRESSIONANDO INDÚSTRIA

A queda do dólar para o patamar de R\$ 4,65 ameniza um pouco o peso do custo, neste momento, mas não se sabe quando haverá uma estabilização, diz um especialista

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

A pressão de custos de matérias-primas e insumos metálicos na fabricação de aço por parte de siderúrgicas integradas pode se estender por um bom tempo ainda. Apenas os preços do minério de ferro e do carvão metalúrgico, os dois principais ingredientes, subiram cerca de US\$ 324 a tonelada de janeiro até agora.



Segundo dados de consultorias, a cotação do minério de ferro passou de US\$ 112,08 em 1º de janeiro para US\$ 161,25 ontem no mercado chinês, conforme levantamento da Trading Economics. Ou seja, uma alta de quase US\$ 50 a tonelada no período.

Esse valor resulta em aumento de US\$ 80 para cada tonelada de aço produzida, uma vez que são necessários 1.600 quilos de minério na fabricação de 1 tonelada de aço bruto.

De carvão metalúrgico, que são usados 600 quilos para cada tonelada de aço, estima-se, no período, alta na faixa de US\$ 400, com o insumo sendo negociado, após início da guerra da Rússia na Ucrânia, entre US\$ 650 e US\$ 700 a tonelada.

Com isso, somente deste insumo o custo adicional por tonelada é de US\$ 240. Somando-se com os US\$ 80 do minério, apenas o custo das duas matérias-primas atinge US\$ 320 para as siderúrgicas.

A queda do dólar para o patamar de R\$ 4,65 ameniza um pouco o peso do custo, neste momento, mas não se sabe quando haverá uma estabilização, diz um especialista. Há vários fatores em jogo, como a perspectiva de aumento de oferta, demanda da China, impactos da guerra.

Rússia e Ucrânia, esta principalmente, reduziram desde o começo da guerra a produção e a exportação de aço, o que gera impacto no mercado siderúrgico e de commodities. Ambos os países são autossuficientes em minério de ferro e carvão, e ainda exportadores relevantes das duas commodities do aço.

Na avaliação de José Carlos Martins, sócio da Neelix Consulting Mining & Metals, o cenário não mudou, embora a volatilidade tenha se reduzido. “Aparentemente, a esperada escassez causada pela guerra e as sanções ainda não se manifestaram com toda a intensidade em algumas commodities”, afirma.

Para ele, o mercado pode estar apostando em alguma forma de “drible” das sanções ou mesmo no arrefecimento da demanda global em função dos gargalos logísticos que estão surgindo e também no aumento das taxas de juros internacionais para coibir a demanda.

“No caso do minério de ferro, os preços tem se sustentado acima de US\$ 150 a tonelada mais em função de uma recuperação da produção de aço na China do que vem acontecendo na realidade”, afirma Martins. Ele diz que há uma recuperação da produção de aço em relação ao final do ano passado, mas tem sido menor do que o esperado.

Segundo o consultor, o setor de propriedades imobiliárias, que responde por 25% da demanda de aço na China, continua bastante deprimido.

Ele informa ainda que os estoques de minério nos portos chineses têm se mantido em nível elevado — em torno de 155 milhões de toneladas — mesmo com o governo penalizando a retenção por parte de traders e importadores. “Acredito que o governo chinês está fazendo vistas grossas visando garantir o abastecimento interno em função da guerra e das sanções sobre a Rússia”, diz.

Para Martins, a inflação de commodities, no geral, esta afetando todos os países e é cada vez mais provável um aumento generalizado das taxas de juros para conter a demanda. “Isso porque a oferta não sobe para acompanhar a demanda. Então, só restará conter a demanda com esse remédio amargo”, destaca.

“O efeito da guerra e das sanções, por enquanto, afetou mais as expectativas e o mercado futuro. O impacto real no balanço de oferta e demanda ainda não se fez sentir”, resume o consultor.

Mineração noturna

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/04/2022

COMÉRCIO GLOBAL CAIU 2,8% DEVIDO À GUERRA NA UCRÂNIA, APONTA INDICADOR

O maior impacto observado foi sobre a Rússia, já que as importações do país caíram 9,7% em março

Por Valor — São Paulo

O comércio global caiu 2,8% entre fevereiro e março, quando a invasão da Ucrânia pela Rússia provocou uma queda acentuada na movimentação de navios em todo o mundo, segundo o Instituto de Economia Mundial de Kiel, na Alemanha.

A entidade possui um Indicador de Comércio Internacional que estima os fluxos comerciais de 75 países. Um algoritmo utiliza inteligência artificial para analisar os dados de movimentos de navios. As chegadas e partidas são registradas em 500 portos de todo o mundo para monitorar as importações e exportações.

O maior impacto observado no período foi sobre a Rússia, já que as importações do país caíram 9,7% em março, na comparação com o mês anterior. Já as exportações registraram queda de 5%, de acordo com o indicador.

“As distorções reais causadas pela invasão da Ucrânia pela Rússia e as sanções impostas pelo Ocidente, assim como um alto nível de incerteza entre as empresas com relação à Rússia, estão visivelmente fazendo o comércio recuar em março”, disse Vincent Stamer, responsável pelo Indicador de Comércio do Instituto de Kiel.



— Foto: Pixabay

O tráfego diminuiu pela metade em março em São Petersburgo, Vladivostok e Novorossiysk, os três portos de contêineres mais movimentados da Rússia, devido às sanções impostas ao país e à saída de diversas empresas ocidentais, informou a entidade.

“As sanções impostas pelo Ocidente estão claramente surtindo efeito, e a população russa está enfrentando uma oferta cada vez mais escassa de mercadorias do exterior. As empresas e companhias marítimas da Europa estão obviamente restringindo o transporte. O mesmo provavelmente vale para o transporte ferroviário, mais importante, o que explica o declínio acentuado nas importações da Rússia”, disse Stamer.

A guerra na Ucrânia também está afetando o comércio na União Europeia (UE), que viu suas exportações caírem 5,6% em março e as importações recuarem 3,4%. Nos EUA, o impacto foi mais brando, com queda de 3,4% nas exportações e de 0,6% nas importações.

Por outro lado, o impacto na China foi praticamente insignificante, já que as exportações do país caíram 0,9% no mês passado, enquanto as importações avançaram também 0,9%. Pequim evitou condenar a Rússia pela invasão e critica as sanções internacionais impostas a Moscou.

No entanto, Stamer destacou que o indicador ainda não reflete os efeitos do lockdown de Xangai, que pode afetar o comércio global nos próximos meses, embora o porto da cidade, um dos maiores do mundo, continue operando.

“Futuras interrupções no comércio da China não estão fora de questão”, disse o especialista do Instituto de Kiel, citando preocupações com a variante ômicron. “Uma preocupação é o aumento



significativo do congestionamento global de navios porta-contêineres, que também pode ser atribuído aos lockdowns na China.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/04/2022

COM PROTOCOLOS REVISTOS, CRUZEIROS RETOMAM ROTEIROS

Novas regras determinam, entre outras medidas, a comunicação imediata à equipe médica sobre viajantes com sintomas de covid-19

Por Carmen Nery — Para o Valor, do Rio

A interrupção das atividades dos cruzeiros marítimos por causa da pandemia ocorreu no fim da temporada brasileira 2019/2020, ou seja, em março de 2020. Por esta razão, o setor ainda obteve um resultado positivo, de cerca de R\$ 2,2 bilhões, alta de 7,6% sobre a temporada anterior. Mas logo veio o impacto sobre as reservas da temporada seguinte, os valores tiveram de ser devolvidos, ou as viagens remarçadas sem multa, de acordo com a Lei 14.046 de 2020.

“Aumentamos para oito navios na temporada 2019/2020 e teríamos nove na temporada seguinte, que foi cancelada. Na atual temporada 2021/2022, seriam oito navios, mas veio uma limitação para realização de cruzeiros só dentro do Brasil, e reduzimos para quatro embarcações”, lamenta Marco Ferraz, presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil). Ferraz diz que o setor chegou a ter 20 navios na temporada 2010/2011, mas perdeu 13, enquanto o mundo passou a oferecer outros destinos - como China, Austrália, Cuba e Emirados Árabes - e crescendo em roteiros como Alasca, Caribe e Europa.

Com 30 mil quilômetros de rios navegáveis internos e 8 mil quilômetros de costa, o Brasil tem uma temporada de cruzeiros que vai de novembro a abril, correspondendo ao inverno do Hemisfério Norte, quando há uma queda de demanda lá. Mas, enquanto no exterior as vendas ocorrem com dois a três anos de antecedência e se esgotam em uma semana, o passageiro, no Brasil, compra na última hora.

Pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas para a Clia, no final da temporada 2019/2020, mostrou que 66,1% dos passageiros realizavam sua primeira viagem de navio, e os 33,9% restantes já haviam viajado de cruzeiro, em média, quatro vezes. Além disso, 78% descem em uma ou mais paradas e 87,2% têm intenção de retornar aos destinos visitados.

No ano passado, com a autorização do Ministério da Saúde para a continuidade das viagens, a Costa Cruzeiros e a MSC iniciaram a recuperação com a temporada 2021/2022. Até o dia 18 de abril, quatro navios estarão percorrendo 19 roteiros por oito destinos dos Estados de Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro - entre eles, Balneário Camboriú, Itajaí, Porto Belo, Santos, Ilhabela, Rio de Janeiro, Angra dos Reis/Ilha Grande e Búzios.

Os protocolos de saúde para cruzeiros foram revistos, e o Ministério da Saúde publicou novas portarias a 413, de 25 de fevereiro de 2022 e a 418, de 2 de março de 2022. As novas regras determinam, entre outras medidas, a comunicação imediata à equipe médica sobre viajantes com sintomas de covid-19; que eles permaneçam isolados na cabine até orientação médica; e que sejam testados. Já a equipe médica deve informar à Anvisa todos os casos positivos.

Com a temporada 2021/2022 chegando ao fim, a Costa Cruzeiros e a MSC já iniciaram as vendas para a próxima temporada 2022/2023. Dario Rustico, presidente executivo da Costa Cruzeiros para América do Sul e Central, diz estar otimista por operar com cinco navios entre dezembro e maio de 2023, na América do Sul.

“A partir de 18 de abril, haverá uma campanha com descontos de até 20% para reservas efetuadas até 20 de maio, nos cruzeiros dos navios Costa Firenze, Costa Favolosa e Costa Fortuna. O Brasil também será porto de embarque e desembarque para as edições 2023 dos

cruzeiros Grand Cruise e Volta ao Mundo a bordo do Costa Luminosa e Costa Deliziosa, respectivamente”, anuncia Rustico.

Adrian Ursilli, diretor geral da MSC Cruzeiros, diz que a empresa foi a primeira a retomar as operações em novembro, depois de 20 meses de paralisação. Para ele, foi um período desafiador em que a empresa operou com três navios. O MSC Seaside e o MSC Splendida já concluíram sua programação e voltaram para a Europa; e o MSC Preziosa realiza seus últimos cruzeiros na temporada local; em 8 de abril, vai se despedir do Brasil e também navegará rumo à Europa para um MSC Grand Voyage.

“Na temporada 2022/2023, teremos seis navios na América do Sul. Cinco deles farão a temporada regular na região, sendo quatro com embarques no Brasil. Teremos uma oferta de cabines 25% maior do que na temporada 2019/2020.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/04/2022

PORTO DO AÇU MUDA COMANDO PARA ACELERAR TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Com a transição energética, Prumo Logística quer atrair negócios de baixo carbono para o Porto do Açu, no norte fluminense

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



Tadeu Fraga (esq.) foi substituído no cargo de presidente por Rogério Zampronha nessa nova fase do Porto do Açu — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Prumo Logística quer atrair negócios de baixo carbono para o Porto do Açu, em São João da Barra, norte do Estado do Rio de Janeiro. Com a transição energética, a companhia vai aproveitar a experiência no apoio à exploração e produção de petróleo e gás para apoiar o desenvolvimento da geração de energia eólica em alto-mar (offshore), indústria incipiente no Brasil. Para tanto, a partir deste mês, o executivo do setor de petróleo Tadeu Fraga deixa a presidência da Prumo, cargo que será assumido por Rogério Zampronha, com experiência em renováveis.

Dada a localização próxima às bacias de Campos e Santos, responsáveis pela maior parte do volume produzido no Brasil, o Açu hoje concentra atividades do setor de petróleo e gás. Além de contar com fornecedores e prestadores de serviços para exploração e produção, o porto foi responsável por exportar 125 milhões de barris de petróleo em 2021, cerca de 30% do volume exportado pelo país.

Segundo Fraga, a primeira fase de desenvolvimento do Açu, que previa a atração de negócios de óleo e gás, está avançada. Agora, a companhia quer atrair outras fontes de energia, além de desenvolver indústrias na área do porto, que tem 90 mil quilômetros quadrados disponíveis. A aposta da Prumo nas eólicas marítimas está relacionada às sinergias com o setor de petróleo. “O hub logístico para o setor de óleo e gás se encaixa na lógica do que vai ser necessário para a eólica offshore. É questão de replicar o modelo”, diz Fraga, que segue agora para o conselho de administração da Prumo.

Primeira fase de desenvolvimento do Açu, com negócios de óleo e gás, está avançada, dizem executivos

Desde sexta-feira, ele foi substituído na presidência por Zampronha, que deixou recentemente a presidência da Omega Desenvolvimento, empresa de energia eólica, solar e pequenas centrais hidrelétricas. Zampronha explica que um dos objetivos que terá no cargo será estabelecer um hub



de energias renováveis no Açu. “Queremos atrair fabricantes e funcionar como uma base logística para os projetos de eólica offshore que estão a um raio de 250 quilômetros do porto. Há mais ou menos 12 GW [gigawatts] de projetos eólica offshore em licenciamento que estão a esse raio e que precisam de uma base logística para operar”, diz Zampronha.

Além de atuar como ponto de apoio logístico para projetos na costa brasileira, o Açu também tem potencial para desenvolver geração em alto-mar dentro da área do porto. A Prumo iniciou licenciamento para desenvolver projetos de eólica offshore que somam 2,1 gigawatts (GW) de capacidade na área marítima do porto, além de 220 megawatts (MW) de geração solar terrestre. Zampronha explica que, apesar de o potencial dos ventos na região estar abaixo do Nordeste, os projetos teriam competitividade pela proximidade com o centro do consumo, o Sudeste, o que evitaria a construção de grandes linhas de transmissão para escoar a energia.

Segundo ele, o custo de construção, operação e manutenção de eólicas marítimas no Açu pode ser mais baixo do que no Nordeste, pela proximidade com a infraestrutura do setor de petróleo e com fabricantes de turbinas para as eólicas terrestres instalados no país.

Ainda não há geração de energia eólica offshore na América Latina. A fonte está presente principalmente nos Estados Unidos, Mar do Norte e na Ásia. No Brasil, o governo discute uma regulação específica para o setor. Zampronha destaca que a atuação da Prumo na fonte vai ocorrer por meio de parcerias e vai depender do arcabouço regulatório definido no país. Para ele, dado o estágio atual das discussões regulatórias, os projetos devem levar pelo menos seis anos para iniciar operação no país.

Desde que o fundo americano EIG assumiu o controle da Prumo, em 2013, a companhia estabeleceu a estratégia de atuar em parcerias para atrair atividades para o Porto do Açu. O parque de geração termelétrica a gás, por exemplo, foi construído e operado pela Gás Natural Açu (GNA), parceria entre a Prumo, bp, Siemens e SPIC Brasil. As empresas inauguraram em 2021 a primeira usina termelétrica do projeto, de 1,3 gigawatts (GW). Depois da entrada em operação da segunda usina, já em construção, o complexo será o maior da América Latina em geração térmica, com capacidade instalada de 3 GW.

Zampronha lembra que a disponibilidade de gás natural, por meio do navio de regaseificação que alimenta as usinas, deve ajudar a atrair novas indústrias para o Açu. Ele aponta que há também potencial de recebimento de gás no porto dos campos do pré-sal.

Para ele, outra fonte que pode ganhar espaço no Açu é o hidrogênio, apontado como substituto de combustíveis fósseis líquidos na transição energética. O hidrogênio demanda grande volume de energia na fabricação, por isso, a proximidade às fontes de geração, assim como ao gás natural, facilita o desenvolvimento. “O mercado de hidrogênio está acontecendo numa boa velocidade, que deve ser acelerada em função da dependência dos países europeus do gás da Rússia. Produzir hidrogênio não é tão complexo, mas usá-lo e transportá-lo em larga escala é”, explica.

Há perspectiva também de levar projetos de biomassa ao Açu, para a cogeração de energia com o bagaço de cana, além da exportação de pallets de madeira, dada a proximidade com a produção de cana-de-açúcar e madeira. A maior integração logística do Açu com o restante do país pode facilitar a atração de projetos, aponta o novo presidente. No começo de 2022, a Prumo entregou estudos para a ampliação das rodovias de acesso ao porto, além de ter assinado o contrato da parceria público-privada para a construção da ferrovia que ligará o Açu à malha nacional.

Por enquanto, a abertura de capital, possibilidade aventada nos últimos anos, fica de lado. Zampronha afirma que a Prumo aguarda um momento propício do mercado, o que não deve ocorrer este ano. “Abrir capital não é uma obsessão”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/04/2022

UE PLANEJA PROIBIR IMPORTAÇÕES DE CARVÃO DA RÚSSIA E BLOQUEAR PORTOS A NAVIOS RUSSOS

Pacote de nova medidas precisa da aprovação de todos os 27 países do bloco, mas o anúncio da presidente da Comissão Europeia sugere que haverá consenso sobre o carvão

Por Valor — São Paulo



— Foto: Capri23auto/Pixabay

Autoridades da União Europeia (UE) detalharam nesta terça-feira (5) o novo pacote de sanções que será proposto aos países do bloco para aumentar a pressão sobre o presidente da Rússia, Vladimir Putin, após os novos relatos de crimes de guerra cometidos pelas tropas na Ucrânia. O bloco pretende proibir as importações de carvão da Rússia e impedir que navios russos tenham acesso aos portos europeus. Medidas econômicas para reduzir as compras de petróleo do país também

estão sendo analisadas.

Detalhes do plano, que será discutido nesta quarta-feira (6) por embaixadores do bloco, foram revelados por Ursula von der Leyen, presidente da Comissão Europeia, o braço executivo da UE, em um pronunciamento em Bruxelas.

“Todos nós vimos as imagens horríveis de Bucha e de outras áreas de onde as tropas russas saíram recentemente. Essas atrocidades não podem e não ficarão sem resposta”, disse ela.

Além da proibição da importação de petróleo, a proposta prevê impedir que navios da Rússia ou operados por empresas russas tenham acesso aos portos europeus, com exceção aos portos europeus, com exceção daqueles que transportem produtos agrícolas, ajuda humanitária e energia.

A UE também pretende banir que operadoras de transporte rodoviário da Rússia e de Belarus, aliada de Putin na invasão da Ucrânia, realizem suas atividades comerciais dentro dos países do bloco.

Segundo Von der Leyen, o pacote prevê novos controles de exportação de tecnologias para setores importantes da indústria russa, como semicondutores, maquinários e equipamentos de transporte, uma medida avaliada em 10 bilhões de euros.

A Comissão Europeia também propôs banir todas as operações com quatro importantes bancos russos, entre eles o VTB Bank, a segunda maior instituição financeira do país.

O pacote precisa da aprovação de todos os 27 países da UE, mas o anúncio de Von der Leyen sugere que haverá consenso para que o bloco proíba as importações de carvão. Até então, alguns países mais dependentes da energia russa, como a Alemanha, vinham resistindo à adoção de sanções contra o setor, temendo o impacto das medidas para suas economias.

A ministra das Relações Exteriores da Alemanha, Annalena Baerbock, confirmou que os países da UE concordaram em cortar as importações de carvão da Rússia, mas não quis dar uma data para que a medida entre em vigor.

“Devemos eliminar completamente a dependência da energia fóssil da Rússia, começando com o carvão e depois petróleo e gás”, disse ela, em um pronunciamento quase simultâneo ao da presidente da Comissão Europeia.

Von der Leyen afirmou que os países da UE também estão estudando sanções à importação de petróleo, como a adoção de impostos sobre as compras do produto russo.

“Os quatro pacotes [anteriores] de sanções atingiram duramente a Rússia e limitaram as opções políticas e econômicas do Kremlin”, disse Von der Leyen. “Mas, claramente, tendo em vista os [recentes] eventos, temos que aumentar ainda mais nossa pressão.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SUAPE ESPERA ASSINAR ATÉ AGOSTO CONTRATOS PARA TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06 Abril 2022



Divulgação Suape

Consórcio com Agemar, Loxus e Marlog vai operar terminal multipropósito, com movimentação e armazenagem de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral.

A administração do Porto de Suape (PE) espera que a assinatura do contrato de arrendamento da área denominada 'SUA-07', destinada à operação de granéis sólidos, ocorra até agosto. Diretores de Suape se reuniram, na última terça-feira (5), com representantes do consórcio que venceu a licitação na semana passada, a fim de discutir detalhes sobre a exploração da área no complexo portuário e industrial. O 'SUA Granéis', que vai explorar o terminal de granéis sólidos de Suape (TGSS), é formado pelas empresas Agemar, Loxus e Marlog.

O arrendamento terá validade de 25 anos, com previsão de operação de um terminal multipropósito, com a movimentação e armazenagem de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral. O grupo arrendatário deverá realizar investimentos da ordem de R\$ 60 milhões no período. As três empresas reunidas apresentaram a única proposta pela área SUA-07, no valor de R\$ 15 mil, no certame. A expectativa é que o novo arrendamento atraia novos produtos. “Estivemos com representantes das empresas [do consórcio], ontem (5), e os planos são audaciosos para o futuro próximo. O contrato deve estar assinado até agosto”, adiantou à Portos e Navios o diretor de gestão portuária de Suape, Paulo Coimbra.

O TGSS está localizado na retroárea do Cais 5, em um espaço de 72.000 metros quadrados. A área está localizada no porto interno de Suape, na margem oposta ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). O início das operações está previsto para 2024. A expectativa é que, no primeiro ano, o terminal brownfield opere 570.000 toneladas. O terminal vai gerar receita fixa de R\$ 3 milhões, mais uma receita variável, permitindo ao porto movimentar açúcar, barrilha e outros granéis sólidos.

Os arrendatários deverão realizar investimentos para que o terminal alcance capacidade estática mínima total de 12.000 toneladas, além da aquisição de sistemas de recepção rodoviária, sistema transportador de correias e equipamentos equivalentes para garantir a produtividade (prancha média geral) de 549 t/h (toneladas por hora) e 128 t/h, para a movimentação de coque de petróleo e açúcar ensacado, respectivamente.

Contêineres

Coimbra explicou que a retirada do Tecon 2 da carteira de áreas a serem licitadas foi um recuo que levou em consideração as atuais expectativas de demanda de crescimento da movimentação de cargas containerizadas, que não justificariam um segundo terminal no complexo portuário. A autoridade portuária de Suape apoia o aumento da produtividade e da eficiência do terminal de contêineres existente de forma a aproximar a movimentação da capacidade instalada do terminal, de aproximadamente 750.000 TEUs.

Atualmente, o Tecon Suape, operado pelo ICTSI Group, vem operando acima de 500.000 TEUs. A avaliação é que, dependendo do resultado do reequilíbrio contratual do Tecon, seja possível ampliar a produtividade e, conseqüentemente, atrair mais cargas para o terminal. "Há um pedido de reequilíbrio do contrato deles, que tem tarifas elevadas pagas a Suape contratualmente desde 2001 e que imprimem pressão, retirando competitividade, progredindo, o pleito em estudo, aumentará a produtividade e a atração de cargas", explicou Coimbra.

O diretor de gestão portuária de Suape acrescentou que, dentro de 60 dias, devem ser homologadas as novas profundidades dos cais de contêineres (1, 2 e 3), igualando em 15,5 metros. A homologação depende da aprovação do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e do aval da capitania dos portos local. Coimbra destacou que, com os patamares homologados, o Tecon terá mais flexibilidade e menos restrições de janelas para serviços quinzenais, principalmente de longo curso.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/04/2022

ARTIGO - O PORTO DE SANTOS: TECNOLOGIAS E PERSPECTIVAS DE FUTURO

Da Redação ESTUDO E PESQUISA 06 Abril 2022

O Porto de Santos é o principal complexo portuário do país e vem sendo objeto de processo de desestatização de sua autoridade portuária. No entanto, independentemente desse processo, é fundamental avaliar tendências no âmbito de logística, tecnologia e comércio exterior, para manter e expandir sua relevância.

Para manter-se competitivo interna e externamente, as operações e processos portuários vêm sendo aprimorados, com intenso uso de recursos de TI e automatização. Ainda assim, as operações do Porto de Santos permanecem majoritariamente de commodities de baixo valor agregado e têm implicado em sistemáticas reduções de postos de trabalho, descontinuidade de algumas funções e exigência de melhor qualificação profissional.

O presente artigo aborda aspectos históricos do Porto de Santos, seu estágio atual e cenários futuros, com sugestões de alternativas, como o fomento à implantação de atividades industriais sustentáveis em suas cercanias, sob forma de porto-indústria ou Zona de Processamento de Exportação. Tal iniciativa permitirá incluir cargas de maior valor agregado ao portfólio do Porto de Santos, também gerando nova economia e novos empregos, além de contribuir como o processo de reindustrialização do Brasil.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique abaixo

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/O-porto-de-santos-tecnologias-e-perspectivas-de-futuro--Adilson-Luiz-Goncalves.pdf>

Adilson Luiz Gonçalves é Engenheiro Estatutário da Secretaria de Assuntos Portuários e Projetos Especiais da Prefeitura de Santos/SP; Pesquisador do Núcleo de Estudos Portuários, Marítimos e Territoriais (NEPOMT) da Universidade Santa Cecília (UNISANTA), de Santos/SP

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/04/2022

ARTIGO - DESCARBONIZAÇÃO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA E O AÇO DE ALTA RESISTÊNCIA PRODUZIDO SEM COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

Por *Lisandro Pelicioli* OPINIÃO 06 Abril 2022



A pegada de carbono em uma das atividades econômicas mais importantes do planeta é uma realidade e o desafio global de deter e reverter as taxas atuais da crise climática é urgente: atualmente, estima-se que aproximadamente 7% de todo dióxido de carbono lançado na atmosfera em todo o mundo é produzido pela indústria siderúrgica, devido à dependência dos combustíveis fósseis como matéria-prima, especialmente o carvão mineral. A demanda global por aço, impulsionada por uma maior urbanização, crescente população mundial e padrões

de vida cada vez mais altos, pressiona a indústria a inovar e fornecer um material sustentável. Mas, por mais que a taxa de reciclagem de aço chegue a impressionantes 90% ou mais, a sucata de aço disponível atende apenas 25% dessa procura mundial.

Essa pressão da sociedade, dos governos e dos consumidores em todo o mundo, acelerada pela COP26, pretende mudar a cara da economia global, já que líderes das nações desenvolvidas se comprometam com a neutralidade de emissões até 2030 e as em desenvolvimento, até 2040.

A siderurgia tem potencial para desempenhar um papel significativo no corte e na compensação das emissões de gases causadores do efeito estufa e aumento da temperatura da Terra. Algumas companhias vêm agindo e investindo em tecnologias e iniciativas que indicam escalabilidade no mercado e inovando ao fornecer aço sustentável para atender à demanda atual e futura. É o caso da SSAB, multinacional sueca líder mundial na fabricação de aços de alta resistência, que está liderando a transição verde na indústria por meio da iniciativa HYBRIT, que substitui o carvão e coque, tradicionalmente necessário para a produção de aço à base de minério de ferro, por uso do gás hidrogênio. A eletricidade produzida sem combustíveis fósseis será utilizada para a produção de hidrogênio a partir da eletrólise da água. O subproduto desse processo é a água, não o CO₂, eliminando as emissões de dióxido de carbono.

Em algum momento após 2025, daqui a apenas três anos, já será possível adquirir algum equipamento com componentes de aço fabricados por um processo de produção livre de combustíveis fósseis, levando as companhias que utilizam a matéria-prima a uma liderança ambiental e com um alto status de marketing verde.

Aços produzidos sem combustíveis fósseis significa que um produto ou serviço foi criado sem utilizar combustíveis fósseis ou matérias-primas fósseis, sem gerar emissões de CO₂ e com o uso de fontes de energia que não empregam combustíveis fósseis. Esse aço “verde” agrega valor econômico e ambiental ao negócio e é um investimento empresarial para reforçar o compromisso de melhorar o ambiente de amanhã, para todos, além de tornar a indústria sustentável e livre de poluentes. Suas propriedades e qualidades serão equivalentes ao tradicionalmente já produzido, mas sem o impacto ambiental negativo, atendendo aos padrões atuais com o mesmo desempenho em todas as aplicações industriais.

Em todo o mundo, a legislação e os regulamentos estão forçando cada vez mais as indústrias a desenvolver infraestrutura e processos que atendam a condições ambientais específicas. Essa demanda por cadeias de valor sustentáveis só aumentará e também se estende a usuários e consumidores cada vez mais conscientes, que exigem que as empresas invistam em tecnologias e soluções que tornem produtos e serviços o mais ecológicos possível. Escolher aço livre de combustível fóssil é uma decisão ambiental que terá um impacto duradouro no sucesso dos negócios de amanhã, contribuindo para uma transformação em toda a indústria, além de

demonstrar que sua empresa está comprometida em eliminar a pegada de carbono, vital para que o aquecimento global seja, de fato, interrompido.

Sabemos que ainda há um longo caminho a percorrer. Se o objetivo é conduzir a indústria siderúrgica a um futuro descarbonizado, o aço livre de combustíveis fósseis será um componente chave para ajudar a cumprir as metas de emissões zero em todas as suas aplicações. A descarbonização do processo de fabricação de aço não é negociável se o setor quiser fazer a transição com sucesso de um dos maiores emissores de CO2 para um ator sustentável e livre de combustíveis fósseis na cadeia de valor global. Os caminhos para um planeta movido por energias limpas e despoluído já estão traçados e a siderurgia está no caminho certo para um futuro sustentável.

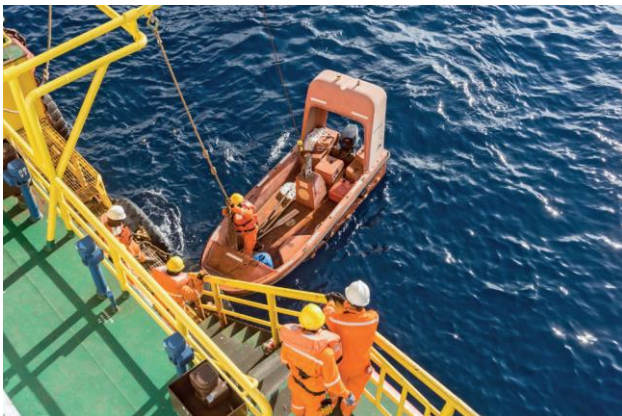
Lisandro Pelicioli, Area Sales Manager na SSAB para os países do Atlântico, é formado em Engenharia de Materiais, com MBA em Gestão Empresarial. Atualmente, é responsável pela liderança, gestão comercial e logística da empresa SSAB com atuação no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/04/2022

BRASIL PROMULGA EMENDAS À CONVENÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO NO MAR DA IMO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 05 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Dispositivos da convenção internacional tratam da prestação de ajuda a qualquer pessoa em perigo no mar, independentemente da sua nacionalidade, condição social ou circunstâncias em que ela for encontrada.

O governo brasileiro promulgou as emendas à Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos adotadas pela Organização Marítima Internacional (IMO). Uma das mudanças, relacionada à cooperação entre

os estados-membros, incorporou um trecho em que as partes deverão coordenar e cooperar no sentido de assegurar que os comandantes de navios — que estejam prestando ajuda embarcando pessoas em perigo no mar — sejam liberados das suas obrigações com um desvio mínimo adicional em relação à viagem que o navio tencionava fazer. A condição para liberação destas obrigações é que o comandante do navio não coloque ainda mais em perigo a segurança da vida humana no mar.

Os dispositivos da Convenção tratam da prestação de ajuda a qualquer pessoa em perigo no mar, independentemente da sua nacionalidade, condição social ou circunstâncias em que ela for encontrada. O decreto determina que o Secretário-Geral comunique as alterações ao Comitê de Segurança Marítima, em particular os informes relacionados aos procedimentos para auxiliar no fornecimento de locais de segurança para pessoas em perigo no mar, para as medidas que o Comitê de Segurança Marítima possa julgar adequadas.

O decreto 11.031/2022, publicado nesta terça-feira (5), estabelece que a parte responsável pela região de busca e salvamento em que é prestada a ajuda deverá ser a principal responsável por assegurar que haja esta coordenação e cooperação, de modo que os sobreviventes sejam desembarcados do navio que prestou-lhes ajuda e entregues num local de segurança, levando em consideração as circunstâncias específicas do caso e as diretrizes elaboradas pela IMO. “Nestes

casos, as partes deverão providenciar para que este desembarque seja realizado o mais cedo possível, dentro do que for razoável", salienta o texto.

O novo decreto ressalta que a intenção deste dispositivo é assegurar que seja fornecido, em qualquer situação, um local de segurança num período de tempo razoável. "É intenção ainda que a responsabilidade de fornecer um local de segurança, ou de assegurar que seja fornecido um local de segurança, recaia sobre a parte responsável pela região SAR (busca e salvamento) em que os sobreviventes forem resgatados", prevê o decreto. As emendas foram consideradas como sendo aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos países-membros tenham manifestado suas objeções às emendas.

O novo texto também acrescentou que a ideia de uma pessoa em perigo no mar abrange também as pessoas que estejam precisando de ajuda e que tenham encontrado refúgio na costa, em um local remoto dentro de uma área oceânica inacessível a qualquer meio de salvamento que não os previstos no anexo. Sobre procedimentos operacionais, o decreto inseriu um parágrafo estabelecendo que o centro de coordenação de salvamento ou subcentro de salvamento envolvido iniciará o processo de identificar o local ou os locais mais apropriados para desembarcar as pessoas encontradas em perigo no mar. De acordo com a convenção, o centro deverá informar o navio ou navios e outras partes relevantes interessadas.

A Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos foi adotada pela IMO em 1979, sendo aprovada pelo Congresso brasileiro em 1982, por meio de decreto legislativo, e promulgada em 1991. A IMO aprovou emendas em 1998 e em 2004, sendo as primeiras promulgadas em 2008. As últimas emendas da IMO à Convenção foram aprovadas pelo Congresso em 2009 e aguardavam promulgação. A Constituição Federal prevê que são sujeitos à aprovação do Congresso atos que possam resultar em revisão da Convenção e das emendas ou que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/04/2022

CADE AVALIARÁ VENDA DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS PELA PETROBRAS PARA A CNOOC

Da Redação OFFSHORE 05 Abril 2022



Com a operação, CNOOC pretende aumentar sua participação no negócio para 10%

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) divulgou nesta terça-feira (5) que avaliará ato de concentração envolvendo a venda de 5% do campo de produção de petróleo e gás de Búzios (RJ), atualmente detidos pela Petrobras, para a CNOOC Petroleum Brasil, que já detém outros 5% no negócio.

A CNOOC Brasil é uma subsidiária da CNOOC Limited e desenvolve atividades no segmento upstream do setor brasileiro de petróleo e gás.

Segundo a CNOOC, a operação está alinhada com suas estratégias de expansão das atividades upstream de exploração e produção de petróleo e gás por meio de operações farm-in, ou seja, aquisição total ou parcial de direitos de concessão detidos por outras empresas.

Conforme a legislação, a análise concorrencial de atos de concentração deve ser concluída em até 240 dias. Esse prazo legal pode ser ampliado por mais 90 dias, mediante decisão fundamentada do Tribunal Administrativo do Cade, ou por 60 dias a pedido de advogados das partes.

Os atos de concentração podem ser enquadrados pelo Cade como sumários, considerados mais simples do ponto de vista concorrencial, ou ordinários, que demandam uma análise mais aprofundada. A apreciação das operações submetidas ao procedimento sumário deve ser finalizada em até 30 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/04/2022

EPL REALIZA VISITAS PARA AVALIAR INFRAESTRUTURA DE PORTOS NO NORTE DO CHILE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Abril 2022



Esta semana, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) realiza uma série de visitas técnicas institucionais aos portos localizados na região norte do Chile. Essas visitas visam estreitar as relações institucionais com o Chile e coletar insumos para viabilizar o acesso de produtos brasileiros aos portos do Pacífico, o que pode reduzir os custos logísticos de exportação para a Ásia.

A integração entre as infraestruturas da América do Sul também é um dos objetivos da viagem, em que é realizada uma avaliação das potencialidades do projetado

Corredor Rodoviário Bioceânico. Essa rota conecta as províncias do norte do Chile, o noroeste da Argentina, a região do Chaco, no Paraguai, e o Centro-Oeste do Brasil.

Durante a primeira parada, no porto de Antofagasta, no Chile, o diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, ressaltou a eficiência da infraestrutura local para receber novas cargas e atrair investimentos. Ainda segundo o diretor, ao conectar os países, é possível criar uma plataforma para o desenvolvimento da América do Sul e do Brasil.

“As informações obtidas pela EPL permitem que a empresa possa desenvolver estudos que englobem o uso de rotas alternativas para o escoamento da produção brasileira. Assim, os investimentos serão feitos de forma mais assertiva, de acordo com os objetivos do Ministério da Infraestrutura”, destacou.

No Chile, além de Antofagasta, a EPL ainda realizará visitas aos portos de Iquique, Tocopilla e Mejillones.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/04/2022

DOCAS DO RIO FAZ ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM A PRATICAGEM RJ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Abril 2022



Praticagem RJ - Divulgação

Visando o intercâmbio operacional no âmbito dos Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e o Sindicato dos Portos e Terminais Marítimos do Estado do Rio de Janeiro (Sindipráticos RJ) finalizaram, na última quarta-feira (30), tratativas para a assinatura de um acordo de cooperação técnica, a ser celebrado nas próximas semanas.

O acordo tem como objeto principal o apoio mútuo para ativação do serviço de atalhas em emergência nas dependências dos Local Port Services (LPS) a

serem instalados nas gerências de acesso aquaviário dos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, quando da ocorrência de sinistros que impossibilitem a operação da estrutura original da praticagem.

O acordo também prevê o guarnecimento dos LPS dos dois portos na atalaia do Rio de Janeiro, na ocorrência de avarias ou danos similares nas dependências da Docas do Rio.

Para Marcelo Villas-Bôas, responsável pela condução do processo na Docas do Rio e gestor de na companhia VTMISS, uma eventual interrupção do funcionamento dos Centros de Controle Operacional do Rio e de Itaguaí causaria sérios riscos à segurança da navegação e à gestão do tráfego aquaviário. "Com essa parceria, poderemos viabilizar, ainda neste ano, a ativação do LPS nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, possibilitando que a autoridade portuária aperfeiçoe o monitoramento do tráfego aquaviário dos portos que administra em sinergia com a praticagem", disse Villas-Bôas.

Segundo o presidente do Sindipráticos, Marcello Rodrigues Camarinha, "a necessidade de guarnecimento ininterrupto do serviço de praticagem nos faz buscar o máximo de eficiência quando se trata não só do profissional mas também dos serviços de apoio ao prático. Ou seja, atalaias e lanchas".

Como objeto secundário, o acordo prevê, ainda, o compartilhamento de informações dos Sistemas de Monitoramento Ambiental (SMA), dos Sistemas de Identificação Automática (AIS) de embarcações, bem como o compartilhamento de imagens de câmeras de CFTV de ambas as instituições. O prazo de vigência do acordo será de cinco anos a contar da assinatura do documento, prorrogável por igual período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/04/2022

CARAMURU ALIMENTOS ASSINA CONTRATO DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE SANTANA (AP)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Abril 2022



Porto de Santana - Arquivo

Na última semana, a Caramuru Alimentos oficializou, em evento do Ministério da Infraestrutura realizado na B3, em São Paulo, a assinatura do contrato de arrendamento por 25 anos da área MCP02, de 3,18 mil metros quadrados, do Porto de Santana, no Amapá.

A área foi arrematada pela empresa em leilão realizado pelo Ministério da Infraestrutura, em 13 de agosto 2021.

O Porto de Santana movimentava SPC - Proteína Concentrada de Soja, destinada ao mercado europeu, principalmente a Noruega, para alimentação de salmão. O terminal da Caramuru viabiliza a substituição de um modal 100% rodoviário de Sorriso (MT) até Santos (SP), um total de 2,1 mil quilômetros.

O transporte agora fica viável por modal rodo-hidroviário. De Sorriso até Itaituba (PA), trecho de 1,1 mil quilômetros, por rodovia. E de Itaituba até Santana por hidrovia, num trecho de 850 quilômetros.

Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 53,9 milhões, que serão realizados nos próximos dois anos, e refletirão na melhoria da estrutura portuária, geração de empregos e divisas para economia como um todo.

“A Caramuru traz, no DNA, investimentos robustos em infraestrutura e logística. E, nessa linha e com o espírito inovador, que têm servido de energia para a empresa, é que foram investidos na “Saída Norte” (Itaituba-PA e Santana-AP), para escoamento do SPC. E a celebração do contrato foi mais uma conquista para a empresa e para o agronegócio nacional, com foco nas práticas ESG que permeiam todas as nossas decisões”, disse Alberto Borges de Souza, acionista e membro do comitê estratégico da Caramuru.

Em 2021, a empresa anunciou receita recorde de R\$ 7,6 bilhões, maior valor em seus 58 anos de história, um crescimento de 25,1% sobre o exercício anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/04/2022

SEPETIBA TECON PERCEBE AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DE PROJETO EM DIFERENTES SEGMENTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Terminal vê surgimento de novos projetos para áreas de O&G, energia e setor de máquinas e equipamentos. Desembarque de aproximadamente 60% de itens do Prosub rendeu medalha ‘Amigo da Marinha’ ao terminal.

O Sepetiba Tecon (RJ) tem percebido incremento na movimentação de cargas de projetos nos últimos meses. O terminal observa o surgimento de diversos projetos que estimularam o desenvolvimento de operações para as áreas de petróleo e gás, energia elétrica (geração, transmissão e distribuição), energia eólica e solar, além de fábricas (máquinas e equipamentos) de diferentes nichos da indústria. Outro destaque, de acordo com a empresa, são itens importados para a base naval da Marinha do Brasil que constrói submarinos, localizada em Itaguaí.

O terminal é responsável pelo desembarque de aproximadamente 60% de peças, máquinas e equipamentos do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub). Na última semana, o Sepetiba Tecon recebeu a medalha ‘Amigo da Marinha’ do Centro de Distribuição e Operações Aduaneiras da Marinha (CDAM) pelos serviços prestados à força naval. A condecoração anual homenageia empresas e personalidades que contribuem para manter a instituição forte, moderna e dotada dos meios necessários para defesa da soberania do país. Na cerimônia de entrega da medalha, o capitão de fragata e diretor do CDAM, Brunno Nunes da Costa Menezes, destacou os serviços prestados na importação de diversas cargas destinadas ao programa, que prevê a construção de quatro unidades de propulsão diesel-elétrica e outra de propulsão nuclear.

De acordo com a empresa, parte dos volumes movimentados ocorre periodicamente, com alguns casos de cargas sazonais — geralmente associadas às etapas do projeto em andamento pela Marinha. Como a maior parte das cargas é containerizada, não é necessário movimentação ou armazenagem especial, que abrange cargas fora do padrão, movimentação de/para balsas ou movimentação de grandes volumes. “Recebemos também cargas de projeto e cargas especiais, que são tratadas e planejadas caso a caso. Como temos excelente área de armazenagem disponível, temos facilidade em desenvolver operações especiais”, informou o terminal à Portos e Navios.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 047/2022
Página 60 de 60
Data: 06/04/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O Sepetiba Tecon avaliou que, além da proximidade com a base da Marinha em Itaguaí, o terminal conta com agilidade e qualidade na prestação dos serviços com diferenciais nesse tipo de logística, bem como acessos marítimo e terrestres, excelência no atendimento ao cliente e know-how para movimentação de cargas especiais. A administração do terminal tem perspectiva de continuidade da movimentação desse tipo de cargas em suas instalações. “Esses tipos de cargas fazem parte da nossa estratégia de atuação”, destacou em nota o Sepetiba Tecon.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 06/04/2022



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPING 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.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006