

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 016/2022
Data: 07/02/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MOVIMENTO SINDICAL ATRASA LIBERAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
ANTAQ É FAVORÁVEL À CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA GERIREM FERROVIA NO PORTO DE SANTOS	5
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	6
AUDIÊNCIA PÚBLICA DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ SUSPensa.....	6
GUARDA PORTUÁRIA PARTICIPA DE OPERAÇÃO INTEGRADA PARA DESEMBARQUE DE URÂNIO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO	7
CARNE BOVINA: RETOMADA DA CHINA FAZ EXPORTAÇÕES DO BRASIL AVANÇAREM 31%	8
AÇÃO DA PRATICAGEM É ESSENCIAL PARA SEGURANÇA E CRESCIMENTO DO PORTO DE SANTOS.....	8
PORTO DE NATAL REGISTRA AUMENTO DE 150% NA MOVIMENTAÇÃO E TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA TAMBÉM CRESCE 34%	9
DIÁRIO DO LITORAL - SP	10
DEFESA CIVIL NACIONAL ALERTA PARA TEMPORAIS 'SEVEROS' EM SANTOS E REGIÃO A PARTIR DESSE DOMINGO.....	10
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	11
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA PLANO DE INFRAESTRUTURA COM HORIZONTE DE 30 ANOS	11
TESOURO HONRA EM JANEIRO R\$ 401,44 MILHÕES EM DÍVIDAS GARANTIDAS PELA UNIÃO.....	12
CORRENTE DE COMÉRCIO SOBE 20,1% E CHEGA A US\$ 48,22 BILHÕES NO ANO.....	12
ISTOÉ - DINHEIRO	13
VALE INICIA OBRAS PARA ELIMINAR BARRAGEM EM ITABIRA, PRIMEIRA DE 5 PREVISTAS	14
BRASIL ANUNCIA PARTICIPAÇÃO NO PROGRAMA GLOBAL ENTRY, QUE FACILITARÁ ENTRADA NOS EUA	14
UNIÃO HONROU R\$ 401,44 MILHÕES EM DÍVIDAS DE ESTADOS EM JANEIRO	14
MONEYTIMES.....	15
NÃO É SÓ O PETRÓLEO: VEJA O IMPACTO DO CONFLITO RÚSSIA-UCRÂNIA SOBRE OUTRAS COMMODITIES.....	15
CHINA PLANEJA AUMENTAR PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E USO DE SUCATA DE AÇO	17
NAVAL PORTO ESTALEIRO	18
REDUÇÃO NO PREÇO DOS FRETES TRARÁ MAIS MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS BRASILEIROS	18
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	19
PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS NA PAUTA DA CÂMARA E DO SENADO	19
PREÇO DO CBIO SUPERA R\$ 70 NA PRIMEIRA SEMANA DE FEVEREIRO.....	23
O QUE EMPRESAS ESTÃO FAZENDO PARA CORTAR EMISSÕES DO TRANSPORTE MARÍTIMO	24
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
UM TERÇO DAS CONCESSÕES PREVISTAS PARA ESTE ANO NÃO DEVE SAIR DO PAPEL, SEGUNDO ESPECIALISTAS	27
GUEDES RESISTE E TENTA BARRAR PEC DOS COMBUSTÍVEIS COM BASE NA LEI ELEITORAL	30
INGRESSO DE R\$ 35 BI EM RECURSOS DE ESTRANGEIROS ESTE ANO DÁ FOLEGO AO MERCADO FINANCEIRO.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
SHELL E GERDAU SE UNEM PARA CONSTRUÇÃO DE PARQUE SOLAR EM MINAS GERAIS	34
BOLSONARO DEFENDE PEC DOS COMBUSTÍVEIS: 'MOMENTO DE EMERGÊNCIA'	35
PARA ATRAIR INVESTIDOR PRIVADO, CONCESSÕES VÃO REUNIR VÁRIOS MUNICÍPIOS	36
GOVERNO TENTA 'DESTRÁVAR' SETOR DE LIXO.....	37
PEC DOS COMBUSTÍVEIS NO SENADO AUTORIZA GASTOS DE R\$ 17,7 BI FORA DE REGRAS FISCAIS.....	38
BC CRIA NOVO SITE PARA CONSULTA DE 'DINHEIRO ESQUECIDO' NOS BANCOS	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
EMBAIXADOR DE BELARUS VOLTA A PEDIR AJUDA DO BRASIL CONTRA SANÇÕES IMPOSTAS POR EUA E EU	41
CÂMARA MANTERÁ REGRAS CRIADAS POR LIRA QUE DIFICULTAM ATUAÇÃO DA OPOSIÇÃO	42
SECA DO RIO PARANÁ DERRUBA VOLUME MÉDIO CARREGADO POR NAVIOS NA ARGENTINA	43
'SE VOCÊ FOSSE ARGENTINO, SERIA PERONISTA', DIZ FERNÁNDEZ A XI JINPING	44
AGÊNCIA BRASIL - DF	45
RIO DE JANEIRO COMEÇA A DESMOBILIZAR POSTOS DE TESTAGEM DE COVID-19	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 016/2022
Página 3 de 59
Data: 07/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	47
ARTIGO - A LOGÍSTICA E AS EXPORTAÇÕES DE GRANITO	47
PORTOS DO PARANÁ LANÇA EDITAL PARA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL	48
PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHOR JANEIRO DE SUA HISTÓRIA	48
GOVERNO SINALIZA APOIO À DERRUBADA DE VETO AO REPORTO NO CONGRESSO	49
CANAL DE SUEZ REGISTRA RECORDE EM JANEIRO COM 1.774 NAVIOS E 106,1 MILHÕES DE TONELADAS	50
PORTO DE NATAL REGISTRA AUMENTO DE 150% NA MOVIMENTAÇÃO E TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA TAMBÉM CRESCE 34%	50
KEPLER WEBER VAI INVESTIR R\$ 65,3 MILHÕES E GERAR 120 EMPREGOS NO RIO GRANDE DO SUL	51
POSIDONIA AFRETA AHTS E ATUARÁ TAMBÉM NO APOIO OFFSHORE	52
ADALBERTO TOKARSKI, DA ANTAQ: 'SAIO CERTO QUE VOU FICAR NA HISTÓRIA DESSA AGÊNCIA'	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MOVIMENTO SINDICAL ATRASA LIBERAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS

Operação padrão de auditores da Receita retém combustíveis e insumos para indústria automobilística no cais

Por: **Fernanda Balbino**



A expectativa é que cerca de 300 caminhões fiquem parados diariamente esperando liberação no Porto de Santos. Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Os desembarques de graneis líquidos combustíveis e produtos importados por grandes empresas, principalmente as do setor automotivo, são os principais afetados pela operação padrão de auditores fiscais da Receita Federal no Porto de Santos. Conforme apurado pela Reportagem, já foram registradas dificuldades na manutenção das

linhas de produção e há riscos de desabastecimentos pontuais.

Além disso, a categoria endureceu o movimento e passou a retardar a liberação de Declarações Únicas de Exportação (DU-E). Agora, a previsão é de que as mercadorias só sejam liberadas para os embarques após 10 dias.

Outra ação dos auditores é retardar as declarações de trânsito aduaneiro. Com isso, a expectativa é que cerca de 300 caminhões fiquem parados diariamente esperando liberação no Porto de Santos.

Os auditores da Receita Federal entraram em operação padrão como resposta ao tratamento recebido pelo Governo Federal, que não honrou um acordo firmado em 2016 para o pagamento de bônus de produtividade aos servidores. Também lutam por recomposição dos quadros, com a realização de concurso público.

Com isso, desde o final do ano passado, a liberação de mercadorias está sendo prejudicada no Porto de Santos. As exceções são para medicamentos e insumos médicos e hospitalares, cargas vivas, perecíveis, bem como o tráfego de viajantes em trânsito internacional.

Entidades que representam importadoras de combustíveis alertam que a mobilização da categoria já atrasa em mais de 10 dias os desembarques de produtos. As empresas avaliam que isso pode levar ao aumento nos preços dos produtos e ao risco de desabastecimentos pontuais.

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, cargas que demoravam um ou dois dias para serem liberadas atualmente estão levando mais de seis dias para terem o desembaraço concluído.

“Some-se a isso os custos adicionais com armazenagem, sobreestadia do contêiner, manutenção dos equipamentos refrigerados e perda de mercado interno pelos custos adicionais, além do desbalanceamento que poderá ocorrer com a falta de liberação dos contêineres de importação para os futuros embarques”, adverte o executivo do Sindamar.

Segundo ele, o resultado é prejuízo para todo o segmento do comércio exterior. “Embora os auditores estejam trabalhando, de forma presencial ou remota, com a operação padrão os processos na importação sofrem atrasos, considerando a morosidade na liberação das mercadorias que podem levar dias”.

Represadas

De acordo com o presidente do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco) em Santos, Elias Carneiro Junior, mais de 11 mil metros cúbicos de nafta tiveram a liberação atrasada no Porto de Santos. O mesmo acontece com cargas como diesel e álcool, além de componentes utilizados para a fabricação de veículos.

Carneiro explica que, antes, os contêineres que necessitavam de conferência física tinham 10% das mercadorias vistoriadas. Durante a operação padrão, todo o conteúdo é verificado pelos auditores.

Impacto

Quando se avalia o volume de mercadorias que passam pelo Porto de Santos, é possível ter uma noção da grandeza do problema. Entre 10 mil e 12 mil contêineres são movimentados no cais santista por dia. Desses, cerca de 6 mil são impactados.

“Além disso, o importador contrata despachante, que faz a Declaração de Importação. Se cair no canal verde, a carga está liberada. Se der amarelo ou vermelho, ela vai ser distribuída para um auditor. O que estamos fazendo é atrasar de uma semana a 10 dias essa distribuição. Então, são dois gargalos: distribuição e conferência”, explicou o sindicalista.

Ele também falou de um “avermelhamento” de cargas que normalmente cairiam no canal verde. Pelas regras da Receita Federal, há quatro modalidades de inspeção.

No canal verde, as mercadorias são liberadas sem a necessidade de vistorias. Já as do canal amarelo passam por conferência documental, enquanto as do vermelho devem ter análise física e de documentos. No canal cinza, além das inspeções já realizadas na mercadoria e nas suas declarações, os valores também são analisados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/02/2022



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ É FAVORÁVEL À CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA GERIREM FERROVIA NO PORTO DE SANTOS

Operadoras ferroviárias assinarão contrato de 35 anos. Investimentos iniciais serão de cerca de R\$ 1 bilhão

A ANTAQ se manifestou favorável à contratação de empresas pela Santos Port Authority (SPA) para gerirem a Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS). Na última na quinta-feira (3), durante Reunião Ordinária de Diretoria, a Agência deliberou acerca dos documentos técnicos e jurídicos relativos à proposta para a gestão, operação, manutenção e expansão da FIPS.

Vale lembrar que a SPA já realizou o chamamento público, que teve como objeto identificar operadoras ferroviárias interessadas em ingressar no capital social de Sociedade de Propósito Específico (SPE) como usuárias acionistas e celebrarem Contrato de Cessão para operação da FIPS. Está prevista também a obrigação de chamadas públicas periódicas, oportunizando o



ingresso de futuros interessados. Agora, o processo se encontra no Tribunal de Contas da União (TCU) para análise.

Os investimentos iniciais serão de R\$ 992 milhões e deverão ser contínuos ao longo da vigência contratual (35 anos), a fim de manter a adequada prestação do serviço ferroviário. Atualmente, a Portofer Transporte Ferroviário Ltda. opera a malha ferroviária interna do Porto de Santos por meio de contrato que se extinguirá em 2025.

Os investimentos mínimos compreendem obras em infraestrutura ferroviária (tratamento de solo, terraplenagem, entre outros), superestrutura ferroviária (trilhos, dormentes, brita e componentes de fixação), obras relacionadas à resolução de conflitos rodoferroviários, sinalizações, centro de controle e passarelas.

De acordo com a SPA, a movimentação de cargas pelo modal ferroviário no Porto de Santos, em virtude dos investimentos realizados na malha santista e em toda a extensão das concessões ferroviárias a montante, cresceu de aproximadamente cinco milhões de toneladas, em 2000, para cerca de 48,2 milhões de toneladas em 2020. A política pública de incentivo ao modal ferroviário, embasada em medidas como a condução de novas concessões e a renovação antecipada de contratos de concessões condicionada à realização de novos investimentos, resultará no aumento da demanda correspondente a, aproximadamente, 50 milhões de toneladas entre 2030 e 2040.

ANTAQ e ANTT

As duas agências reguladoras, em parceria, acompanharão como será a gestão da FIPS. A ANTAQ e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) serão responsáveis por acompanhar os desdobramentos da nova gestão operacional do escoamento da carga pelo modal ferroviário no Porto de Santos.

Um plano de trabalho está sendo formatado para possibilitar o compartilhamento de informações e a viabilização de execução mútua de competências, além de possibilitar ações necessárias entre as duas agências para garantir a implantação de uma programação integrada entre o Sistema Ferroviário Federal (SFF) e as Ferrovias Internas do Porto de Santos (FIPS).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 07/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ SUSPESA

Informação: Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) (7 de fevereiro de 2022)

Ação movida pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias – FENCCOVIB, Federação Nacional dos Estivadores – FNE, Federação Nacional dos Portuários – FNP, bem como Sindicato dos Estivadores de São Sebastião, questiona, entre outras coisas, o descumprimento pelo Ministério da Infraestrutura de decisão proferida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Acórdão n. 783-ANTAQ) que determinou, em breve síntese, a realização de ajustes prévios na documentação da conta vinculada – que já existia para percepção de valores destinados a investir na modernização do Porto de São Sebastião, imprescindível para a comunidade local e regional, inclusive mão de obra portuária – para que posteriormente se agendasse a consulta pública.

O pedido liminar promovido nesta ação foi deferido pela 1ª Vara Federal de Caraguatatuba, que determinou não só a suspensão da consulta pública, mas também a necessidade do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ de disponibilizarem o acesso às minutas jurídicas e documentos técnicos aos interessados, de modo a garantir a publicidade e ampla participação pública no processo.

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

Data: 07/02/2022

GUARDA PORTUÁRIA PARTICIPA DE OPERAÇÃO INTEGRADA PARA DESEMBARQUE DE URÂNIO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Informação: CDRJ (7 de fevereiro de 2022)



Foto: CDRJ

No intuito de coibir possíveis incidentes durante o desembarque de uma carga de urânio que chegou ao Porto do Rio de Janeiro, na última quarta-feira (2), foi realizada uma série de ações integradas, sob a coordenação da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis no Estado do Rio de Janeiro (CESPORTOS – RJ). A Guarda Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) participou do plano operacional de descarga do navio BBC Aquamarine, que envolveu também equipes da Capitania dos Portos do Rio de

Janeiro (CPRJ), Polícia Federal, Polícia Militar, além da empresa ICTSI – Rio, arrendatária do terminal de contêineres, onde a embarcação atracou.

O transporte da carga nuclear foi monitorado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR) desde a origem do navio, no Porto de Rotterdam, até o Porto do Rio de Janeiro. Já na fase portuária da operação, a CESPORTOS – RJ assumiu a coordenação e acompanhou as ações integradas das diversas instituições envolvidas, diretamente do Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária (CCCSP) do Porto do Rio de Janeiro. A unidade de segurança, operada pela Guarda Portuária, monitora imagens de câmeras em todo o perímetro do porto, incluindo a área marítima da poligonal portuária, permitindo acompanhar a chegada do navio desde a entrada pelo canal de acesso, na entrada da Baía de Guanabara.

Segundo o superintendente da Guarda Portuária, José Tadeu Diniz, o Nível de Proteção – MARSEC (Maritime Security) foi elevado para o Nível 2, nos termos do ISPS-Code (sigla inglesa para Código Internacional de Proteção a Navios e Instalações Portuárias) e da Resolução nº53/2020-CONPORTOS. “Além do monitoramento da operação e do perímetro, foram adotadas outras medidas adicionais de segurança importantes para o sucesso da operação como incremento no efetivo de vigilantes do terminal privado, implementação de barreiras até o costado, reforço no controle de acesso ao terminal, restrição do acesso de embarcações não autorizadas e estabelecimento de um canal de comunicação entre o CCCSP as instituições envolvidas”, ressaltou.

Após a descarga bem-sucedida, o superintendente Diniz informou que o Grupamento de Ações Extraordinárias da Guarda Portuária (GAEX/SUPGUA) foi responsável pela escolta e segurança do comboio de transporte dos dois contêineres de material radioativo no interior do porto organizado até o acesso do portão 24, no Caju. A partir desse ponto, a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia Militar assumiram a escolta do comboio até o destino – a Fábrica de Combustível Nuclear das Indústrias Nucleares do Brasil (INB), localizada em Resende/RJ.

Dentre as ações executadas pelas demais instituições que participaram da operação integrada, o deslocamento do navio, desde o embarque do prático até a atracação, foi acompanhado por embarcações da CPRJ, fazendo a varredura do canal, e do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM/PF), que fez a escolta e segurança aproximada. Já o Comando de Operações Táticas (COT/PF) atuou como polícia especializada em combate à emergência envolvendo material nuclear. O Grupo Especializado em Bombas e Explosivos (GBE/PF), por sua vez, fez a inspeção prévia e varredura das carretas responsáveis pelo transporte da carga.

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

Data: 07/02/2022

CARNE BOVINA: RETOMADA DA CHINA FAZ EXPORTAÇÕES DO BRASIL AVANÇAREM 31%

Informação: Canal Rural (7 de fevereiro de 2022)



Clique aqui para assistir

https://www.canalrural.com.br/?video_slug=exportacoes-boi-jan_20220202015848

Com a retomada das compras da China, as exportações de carne bovina do Brasil saltaram em janeiro. De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), no mês passado, foram exportadas 140,5 mil

toneladas da proteína in natura, um avanço de 31% no comparativo anual.

“O embargo à carne brasileira trouxe provavelmente uma queda nos estoques chineses, e com a chegada do ano novo lunar, eles precisaram recomprar os estoques. Neste momento, a China volta a um patamar significativo nas importações”, destaca João Pedro Thieme, analista da Ag Resource Brasil.

Ainda na avaliação do especialista, o volume de carne bovina embarcada tem espaço para crescer ainda mais e chegar próximo dos patamares observados no ano passado, quando o país embarcou até 187 mil toneladas ao país asiático.

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

Data: 07/02/2022

AÇÃO DA PRATICAGEM É ESSENCIAL PARA SEGURANÇA E CRESCIMENTO DO PORTO DE SANTOS

Informação: Santaportal (7 de fevereiro de 2022)



Foto: Divulgação / Santaportal

O trabalho da praticagem é fundamental para o bom funcionamento e crescimento do Porto de Santos, afinal, a ação dos agentes caminha lado a lado com a navegação. Em entrevista ao Bom Dia Cidades, o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Roquete Tavares, falou



um pouco sobre a importância do setor para as operações portuárias.

Tavares destaca que a praticagem é uma das engrenagens do Porto, já que são verdadeiros guias das condições, regras e riscos específicos da região portuária em que atuam, e que a interação com os demais setores do porto é fundamental para que o trabalho tenha sucesso.

“Essa conexão que a gente tem com a SPA (Santos Port Authority), autoridade marítima, é diária. Então, se não houver essa interação, que faça essa engrenagem trabalhar 100%, não rola”, afirma.

Além da boa comunicação, para o desempenho desse trabalho tão importante, o setor está sempre acompanhando o desenvolvimento das tecnologias e segurança, pilares principais para manter a qualidade do serviço, conforme afirma o presidente da Praticagem.

“Todos os anos, passamos por treinamento, nos qualificamos e nos reciclamos todas as vezes que é possível”, diz o presidente. Por uma norma da Praticagem do Brasil, conforme explica, os práticos passam por um processo de treinamento e atualização a cada cinco anos, onde conhecem novas tecnologias em centros de simulação dentro e fora do país.

Como exemplo, ele destaca a homologação da Marinha do Brasil para receber navios de 366 metros, em que o setor teve que receber uma nova capacitação para que realizar o mesmo trabalho aqui na região.

Praticagem e consciência ambiental

Tavares explica que a conscientização social e ambiental também está ligada com o trabalho da praticagem, já que lida diretamente com o ambiente marítimo. Para isso, o setor aplica as práticas da Environmental, Social and Corporate Governance (ESG), ou Governança Ambiental, Social e Corporativa, assunto muito falando nesse momento de desestatização do Porto de Santos.

“Nós praticamos isso já há um tempo. Nossa sede, na nossa ponte onde temos as lanchas, no nosso estaleiro, nós colocamos estruturas de captação para água de chuva, para reuso, e podemos ter uma economia muito grande. Temos também 50 células fotovoltaica no nosso estaleiro para usar a fonte do sol como energia”, exemplifica ele.

Além disso, carregadores para carros elétrico e híbridos, e troca de motores eletrônicos são utilizados para que haja mais economia e menos emissão de gás carbônico na atmosfera.

“Todas essas boas práticas que fazemos são justamente para plantar essa semente naquele nosso universo, mas também para usar como incentivo para a nossa sociedade”, finaliza.

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

Data: 07/02/2022

PORTO DE NATAL REGISTRA AUMENTO DE 150% NA MOVIMENTAÇÃO E TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA TAMBÉM CRESCE 34%

Informação: Agência Porto (7 de fevereiro de 2022)

A movimentação de cargas no Porto de Natal aumentou 150,10% em janeiro, chegando a 105.206 toneladas. O aumento de contêineres embarcados e o embarque de açúcar foram determinantes para o resultado. No mesmo período de 2021, a quantidade movimentada foi 42.066 toneladas.

A movimentação de contêineres teve um aumento de 61,89% em relação ao ano passado. Foram 2.430 contêineres movimentados em 2022 e 1.501 em 2021. Já o número de atracações também cresceu no período, chegando a 17 no mês passado. As cargas que merecem destaque são frutas, açúcar e trigo.



O Terminal Salineiro de Areia Branca também teve um aumento considerável de 34,35% na movimentação, quando 221.374 toneladas de sal foram embarcadas no primeiro mês de 2022. Em janeiro do ano passado a quantidade de sal que saiu pelo Porto Ilha foi de 164.775 toneladas.

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

Data: 07/02/2022



DIÁRIO DO LITORAL - SP

DEFESA CIVIL NACIONAL ALERTA PARA TEMPORAIS 'SEVEROS' EM SANTOS E REGIÃO A PARTIR DESSE DOMINGO

População deve ficar atenta a alertas por SMS e redes sociais

A Região Sudeste poderá enfrentar chuvas fortes, com possibilidade de alagamentos, inundações e deslizamentos de terra nos próximos dias. O alerta é da Defesa Civil Nacional, ligada ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

Foram emitidos avisos meteorológicos de perigo (laranja) pelo Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) para o Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo (Baixada Santista) e Rio de Janeiro. De acordo com o Inmet, o volume de chuvas previsto é acima de 100 milímetros por dia em alguns locais.

“É importante que a população fique atenta e acompanhe a difusão de outras informações nas redes sociais e pelos alertas enviados por SMS. É importante procurar orientações nas defesas civis municipais e estaduais, que precisam ter um planejamento para as ocorrências de chuvas fortes”, afirmou o diretor do Centro Nacional de Gerenciamento de Riscos e Desastres (Cenad), Armin Braun.

Segundo o Inmet, haverá atuação do fenômeno Zona de Convergência do Atlântico Sul (ZCAS) – quando uma faixa de nuvens fica praticamente estacionada, provocando grande quantidade de chuvas contínuas, na mesma área, por, pelo menos, quatro dias. Desta vez, a zona ficará sobre o estado de Minas Gerais e também terá reflexos em partes do Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná.

Cuidados

A Defesa Civil Nacional alerta para a tomada de cuidados que podem ajudar a reduzir danos materiais e preservar vidas em caso de chuvas intensas. Uma delas é desligar os aparelhos elétricos e o quadro geral de energia. Em caso de enxurrada ou similar, colocar documentos e objetos de valor em sacos plásticos.

Caso haja uma situação de grande perigo confirmada, procurar abrigo e evitar permanecer ao ar livre. Além disso, em ocasiões de rajadas de vento, não se abrigar debaixo de árvores por conta do risco de queda e descargas elétricas e não estacionar veículos próximos a torres de transmissão e placas de propaganda.

Para mais informações, procurar a Defesa Civil local por meio do telefone 199 ou o Corpo de Bombeiros, pelo número 193. As informações detalhadas sobre os locais com maiores riscos climáticos podem ser acessadas na página do ministério.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 07/02/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA PLANO DE INFRAESTRUTURA COM HORIZONTE DE 30 ANOS

Proposta estima as necessidades de investimentos para eliminar carências da oferta de serviços e visando garantir crescimento econômico mais acelerado

A Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) acaba de lançar o Plano Integrado de Longo Prazo para a Infraestrutura (PILPI), que reúne estimativas das necessidades de investimentos nos diversos setores de infraestrutura com o propósito de eliminar carências da oferta de serviços e garantir crescimento econômico mais acelerado nos próximos 30 anos. O PILPI é resultado de um esforço do Comitê Interministerial de Planejamento da Infraestrutura (CIP-Infra), coordenado pela Casa Civil.

“A estruturação desse Comitê é de grande importância. Pela primeira vez, temos órgãos e instituições de infraestrutura trabalhando para promover a compatibilidade e a integração entre as políticas e os planejamentos setoriais”, destacou o subchefe de Articulação e Monitoramento da Casa Civil, Thiago Meirelles, durante o webinar de lançamento do Plano, na quinta-feira (3/2). “

Diversos órgãos federais participaram do lançamento, reafirmando as expectativas de cada Pasta pela uniformização, em uma só plataforma, dos planos setoriais já existentes. Além da Casa Civil, participaram os Ministérios da Economia (ME); da Infraestrutura; de Minas e Energia; das Comunicações; da Ciência, Tecnologia e Inovações; do Desenvolvimento Regional; a Controladoria-Geral da União; e a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

“O PILPI é um elemento vivo, que passará por refinamento constante a partir de agora”, adiantou o representante do Ministério da Economia, Fabiano Pompermayer, da Subsecretaria de Planejamento da Infraestrutura Nacional (SDI), integrante da estrutura da Sepec/ME, que apresentou o conteúdo do Plano.

Dobrar o investimento

Segundo ele, diversos diagnósticos apontavam o atraso do Brasil em relação a outros países e em relação ao seu próprio histórico nos níveis de investimentos em infraestrutura. Alguns estudos especializados indicavam a necessidade de dobrar o investimento anual para conseguir reduzir a carência de infraestrutura mapeada no Brasil.

Esses estudos revelavam também a necessidade de ampliar a eficiência dos gastos, resgatar a capacidade de planejamento, evitar a paralisação de obras e atrair investimentos privados. Diante deste cenário, compreendeu-se a importância de uma visão de longo prazo, bem fundamentada, lastreada nos planejamentos setoriais existentes no governo federal.

O PILPI trabalha com dois cenários futuros de comportamento da economia: o cenário de referência e o cenário transformador. “Se é para colocar alguma meta, seria o cenário transformador, que é onde buscamos fechar os gaps de infraestrutura em todos os setores. Isso requer a continuidade dos avanços regulatórios e de gestão para garantir que os avanços recentes continuem”, ponderou Pompermayer.

Diversos marcos setoriais foram importantes para construção dessa nova perspectiva. São exemplos: o Novo Marco do Saneamento, a BR do Mar, a nova Lei Geral de Telecom e o Pró-trilhos. No setor de Transportes, por exemplo, o subsecretário destaca que os projetos já previstos no Programa de Parceria de Investimentos (PPI) devem contribuir com investimentos da ordem de



R\$ 234 bilhões até 2025. “No longo prazo, até 2035, o PILPI utiliza o Plano Nacional de Logística/2035, que no cenário já contratado mostra uma expansão da estrutura em torno de R\$ 375 bilhões. Para o cenário transformador, de maior avanço, mais investimentos e de reformas regulatórias, significaria uma expansão de R\$ 509 bilhões até 2035”, observa.

O que é o PILPI

Instituído pelo Decreto nº 10.526, de 20 de outubro de 2020, o PILPI é uma ferramenta que apresenta as projeções socioeconômicas no período de 2021 a 2050, baseado em estudos de crescimento populacional. Reúne as estimativas das necessidades de investimentos nos diversos setores de infraestrutura para eliminar carências de oferta de serviços, entre outros dados. São objetivos do PILPI: fomentar a infraestrutura, fornecer visão de longo prazo, enfatizar qualidades ambientais, harmonizar premissas setoriais e promover a compatibilidade entre os diversos planos subnacionais.

Já o Comitê Interministerial de Planejamento da Infraestrutura (CIP-Infra) instituído pelo mesmo decreto, tem como competências promover a integração de compatibilidades políticas setoriais, manter a autonomia de cada ministério, definir projetos e aprovar o PILPI.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 07/02/2022

TESOURO HONRA EM JANEIRO R\$ 401,44 MILHÕES EM DÍVIDAS GARANTIDAS PELA UNIÃO

Foram honradas dívidas de quatro estados: Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Rio Grande do Norte

Em janeiro deste ano, a União pagou R\$ 401,44 milhões em dívidas garantidas dos entes subnacionais, sendo R\$ 167,35 milhões relativos a inadimplências do estado do Rio de Janeiro; R\$ 149,45 milhões do estado de Minas Gerais; R\$ 79,30 milhões do estado de Goiás; e R\$ 5,34 milhões do estado do Rio Grande do Norte. Os dados estão no Relatório de Garantias Honradas pela União em operações de crédito, divulgado nesta segunda-feira (7/2) pela Secretaria do Tesouro Nacional.

No total, desde 2016, a União realizou o pagamento de R\$ 42,31 bilhões com o objetivo de honrar garantias em operações de crédito.

A tabela 3 do Relatório apresenta os mutuários impedidos de obter garantia a novas operações de crédito devido à ocorrência de honra de aval ou de atraso nos pagamentos de operações de crédito garantidas, conforme dispõe o art. 13 da Portaria MF nº 501, de 23 de novembro de 2017, alterado pela Portaria ME nº 376, de 10 novembro de 2020.

Além do Relatório Mensal de Garantias Honradas (RMGH), as informações de garantias honradas estão disponíveis no Painel de Garantias Honradas, uma ferramenta para visualização de dados com recursos visuais inovadores e gráficos interativos.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 07/02/2022

CORRENTE DE COMÉRCIO SOBE 20,1% E CHEGA A US\$ 48,22 BILHÕES NO ANO

Dados da Secex até a primeira semana de fevereiro mostram superávit de US\$ 540 milhões, com exportações no valor de US\$ 24,38 bilhões e importações de US\$ 23,84 bilhões

Abalança comercial brasileira atingiu corrente de comércio (soma das exportações e importações) de US\$ 48,22 bilhões no acumulado do ano, até a primeira semana de fevereiro, com alta de 20,1% pela média diária sobre o período de janeiro a fevereiro de 2021. Já o superávit chegou a US\$ 540 milhões, diminuindo 49,2%.



As exportações no acumulado de 2022 somam US\$ 24,38 bilhões, com aumento de 18,3%, enquanto as importações subiram 22% e totalizam US\$ 23,84 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (7/2) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No mês, as exportações cresceram 30,3% e somaram US\$ 4,74 bilhões, enquanto as importações subiram 23,4% e totalizaram US\$ 3,99 bilhões. Dessa forma, a balança comercial registrou superávit de US\$ 754 milhões, em alta de 84,9%, e a corrente de comércio alcançou US\$ 8,73 bilhões, subindo 27,1%.

Veja os principais resultados da balança comercial

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

Exportações no mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a primeira semana deste mês (US\$ 1,185 bilhão) com a de fevereiro de 2021 (US\$ 909,74 milhões), houve crescimento de 30,3% em razão do aumento nas vendas da Indústria Extrativista (+30,4%), da Indústria de Transformação (+34,6%) e da Agropecuária (+13,9%).

Na Indústria Extrativista, os destaques para o aumento das exportações foram as vendas de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+98,5%); minérios de cobre e seus concentrados (+392,2%); outros minerais em bruto (+191,2%); pedra, areia e cascalho (+492,9%) e outros minérios e concentrados dos metais de base (+12,9%).

Já na Indústria de Transformação, o crescimento foi puxado pelas vendas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+109,9%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+225,9%); produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (+88,4%); farelos de soja e outros alimentos para animais, excluídos cereais não moídos, farinhas de carnes e outros animais (+47,3%) e produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos (+915%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações refletiu, principalmente, o crescimento nas vendas de café não torrado (+87,1%); trigo e centeio, não moídos (+663,5%); algodão em bruto (+8,2%); madeira em bruto (+130,5%) e tabaco em bruto (+143,3%).

Importações no mês

Nas importações, a média diária até a primeira semana de fevereiro de 2022 (US\$ 997,13 milhões) ficou 23,4% acima da média de fevereiro do ano passado (US\$ 807,73 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras da Indústria de Transformação (+21,4%), e de produtos da Indústria Extrativista (+151,2%).

Na Indústria de Transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+132,9%); válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+84,2%); medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+84%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+45,7%) e coques e semicoques, incluindo resíduos de hulha, de linhita ou de turfa, e carvão de retorta (+352,6%).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 07/02/2022

VALE INICIA OBRAS PARA ELIMINAR BARRAGEM EM ITABIRA, PRIMEIRA DE 5 PREVISTAS

A mineradora Vale iniciou nesta segunda-feira, 7, as obras para eliminação do dique 4 da barragem Pontal, em Itabira (MG). É a primeira das cinco estruturas a montante previstas para serem descaracterizadas pela mineradora e reintegradas ao meio ambiente neste ano. A Vale tem provisões de cerca de R\$ 10 bilhões para o Programa de Descaracterização.

As barragens a montante são consideradas mais perigosas por sua técnica de construção. O corpo da barragem é construído com o uso de rejeito por meio de alteamentos sucessivos sobre o próprio rejeito depositado, no sentido contrário ao fluxo de água. A Vale quer descaracterizar todas as suas barragens a montante.

Segundo a empresa, as obras em Itabira acontecerão em área interna da empresa, sem impactos nas vias locais. O rejeito removido será destinado a uma área devidamente preparada dentro do próprio Sistema Pontal. O dique não recebe rejeitos da mineração desde 2014 e tem cerca de 3,7 milhões de metros cúbicos de rejeitos.

Ao fim, o dique não mais terá a função de reter rejeitos e estará reintegrado ao meio ambiente.

Após a tragédia de Brumadinho, a Vale mapeou 30 barragens, das quais sete foram descaracterizadas – quatro em Minas Gerais e três no Pará.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 07/02/2022

BRASIL ANUNCIA PARTICIPAÇÃO NO PROGRAMA GLOBAL ENTRY, QUE FACILITARÁ ENTRADA NOS EUA

Por Bruno Pavan



Participação no programa vai facilitar entrada de brasileiros nos EUA (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

O governo brasileiro anunciou nesta segunda-feira (7) que o país entrou oficialmente no programa Global Entry, que facilitará a entrada de brasileiros nos Estados Unidos.

Em 2020 o Brasil havia anunciado que havia começado a aderir às primeiras regras para entrar no programa, que hoje conta com 11 países. Os cidadãos brasileiros que quiserem fazer parte do programa precisam fazer um pré-cadastro (veja aqui).

“O ingresso do país no programa Global Entry se enquadra em esforço por promover maior integração entre as economias do Brasil e dos Estados Unidos. A facilitação de viagens em ambos os sentidos é considerada medida eficaz de fomento não apenas do turismo, mas também dos negócios e dos investimentos”, disse o governo em nota.

O Ministro da Casa Civil, Paulo Nogueira, publicou um vídeo nas redes sociais comemorando a entrada oficial do Brasil no programa.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 07/02/2022

UNIÃO HONROU R\$ 401,44 MILHÕES EM DÍVIDAS DE ESTADOS EM JANEIRO

O Tesouro Nacional precisou desembolsar R\$ 401,44 milhões em janeiro para honrar débitos bancários com garantias da União que não foram quitados pelos Estados no mês passado.

O Estado do Rio de Janeiro liderou a lista de dívidas assumidas pelo Tesouro em janeiro, com R\$ 167,35 milhões, seguido por Minas Gerais (R\$ 149,45 milhões) e Goiás (R\$ 79,30 milhões). O governo do Rio Grande do Norte (R\$ 5,34 milhões) também deixou de pagar dívidas garantidas pela União no mês passado.

No ano passado, a União arcou com R\$ 8,964 bilhões em dívidas bancárias que não foram quitadas por Estados e municípios em 2021.

O governo fluminense está autorizado a não honrar esses compromissos na condição de único a ter feito a adesão ao antigo Regime de Recuperação Fiscal (RRF) dos Estados, em 2017.

Além disso, a União está impedida de executar as contragarantias – ou seja, sequestrar parte dos repasses de receitas – de diversos Estados que obtiveram liminares no Supremo Tribunal Federal (STF) nos últimos anos.

No total, desde 2016, a União realizou o pagamento de R\$ 42,311 bilhões com o objetivo de honrar garantias concedidas a operações de crédito dos governos regionais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 07/02/2022



MONEYTIMES

NÃO É SÓ O PETRÓLEO: VEJA O IMPACTO DO CONFLITO RÚSSIA-UCRÂNIA SOBRE OUTRAS COMMODITIES

Por Diana Cheng



Apesar do destaque dado para a alta do petróleo, outras commodities estão na mesma esteira do combustível fóssil (Imagem: REUTERS/Vasily Fedosenko)

O mundo está de olho na escalada de preços do petróleo, e não é para menos: a commodity recentemente atingiu acima dos US\$ 90 o barril, patamar considerado alto para analistas do mercado, mas que pode ser o novo normal.

Boa parte do que motivou a alta do barril do petróleo é explicada pelo aumento das tensões entre países ocidentais, Rússia e Ucrânia.

O conflito no Leste Europeu ganhou novos contornos na virada do mês, com os Estados Unidos ameaçando impor sanções em caso de ataque por parte da Rússia.

Jake Sullivan, assessor de segurança nacional da Casa Branca, disse neste domingo (6) que “a qualquer momento, a Rússia pode tomar uma ação militar contra a Ucrânia”. De acordo com Sullivan, isso pode ocorrer dentro de dias ou semanas.

Até o momento, os russos negam estarem planejando uma invasão, embora o estranhamento com a maior potência mundial tenha aumentado ao longo das últimas semanas.

Apesar do destaque dado para o petróleo, outras commodities estão na mesma esteira do combustível fóssil. Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos, destaca o impacto dos conflitos geopolíticos sobre toda a cadeia energética.



Efeito cascata

Ter um enfraquecimento do gás natural maior do que já vem sendo visto pode causar um “efeito cascata”, afirma Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos (Imagem: Unsplash/ Bernard Hermant)

Para Arbetman, o combustível que mais chama atenção é o gás natural. Segundo o especialista, um conflito que impeça a passagem do hidrocarboneto da Rússia para o Ocidente pode criar uma espécie de caos energético. Isso porque, assim como com petróleo e carvão, a Rússia é um dos principais exportadores de gás do mundo.

“A gente vive um momento onde a demanda por energia é crescente, principalmente no Hemisfério Norte, que passa pelo inverno. Ter um enfraquecimento do gás maior do que já vem sendo visto pode, sem dúvida, causar um efeito cascata”, afirma.

Arbetman explica que, no caso do petróleo, o aumento dos preços traduz o medo quanto à incerteza que os mecanismos de oferta e demanda podem ficar ainda mais desajeitados caso o conflito ganhe escala ao longo das próximas semanas.

Reflexos na agricultura

Josias de Matos, analista da Toro Investimentos, destaca que a elevação dos preços do gás natural traria impactos diretos para o agronegócio brasileiro, uma vez que os fertilizantes utilizados pela indústria local vêm do combustível.

Segundo o especialista, o mercado já começa a ver em 2022 uma redução das margens dos agricultores brasileiros tanto para o plantio de soja quanto para o milho e, mais especificamente, o trigo.

Apesar das recentes quedas, motivadas por fatores climáticos, o bushel do trigo chegou a atingir máxima em dois meses no fim do último mês por conta do conflito entre a Rússia e a Ucrânia.

Impacto limitado para commodities metálicas

O impacto dos atuais conflitos geopolíticos sobre as commodities metálicas é menor, mas existe, afirma Matos.

O analista da Toro explica que a Ucrânia, embora pequena, é um dos principais exportadores de minério de ferro do mundo.



“Austrália e Brasil têm uma fatia de mercado tão grande que a Ucrânia, mesmo sendo a quinta maior exportadora, só tem 3% do mercado. Ainda assim, existe um impacto relacionado à oferta quando a gente pensa nesse contexto”, diz.

Como se beneficiar do ciclo de alta das commodities

Para alguns estrategistas, as commodities estão em um preço muito abaixo do esperado (Imagem: Reuters/David Gray)

Analistas chamam atenção para o ciclo de alta das commodities.

Leonardo Aparecido, especialista da Valor Investimentos, acredita que elas podem ser um investimento para 2022, considerando a recente correção dos preços.

“Para alguns estrategistas, as commodities estão em um preço muito abaixo do esperado. Só o fato delas poderem voltar para a média ou melhorar um pouco mais devido ao estímulo econômico de diversos países, é esperado espaço para crescimento, sim”, afirma.

Matos, da Toro, vê possibilidade desse o movimento de alta das commodities se manter até 2023, chegando inclusive a patamares mais altos durante esse período.

O analista da Ativa está mais confiante com a trajetória de alta do petróleo devido a uma série de fatores – desde tensões no Leste Europeu a problemas estruturais com gargalos na cadeia de produção.

“A crise Rússia-Ucrânia estressou, trouxe volatilidade maior, mas estamos em um nível de crescimento. Acho que, ao longo dos próximos anos, a gente vai ver o petróleo com preços maiores, dado esse descasamento de oferta e demanda”, afirma Arbetman.

Ele aconselha, no entanto, que, antes de investir nos ativos que vão aproveitar a escalada dos preços da commodity, o investidor olhe para a tese de investimento em geral, e não para um fator isolado.

Arbetman afirma que o conflito entre Rússia e Ucrânia precisa “ficar na lupa”, mas o investidor não pode se esquecer de analisar outros cenários e fatores.

No caso da Petrobras (PETR3;PETR4), por exemplo, o analista destaca que 70% da produção da companhia vêm do pré-sal.

“O custo médio de extração do pré-sal hoje está na casa dos US\$ 4,50. Então, mesmo sem a crise de Rússia-Ucrânia e com o petróleo estável em US\$ 70-80, se continuar privilegiando o pré-sal e os desinvestimentos forem para frente, ela [a Petrobras] vai conseguir manter um nível de pagamento de dividendos satisfatório”.

Fonte: MoneyTimes

Data: 07/02/2022

CHINA PLANEJA AUMENTAR PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E USO DE SUCATA DE AÇO

Por Reuters



Nenhuma meta específica foi dada, ao contrário de um plano preliminar lançado no fim de 2020 que visava que as cinco maiores siderúrgicas da China respondessem por 40% da produção total de aço até 2025 (Imagem: Pixabay/Shutterbug75)

A China, maior produtora de aço do mundo, disse nesta segunda-feira que planeja “aumentar significativamente” a produção de minério de ferro e elevar a utilização de sucata de aço, como parte de um plano para desenvolver uma indústria ferrosa mais verde e de maior qualidade.

Em uma declaração conjunta com o planejador estatal e regulador ambiental, o Ministério da Indústria e Tecnologia da Informação reiterou o desejo de consolidação e reestruturação do setor siderúrgico.

Mas nenhuma meta específica foi dada, ao contrário de um plano preliminar lançado no fim de 2020 que visava que as cinco maiores siderúrgicas da China respondessem por 40% da produção total de aço até 2025.

A declaração informou que mais de 80% da capacidade de aço deve concluir a reforma para emissões ultrabaixas até 2025, e as emissões de carbono da indústria devem atingir o pico antes de 2030.

Até 2025, a China pretende coletar mais de 300 milhões de toneladas de sucata de aço anualmente para abastecer sua indústria ferrosa. Uma consultoria apoiada pelo governo estimou que o fornecimento de sucata de aço ficou em cerca de 260 milhões de toneladas em 2020.

O plano mais recente também visava aumentar a produção de fornos elétricos a arco (FEA) para representar mais de 15% da produção total de aço bruto da China até 2025. A produção de FEA representou cerca de 10% da produção total em 2020, segundo a consultoria.

As metas eram menos ambiciosas do que as contidas em um projeto de plano divulgado pelo Ministério da Indústria e Tecnologia da Informação no final de 2020.

O projeto tinha planos para que a produção de FEA respondesse por um mínimo de 15% da produção total de aço bruto ou um máximo de 20% até 2025.

Fonte: MoneyTimes

Data: 07/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

REDUÇÃO NO PREÇO DOS FRETES TRARÁ MAIS MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS BRASILEIROS

Por Ruth Rodrigues



Os preços dos fretes estão mais baixos neste início de 2022 e a movimentação de carga nos portos será a principal beneficiada, com empresas de logística bastante otimistas em relação ao ano

Apesar do ano de 2021 ter apresentado grandes altas nos preços dos fretes, o início de 2022 vem com uma queda nesses valores e novas projeções para a movimentação de carga nos portos mundiais. Assim, para esta sexta-feira,

(04/02), a expectativa é que as empresas de logística sejam bastante beneficiadas com esses valores e que boa parte do ano de 2022 siga com esses bons números.

Ano de 2022 inicia com movimentação de carga nos portos sendo beneficiada com os baixos preços na logística de fretes marítimos



Desde o início da pandemia do covid-19, durante o ano de 2020, o mercado global se encontra bastante instável em diversos aspectos, entre eles, o setor de portos. Isso acontece pois a movimentação de carga nos complexos internacionais foi bastante afetada com os altos custos na logística dos fretes, uma vez que o preço do transporte do contêiner de importação chegou a cerca de US\$ 12,500 no final de 2021, o que levou a muitas empresas tomarem decisões difíceis em relação às suas operações no segmento.

Apesar disso, o ano de 2022 iniciou com uma baixa nos preços dos fretes, beneficiando esse segmento e, em relação a esses índices, José Roberto Costa, gerente de Logística da Vendemmia Logística Integrada, ressaltou que “A partir do começo janeiro o cenário mudou, notamos os fretes mais baixos e a facilidade de conseguir espaço em relação ao que já vimos num passado muito próximo. Conseguimos fechar fretes na casa dos US\$ 9 mil, o que é bem abaixo dos praticados em dezembro. Outro fato que nos surpreendeu foi a rapidez com que isso mudou. Agora, estamos embarcando no tempo que os clientes precisam e repassando a baixa de preços para eles”.

A entrada de dois novos armadores, Hyundai e EShipping, com novas operações que ajudaram no escoamento de cargas que aguardavam embarque, foi o principal motivo para que esses valores chegassem a números tão baixos durante esse início de 2022, favorecendo as empresas de logística em relação às operações de movimentação de carga no mercado internacional.

Baixos preços nos fretes devem continuar por alguns meses, mas os valores podem voltar a subir durante o fim de 2022

As projeções em relação à queda nos preços dos fretes internacionais seguem bastante otimistas, principalmente se tratando da importação do mercado chinês, uma vez que a corrida por embarques devido à paralisação das indústrias no feriado do Ano Novo Chinês, que acontecerá na primeira semana de fevereiro, deverá impulsionar uma queda ainda maior para os preços dos fretes, garantindo assim custos mais baixos para os portos brasileiros realizarem operações de movimentação de carga, buscando novos produtos para o mercado nacional.

Além disso, José Roberto Costa ressalta o grande boom que acontece nos valores durante os meses de abril e maio, nos quais as empresas, especialmente varejistas, intensificam suas compras de abastecimento para o segundo semestre, visando o comércio aquecido de datas como dia das crianças, black friday e compras de final de ano. Assim, os valores tendem a subir novamente, como aconteceu periodicamente nos últimos anos, exceto em 2021, que foi atípico, com preços altos e falta de espaço em contêineres do começo ao fim.

Outro ponto essencial nessas projeções é que, em razão desses valores, alguns portos brasileiros estão intensificando as operações e batendo recordes na movimentação de carga, como aconteceu com os portos de Santa Catarina e Santos e deve seguir acontecendo com diversos outros complexos nacionais.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 07/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS NA PAUTA DA CÂMARA E DO SENADO

Já são duas PECs nas casas para tratar do tema, devido à falta de coordenação política do governo federal



Por epbr - 7 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Congresso

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

gas week: estamos ao vivo discutindo uma agenda para o setor de gás natural para o ano de 2022. Acompanhe: Agenda para o gás natural em 2022

Os preços dos combustíveis vão continuar dominando a agenda de trabalhos da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nesta semana. Já são duas Propostas de Emenda Constitucional (PEC) nas casas para tratar do tema, devido à falta de coordenação política do governo federal.

— A primeira PEC, proposta pelo deputado Christino Aureo (PP/RJ) e elaborada na Casa Civil, de Ciro Nogueira (PP), retoma a promessa do presidente Jair Bolsonaro (PL) e dribla o ministro da Economia, Paulo Guedes, que tentava evitar a criação de um subsídio sem a necessidade de compensação de impostos federais. Ela autoriza União e estados a reduzir os impostos sobre “combustíveis e gás” entre 2022 e 2023.

— A segunda proposta, do senador Carlos Fávaro (PSD/MT), coloca na mesa a criação de um programa para subsidiar “diesel, biodiesel, gás e energia elétrica”, também sem necessidade de compensar a despesa com cortes de outros gastos. Extrapola o que vinha sendo discutido internamente para criação de um fundo para combustíveis ao retirar o subsídio da Lei de Responsabilidade Fiscal.

— Em entrevista ao Canal Livre, da Band, nesse domingo (6/2), o ministro Ciro Nogueira (PP) confirmou que o foco do governo é o diesel. “Sei que as pessoas sofrem com a questão da gasolina, mas o diesel é quem transporta os alimentos, quem transporta as pessoas nas grandes cidades. E nós faremos a nossa parte.”

— Nogueira disse ainda que o governo vai dar “também condições para que os governadores reduzam também, já que estão arrecadando tanto”.

— Os combustíveis têm sido uma queda de braço entre Bolsonaro e os governadores – que são acusados pelo presidente pelos sucessivos aumentos nas bombas. Contudo, os estados congelaram o valor do ICMS cobrado sobre gasolina e diesel por 90 dias – e renovaram o congelamento por mais 60 dias desde 31 de janeiro.

— O senador Carlos Fávaro disse, em entrevista à CNN, que sua proposta converge com o que propõe os governadores, de criação de um fundo de estabilização dos preços. Segundo ele, também é aderente à proposta do senador Jean Paul Prates (PT/RN), que sugere uma política para os combustíveis com base nesse fundo.

— Fávaro chamou a política econômica de Paulo Guedes de “kamikaze”, “que faz com que os brasileiros tenham de pagar 8 reais por um litro de gasolina e 5 reais por um litro de diesel”, disse.

Origem Energia arremata Polo Alagoas A Petrobras finalizou na sexta (4/2) a venda de 100% de sua participação em sete concessões denominadas Polo Alagoas, no estado homônimo, para a Origem Energia. A operação foi concluída com o pagamento de US\$ 240 milhões para a Petrobras.

— O valor recebido no fechamento se soma ao montante de US\$ 60 milhões pagos à Petrobras na assinatura do contrato de venda, totalizando US\$ 300 milhões.

— O Polo Alagoas é formado por seis campos terrestres (Anambé, Arapaçu, Cidade de São Miguel dos Campos, Furado, Pilar e São Miguel dos Campos) e o campo de Paru, em águas rasas, com lâmina d'água de 24 m. Sua produção média em 2021 foi de 1,62 mil bpd de óleo e condensado e de 550 mil m³/d de gás, gerando 0,81 mil bpd de LGN (líquidos de gás natural).



— A transação inclui a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) de Alagoas, capaz de processar 2 milhões de m³/dia, sendo responsável pelo processamento de 100% do gás do polo e pela geração de LGN no estado.

Petrobras vende unidade de fertilizantes para a russa Acron A Petrobras confirmou que fechou a venda de 100% da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), em Três Lagoas (MS), para o grupo russo Acron. A assinatura do contrato depende de aprovações governamentais e tramitação na governança da Petrobras.

— O negócio foi antecipado pela ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, em evento no Mato Grosso do Sul na sexta (4/2). “Hoje, quando cheguei pela manhã, recebi a notícia do presidente da Petrobras [Joaquim Silva e Luna] e do ministro Bento Albuquerque [Minas e Energia], de que a Petrobras tinha concluído a venda com a empresa Acron”, disse a ministra.

— Em novembro de 2019, a Acron desistiu da UFN-III. Na época, o então presidente da Bolívia, Evo Morales, escapava para o exílio, após seu governo ser derrubado por uma aliança de militares e partidos conservadores. Mas o partido de Morales voltou ao poder após a vitória de Luis Arce, um ano após a derrubada do governo.

— A Petrobras também tentou vender para a Acron a Araucária Nitrogenados (ANSA), no Paraná. Como as negociações foram frustradas, a petroleira resolveu desativar a unidade de fertilizantes em janeiro de 2020.

Utilização das refinarias atinge 90% O fator de utilização total (FUT) das refinarias da Petrobras chegou próximo a 90% no início de fevereiro. No último trimestre de 2021, o FUT alcançou média de 88%.

— “O cálculo do melhor nível de processamento sempre respeita, além dos critérios econômicos e de segurança, as limitações técnicas de capacidade de distribuição dos produtos, volumes possíveis de serem estocados, comportamento da demanda, custos e preços. Eventual aumento de carga da refinaria, portanto, teria como consequência a produção de outros derivados de menor valor”, disse a empresa.

Regulamentação dos combustíveis A ANP iniciou a consulta pública sobre minuta de resolução que atualiza a Portaria nº 26/1992 do extinto Departamento Nacional de Combustíveis (DNC), que instituiu o livro de movimentação de combustíveis (LMC). A audiência pública está marcada para 8 de abril.

— A nova resolução traz a possibilidade de o LMC ser gerado de forma eletrônica e impresso apenas em caso de necessidade, reduzindo custos.

Petróleo atinge nova máxima em sete anos Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta na sexta (4/2) e atingiram novas máximas desde 2014, em meio a incertezas sobre a capacidade da Opep+ de acompanhar a disparada da demanda global e com a instabilidade geopolítica entre a Rússia e a Ucrânia.

— O Brent para abril fechou a sessão em alta de 2,37%, a US\$ 93,27 por barril, enquanto o WTI para março subiu 2,25%, a US\$ 92,31 por barril. Valor

PT aciona TCU para impedir assembleia de privatização da Eletrobras Deputados do PT entraram com ação no Tribunal de Contas da União (TCU) para que a corte impeça a realização da Assembleia Geral Extraordinária (AGE) da Eletrobras convocada para 22 de fevereiro, que pode dar aval para a privatização da estatal.



— Os deputados argumentam que duas propostas de fiscalização e controle (PFCs) ainda estão em tramitação na Câmara e “colocam sob suspeita” os atos preparatórios para a privatização da estatal.

— Os parlamentares também pedem que o TCU investigue uma eventual responsabilidade penal, civil e administrativa do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e do presidente da Eletrobras, Rodrigo Limp, no processo de privatização. Estadão

— O TCU ainda não deu seu parecer para a privatização. Mas pode apontar a necessidade de uma correção bilionária no valor das outorgas calculadas pelo governo federal para a venda da Eletrobras.

Andrade Gutierrez paga R\$ 140 milhões à Eletrobras A Eletrobras vai receber R\$ 139,6 milhões ao aderir ao acordo de leniência firmado pela Controladoria-Geral da União (CGU) e a Advocacia Geral da União (AGU) com a construtora Andrade Gutierrez. Serão 16 parcelas anuais, corrigidas pela taxa básica de juros (Selic), já que o valor total tem base de cálculo de agosto de 2018.

— O acordo foi feito no âmbito da Operação Lava Jato e prevê o ressarcimento em relação aos empreendimentos dos quais a companhia participa, direta ou indiretamente, por meio de suas controladas. Também serão beneficiadas as controladas Chesf, Eletronorte, Furnas e Eletronuclear. Valor

Saída da Norte Energia O Conselho de Administração da Eletrobras aprovou o aumento de capital da subsidiária Eletronorte em R\$ 1,9 bilhão, com a emissão de 13.951.250 de novas ações ordinárias nominativas. As ações serão subscritas e integralizadas pela Eletrobras com as ações ordinárias que detém na Norte Energia (NESA), operadora da UHE Belo Monte, equivalente a 15% do capital social.

— Com a operação, a Eletrobras deixará de deter participação direta na NESA e permanecerá com a participação indireta de 49,98%, por meio das controladas Eletronorte e Chesf. Reuters

Vivo inaugura usina solar no RN A Vivo inaugurou na quinta (3/2), em Nova Cruz, sua primeira usina de geração distribuída no Rio Grande do Norte. Construída com o Grupo Gera, a usina fotovoltaica ocupa área de oito hectares e deve gerar 4.905 MWh/ano para suprir o consumo de mais de 320 unidades da Vivo.

— É a 22ª usina da empresa de telefonia a entrar em operação no país. Juntas, abastecem 7.770 unidades consumidoras e produzem 192.194 MWh/ano.

— O programa de GD da Vivo prevê 85 plantas, à base das fontes solar, hídrica ou biogás. A empresa calcula que a produção própria de energia responderá por 89% do seu consumo em baixa tensão, atendendo mais de 30 mil unidades em todo o país, com cerca de 711 mil MWh/ano de energia.

Mercury Renew antecipa operação de usina solar em PE A Mercury Renew, empresa especializada em geração de energia renovável do Grupo Comerc, iniciou a energização da UFV Bon Nome, que teve investimentos de mais de R\$ 400 milhões em São José de Belmonte (PE), disse a companhia na sexta (4/2).

— A usina tem potência de 130 MWp, com previsão de produção de 275GWh/ano de energia. Sua operação foi antecipada em dois meses. A energia será vendida para a comercializadora Tradener, num contrato de 20 anos.

— A Mercury Renew está atualmente implantando outros dois empreendimentos de energia renovável: Castilho (270 MWp), que será o maior projeto solar do estado de São Paulo e entrará

em operação no quarto trimestre de 2022; e Hélio Valgas (670 MWp), em Minas Gerais, que entrará em operação em 2023. Reuters

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/02/2022

PREÇO DO CBIO SUPERA R\$ 70 NA PRIMEIRA SEMANA DE FEVEREIRO

Produtores emitiram 35,4% da meta de CBIOS até o momento, segundo MME

Por epbr - 7 de fevereiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Política energética, Transição energética



Usina Buriti, sucroalcooleira localizada em Buritizal/SP (foto: Copersucar/Divulgação)

A emissão de créditos de descarbonização do RenovaBio (CBIOS) alcançou 12.752.274 de títulos no acumulado do ano até a primeira semana de fevereiro, de acordo com dados do Ministério de Minas e Energia (MME) divulgados na sexta (4/2).

O preço médio das negociações na semana de 31 de janeiro a 4 de fevereiro ficou em R\$ 73,03. O valor superou a média do ano até

3/2, de R\$ 65,96 por título.

O preço médio contando apenas os dias de fevereiro ficou em R\$ 73,37.

Ao todo, os 12,7 milhões de títulos representam 35,44% da meta anual para 2022, fixada em 35,98 milhões de CBIOS pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

O volume emitido até agora equivale a 12,7 milhões de toneladas de CO₂ que deixaram de ser lançadas na atmosfera – cada CBIO equivale a uma tonelada de carbono que deixou de ser emitida no ciclo de vida do biocombustível.

Em 2030, a emissão deve alcançar 90,7 milhões de CBIOS. Esses valores são revisados anualmente.

Até o momento, apenas 0,32% dos créditos de descarbonização emitidos foram aposentados – 115,7 mil títulos.

Do número de CBIOS disponíveis no ano até então:

- 19,91% (7.165.331 títulos) estão nas distribuidoras – parte obrigada;
- 14,87% (5.348.718) nas produtoras de biocombustíveis;
- 0,66% (238.325) com partes não obrigadas.

MME quer desenvolver mercado de derivativos

O Ministério de Minas e Energia está trabalhando para desenvolver o mercado de derivativos com a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) e com a Bolsa de Valores B3, afirma Pietro Mendes, diretor do Departamento de Biocombustíveis do MME.

Segundo o diretor, o crescimento do produto que, em 2020, negociou R\$ 650 milhões, e, em 2021, R\$1,17 bilhões, tem impulsionado o interesse pelo CBIO.



“Temos que aumentar a liquidez do produto e uma das etapas que precisam ser cumpridas, para que o crédito de descarbonização seja listado, é ter uma curva de preços do CBIO com o desenvolvimento dos derivativos”, explicou durante live da Agência Estado na semana passada.

“Já iniciamos esse processo com vistas à alteração da Portaria 419 – que estabelece as regras de comercialização dos CBIOs –, alteração que irá para uma consulta pública que, esperamos, possa receber outras sugestões de alteração”, acrescentou.

A integração do RenovaBio tanto com o mercado internacional quanto com o futuro mercado regulado de carbono do Brasil são outras preocupações.

De acordo com o próprio MME, o ministério tem participado das discussões em torno do PL 528/21, do deputado Marcelo Ramos (PL/AM), que cria o mercado regulado de carbono brasileiro.

“O que tem sido pleiteado, através da apresentação de emendas ao texto original, é que seja dado o mesmo tratamento tributário do crédito de carbono ao CBIO, deixando-o isento do PIS/Cofins e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL)”, diz em nota.

Preço do carbono na Europa perto dos 100 euros

O preço das licenças no mercado de carbono da União Europeia fechou em alta recorde acima de 96 euros na sexta (4/2), com analistas esperando que o nível simbólico de 100 euros possa ser ultrapassado em breve, aponta a Reuters.

De acordo com a agência, o preço do carbono aumentou mais de 200% desde o início de 2021, devido a fatores como o aumento dos preços do gás e aumento da demanda pelo carvão – o que elevou as emissões e a necessidade de compra de licenças.

O contrato de licença de carbono da UE de referência atingiu a máxima de 97,50 euros por tonelada na sexta, e terminou o dia em 96,43 euros. Foi o maior fechamento desde o lançamento do mercado de carbono em 2005.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/02/2022

O QUE EMPRESAS ESTÃO FAZENDO PARA CORTAR EMISSÕES DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Setor sofre pressão de clientes que também necessitam reduzir pegada de carbono em suas cadeias de suprimento

Por *Nayara Machado - 4 de fevereiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Diálogos da Transição, Transição energética*

Editada por *Nayara Machado*
nayara.machado@epbr.com.br

Responsável por 90% de todo o comércio global, o transporte marítimo responde por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e tem compromisso de cortar esse volume pela metade até 2050 para cumprir acordo da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês).

O caminho para chegar lá é longo, já que o setor está entre os mais difíceis de descarbonizar. Mas o ano de 2022 deve assistir vários marcos sendo alcançados, segundo analistas da S&P Global Platts Analytics.

Entre os destaques, a Platts aponta um par de embarcações marítimas movidas a hidrogênio atingindo a água e oito navios que estarão prontos para serem abastecidos com amônia como combustível alternativo.

“Embora não seja alimentado por hidrogênio em si, o primeiro grande transportador de hidrogênio liquefeito (LH2) carregará sua primeira carga de hidrogênio na Austrália no início de 2022, uma indicação precoce de que o comércio internacional de hidrogênio pode ser viável”, destaca uma análise sobre tendências de transição para este ano.

As próprias empresas se movimentam em direção a essa nova economia de baixo carbono.

Em janeiro, a dinamarquesa A.P. Moller-Maersk — segunda maior empresa do setor — anunciou que pretende zerar suas emissões até 2040, uma década à frente de sua ambição inicial até 2050.

A MSC, principal concorrente da Maersk, tem meta de ser carbono neutra até 2050 — também mais ambiciosa que a acordada na IMO.

Ambas as companhias revelaram que vêm sofrendo enorme pressão dos clientes que também necessitam reduzir a pegada de carbono em suas cadeias de suprimento.



Maersk aposta no metanol verde, encomendou oito navios movidos ao combustível carbono neutro e prometeu só adquirir novas embarcações do tipo (foto: navio da Maersk no porto de Rotterdam/Divulgação)

Novos (e não tão novos) combustíveis

Entre as opções em estudo capazes de substituir os combustíveis fósseis estão o hidrogênio e a amônia verde, biocombustíveis e a eletrificação de fontes renováveis. Dados da Irena apontam que essas fontes poderiam reduzir em 80% as

emissões do setor nos próximos 30 anos. Veja na reportagem de Gabriel Chiappini

A Maersk vem apostando no metanol verde. No ano passado, a empresa anunciou a encomenda de oito navios capazes de operar com o combustível neutro em carbono e prometeu encomendar apenas novas embarcações que utilizem o metanol verde.

O metanol, inclusive, tem sido apontado como um dos favoritos, já que os custos para modificar os motores existentes para metanol são significativamente mais baixos em comparação com outros combustíveis alternativos.

Até 2030, a companhia espera que um quarto de todo o seu frete marítimo seja transportado por combustíveis verdes. Isso representaria emissões pelo menos 65% menores do que os atuais fósseis, incluindo o gás natural liquefeito (GNL).

O GNL, aliás, vem sendo utilizado por muitas companhias como um combustível de transição, por ser menos poluente que o bunker marítimo.

Um exemplo é a transportadora francesa CMA CGM, que atualmente possui 24 navios em operação movidos a GNL e deverá expandir essa frota para 44 nos próximos dois anos.

Já a comerciante de commodities suíça Trafigura se uniu à alemã Hy2gen — produtora de H2V — para estudar as necessidades da indústria naval de amônia verde.

Nesta quarta (3/1), as empresas anunciaram a construção de uma planta de amônia verde na Noruega destinada à produção de combustível para navios.

No Brasil, a multinacional dinamarquesa Bunker One anunciou uma parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) para estudar a viabilidade de adição de 7% de biodiesel ao óleo diesel marítimo.

De acordo com Flavio Ribeiro, presidente da Bunker One, a empresa já desenvolve projetos deste tipo em outros países e o Brasil é um mercado importante.

No longo prazo, a multinacional espera se posicionar como fornecedora global de combustível marítimo com biodiesel.

Pagando a conta

Desenvolver esses novos combustíveis vai demandar cerca de US\$ 1,5 trilhão em investimentos nos setores de energia e químico, nos próximos anos, e as empresas que dependem de transporte marítimo estão dispostas a pagar uma parte, mostra levantamento do Boston Consulting Group (BCG).

Entre as 125 empresas consultadas, 71% afirmaram que pagariam mais caro por um frete neutro em carbono, enquanto 67% estão menos inclinadas a trocar de fornecedor caso ele seja neutro em carbono.

Em média, os clientes afirmam que pagariam 2% a mais em um frete sustentável.

O valor ajuda, mas não consegue cobrir os custos dessa transição — 99% da energia usada no setor é de origem fóssil.

Outra alternativa em estudo é um imposto de carbono para financiar novos combustíveis, seria o primeiro para qualquer setor industrial.

A Câmara Internacional de Navegação (ICS, em inglês), que representa mais de 80% da frota mercante, defende a medida como instrumento para acelerar a transição.

No início de outubro do ano passado, o grupo enviou à IMO um documento detalhando medidas urgentes para ajudar o setor a atingir emissões líquidas zero de CO₂ até 2050 — uma pressão também para dobrar a ambição atual.

A ICS acredita que uma medida baseada em taxas globais obrigatórias é preferível a aplicações de impostos unilaterais, a exemplo da proposta da Comissão Europeia que deseja estender seu Sistema de Comércio de Emissões (EU ETS) ao transporte marítimo internacional.

Artigos da semana:

– Decreto para tratar das eólicas offshore preenche lacuna jurídica, mas aguarda regulação, escrevem Raphael Gomes e Pedro Dante, sócios da área de Energia do escritório Lefosse. Próximo passo esperado é a regulação da fonte pela Aneel e procedimentos técnicos do operador do sistema elétrico.

– Lítio, hidrogênio e a eletrificação da frota: O colunista Marcelo Gauto fala sobre a rivalidade de baterias de lítio e hidrogênio como opções para armazenamento de energia elétrica renovável.

– O desafio da descarbonização da matriz energética mundial: Emílio Matsumura e Marina Azevedo, do Instituto E+ Transição Energética, destacam que as ações de descarbonização indicadas nos planos nacionais não conseguirão levar a uma completa eliminação das fontes fósseis.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

UM TERÇO DAS CONCESSÕES PREVISTAS PARA ESTE ANO NÃO DEVE SAIR DO PAPEL, SEGUNDO ESPECIALISTAS

Governo federal e estados correm para oferecer em leilões à iniciativa privada 63 projetos, mas investidores e advogados em infraestrutura veem entrave, em ano eleitoral, em ao menos 23 deles

Por Ivan Martínez-Vargas



Para secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, cronograma de desestatização do Porto de Santos é “apertado”. Foto: Jonne Roriz / Agência O Globo

SÃO PAULO — O Ministério da Infraestrutura e as administrações estaduais correm contra o relógio para licitar projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) no ano eleitoral. No entanto, entre investidores e advogados do setor de

infraestrutura, a expectativa é que um terço não saia do papel em 2022.

Um levantamento do GLOBO feito com dados da consultoria Radar PPP mapeou 63 empreendimentos estaduais e federais com projetos avançados e consultas públicas encerradas, prontos para passarem pelos tribunais de contas e irem a leilão.

Advogados com experiência no setor classificaram ao menos 23 como inviáveis ou com dificuldades para terem contrato assinado em 2022.

Há ainda o caso da desestatização do Porto de Santos. Embora esteja em consulta pública e seja uma das principais apostas do governo Jair Bolsonaro, a avaliação é a de que não deve ser possível licitá-lo neste ano.

— Os que tiverem edital publicado até abril terão empuxo maior. Até por ser um ano eleitoral, haverá energia política para que o que está na reta final seja efetivamente leiloado. O que não ficou pronto até ali deve arrefecer e perder prioridade — diz Luís Felipe Valerim, professor da FGV Direito.

Têm mais chance os projetos com modelos de concessão testados, como rodovias, aeroportos e terminais portuários, observa Lucas Sant’Anna, do escritório Machado Meyer. Os emperrados por controvérsias técnicas ou políticas terão mais dificuldade para sair este ano, avalia o advogado.

Nessa lista está a Ferrogrão, uma das prioridades do governo. O projeto ferroviário para escoar produção agrícola foi travado por uma liminar do Supremo Tribunal Federal (STF) com julgamento previsto para junho. Ainda assim, o Ministério da Infraestrutura prevê 56 concessões neste ano.

— A maioria dos projetos já está no Tribunal de Contas da União (TCU) ou em vias de publicação de edital. A fase mais delicada é a audiência pública, porque tende a ser politizada — diz Natália Marcassa, secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias da pasta.

Ela admite que o cronograma de desestatização do Porto de Santos é “apertado”, mas diz que ainda há tempo para fazer este ano. O mesmo para a Ferrogrão, caso o STF decida em favor do governo até junho.

Distrito Federal e Rio de Janeiro tiveram todos os seus projetos classificados com bandeira amarela (incerteza) ou vermelha (inviável para este ano), má notícia para os governadores Ibaneis Rocha (MDB) e Claudio Castro (PL), que devem tentar a reeleição.

— No Rio, a nova concessão do Maracanã não deve sair por motivos mais políticos do que técnicos — afirma Valerim, que critica a estrutura burocrática e diz que isso atrasa até projetos que poderiam ser licitados mais facilmente.

No RJ, edital só em outubro

A Secretaria da Casa Civil do Rio diz que “trabalha na construção da modelagem, após receber contribuições da audiência pública realizada no fim do ano e da análise jurídica”.

Uma nova consulta pública deve ser feita em fevereiro e não há data prevista para a publicação de edital do Maracanã. Na área de rodovias, o governo fluminense pretende publicar só em outubro o edital para o lote de 238 quilômetros nos eixos Noroeste e Norte. Outro, de 516 quilômetros, iniciou a fase de audiências públicas em janeiro.

A Secretaria de Projetos Especiais do Distrito Federal informou não ter previsão para leilões porque a decisão depende das secretarias relacionadas a cada projeto.

A maioria está ligada à mobilidade urbana. Estão na lista projetos para a construção de ativos novos, considerados pelos especialistas mais difíceis de atrair interessados, como um bonde do tipo VLT de 22km e a abertura da Avenida das Cidades e da Via Ponte Paranoá.



No Rio de Janeiro, não há data prevista para a publicação de edital do Maracanã. Foto: Infoglobo

Os projetos ainda estão sob análise do tribunal de contas local. Só há previsão para os editais de concessão do metrô e do terminal rodoviário de Brasília, que já existem: junho próximo.

Em São Paulo, o governo diz que a maioria dos projetos da gestão de João Doria (PSDB) deve ter edital na rua até abril, quando o governador deve renunciar para concorrer ao Planalto. O vice Rodrigo Garcia assume e tenta a reeleição.



Segundo a Subsecretaria de Parcerias de São Paulo, o atual governo já assinou nove contratos e pretende estruturar ao menos mais seis neste ano. O ativo mais relevante é a PPP do Rodoanel Norte, que teve edital publicado neste mês. Estão nessa lista rodovias do Bloco Noroeste e parques.

Vista aérea das obras do Rodoanel Norte, às margens da rodovia Fernão Dias (BR-381), na altura do km 92, em Guarulhos, em 2018. Foto: WPP /

Agência O Globo / Agência O Globo

Na licitação do Complexo do Ibirapuera, a previsão de demolição de parte da estrutura do ginásio e a construção de um shopping no local gerou uma avalanche de críticas.

Eletrobras:TCU pode dar sinal verde para privatização da empresa em fevereiro

O Trem Intercidades ainda está em fase de análise de contribuições da consulta pública e deve ter edital publicado até maio, mas o advogado Rodrigo Campos, ex-diretor da Artesp e sócio do escritório Porto Lauand, adverte que a licitação da linha é complexa:

— É um projeto de difícil implantação porque tem muita desapropriação. O trecho é o de uma macrometrópole. Entre Jundiaí e Campinas temos um corredor único.

Situação melhor em MG e RS

Em Minas, o desafio da gestão de Romeu Zema (Novo) é leiloar oito projetos que já terminaram as consultas públicas. O do rodoanel de Belo Horizonte teve edital no início deste ano. No Rio Grande do Sul, todos os programas com consulta pública já feita devem sair neste ano, segundo os especialistas.

Destaca-se a concessão de 1.131 quilômetros de rodovias estaduais, agrupadas em três lotes. Um deles já tem leilão marcado para 13 de abril. O governador Eduardo Leite (PSDB), derrotado nas prévias tucanas, não é candidato à reeleição e pretende realizar todos os leilões em agosto para conseguir assinar os contratos ainda em 2022.

Projetos em risco



63

Número de propostas de PPPs e concessões em estudo no país



23

Número de projetos que não devem ser executados antes do fim do ano, segundo especialistas



Parte das concessões planejadas pelos governos federal e estaduais não deve sair do papel. Há 63 propostas de PPPs e concessões em estudo no país, mas 24 deles não devem ser executados antes do fim do ano, segundo especialistas.

Com muita dificuldade de sair em 2022

- Novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento (BA)
- Aeroporto de Lençóis (BA)
- VLT W3 (DF)
- Metrô de Brasília (DF)
- Trem Intercidades (SP)
- Complexo do Ibirapuera (SP)

Ferrogrão (Governo Federal)
Desestatização do Porto de Santos (Governo Federal)*

Com incertezas de viabilidade em 2022

- 1 Ceasa-BA (BA)
- 2 Avenida das Cidades (DF)
- 2 Estacionamento Rotativo de Brasília/Zona Verde (DF)
- 2 Estádio Otoni Filho (DF)
- 2 Mercado Central de Brasília (DF)
- 2 Rodoviária do Plano Piloto (DF)
- 2 Restaurantes comunitários de Brasília (DF)
- 2 Via Ponte Paranoá (DF)
- 2 Loteria Estadual (DF)
- 4 Maracanã (RJ)
- 4 Concessão de rodovias (RJ-122, RJ-158, RJ-160, RJ-186) (RJ)
- 4 Concessão de rodovia RJ-244 (RJ)
- 4 Segunda concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (Governo Federal)
- 3 e 5 Aeroportos dos Blocos Norte II e SP-MS
- 3 Concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos (SP) (Segunda Concessão)
- 6 Sistema de Transporte Ferroviário de Passageiros na Região Metropolitana de BH (MG)

* Não faz parte da lista de 23 projetos, pois está em fase de consulta pública, mas a avaliação é que não será licitado este ano.

Fontes: Luís Felipe Valerim, professor da FGV Direito; Lucas Sant'Anna, sócio do Machado Meyer; João Paulo Pessoa, sócio do escritório Toledo&Marchetti; Rodrigo Campos, sócio do Porto Lauand; Radar PPP.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/02/2022

GUEDES RESISTE E TENTA BARRAR PEC DOS COMBUSTÍVEIS COM BASE NA LEI ELEITORAL

Ministro quer redução de impostos apenas sobre o diesel

Por Manoel Ventura



O ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, e o ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Adriano Machado / Reuters/25-01-22

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, ainda tenta convencer o presidente Jair Bolsonaro a desistir de patrocinar a Proposta Emenda à Constituição (PEC) apresentada na semana passada à Câmara dos Deputados e que permite até zerar os impostos federais e estaduais sobre todos os combustíveis. Um dos argumentos de Guedes

são as barreiras impostas pela legislação eleitoral.

PEC dos Combustíveis e Refis: Projetos em ano eleitoral podem deixar bomba fiscal de mais de R\$ 100 bi

Formalmente apresentada pelo deputado Christino Áureo (PP-RJ), a PEC foi escrita na Casa Civil, como atesta os dados do documento distribuído pelo deputado a colegas.



A lei eleitoral veda a concessão de benefícios em ano de eleições. Foi por isso que o governo deixou para a base aliada o papel de apresentar a proposta formalmente.

Mas auxiliares de Guedes têm dito que o fato da PEC ter sido escrita na Casa Civil virou um “batom na cueca” contra a proposta e argumentando que isso pode acabar indo parar na Justiça Eleitoral contra a campanha de Bolsonaro.

Áureo é correligionário do ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, um dos principais entusiastas da PEC.

A redução do preço dos combustíveis é uma das principais obsessões do Palácio do Planalto num momento em que a inflação alta é uma dor de cabeça para o presidente.

Guedes defende a redução dos impostos federais (PIS/Cofins) apenas sobre o diesel, enquanto a PEC apresentada na Câmara na semana passada autoriza uma ampla desoneração, inclusive sobre a gasolina. A proposta pode gerar um impacto de R\$ 54 bilhões para o governo federal, de acordo com cálculos da equipe econômica.

Aval de Bolsonaro

A PEC foi apresentada com aval de Bolsonaro, mesmo após o acordo com Guedes para permitir a redução de impostos apenas sobre o diesel, o que geraria um impacto de R\$ 18 bilhões.

Em todos os casos não haverá compensação (aumento de receita ou corte de gastos), como determina a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Para Guedes, é melhor um projeto de lei que está em tramitação no Senado, combinada com uma mudança na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) deste ano. A mudança na LDO permitiria reduzir o imposto sobre o diesel sem compensação, enquanto o projeto de lei muda a cobrança do ICMS dos estados.

Atualmente, o ICMS é cobrado considerando um percentual sobre o preço. Com isso, se o preço do combustível sobe, o valor cobrado também sobe.

Já aprovado na Câmara, o projeto determina que o ICMS será um valor fixo cobrado sobre o litro do combustível. É esse modelo que é usado para cobrar os impostos federais — no caso da gasolina, por exemplo, são R\$ 0,69 por litro de PIS/Cofins e Cide.

O projeto ainda impede as alíquotas de excederem o valor médio praticado ao longo dos dois exercícios anteriores. Para o primeiro ano de vigência, os valores não poderiam ficar acima da média observada em 2019 e 2020.

Tramitação depende de 171 assinaturas

Para a PEC de Christino Áureo começar a tramitar oficialmente, ainda são necessárias as assinaturas de 171 deputados. No mesmo dia em que ele apresentou a proposta, o senador Carlos Fávaro (PSD-MT) protocolou uma outra que permite que a União repasse até R\$ 5 bilhões a estados e municípios, para projetos de mobilidade urbana que beneficiem idosos.

Cria ainda um auxílio diesel de R\$ 1,2 mil para caminhoneiros, eleva de 50% para 100% o subsídio ao gás de cozinha para famílias de baixa renda, e reduz impostos federais não só sobre os combustíveis, mas também sobre a energia elétrica.

A proposta, apelidada de “PEC da Irresponsabilidade Fiscal” e “PEC Kamikaze”, pode provocar uma perda de receita superior a R\$ 100 bilhões, conforme cálculos da área econômica.

Para auxiliares de Guedes, essa PEC tem potencial de “explodir tudo”, por conta do forte impacto sobre as contas públicas: aumentar o dólar, a inflação e os juros.

De acordo com integrantes da equipe econômica, o dólar estava dando sinais de arrefecimento — o que ajudaria uma queda nos preços, inclusive os de combustíveis. A negociação da PEC pode fazer esse cenário mudar, alertam auxiliares de Guedes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/02/2022

INGRESSO DE R\$ 35 BI EM RECURSOS DE ESTRANGEIROS ESTE ANO DÁ FOLEGO AO MERCADO FINANCEIRO

Bolsa brasileira mais barata após desvalorização de 2021 e busca por papeis de commodities atraem investidor, que vê riscos mais adiante

Por Vitor da Costa



Investidores estrangeiros injetam mais de R\$ 35 bi no mercado financeiro do Brasil neste início de 2022 Foto: Arquivo

RIO — Impulsionado pela entrada de recursos de investidores estrangeiros, o mercado financeiro iniciou o ano em trajetória de recuperação. O Ibovespa, índice de referência na Bolsa, acumula alta de 7,08%, e o dólar tem queda de 4,56% até sexta-feira.

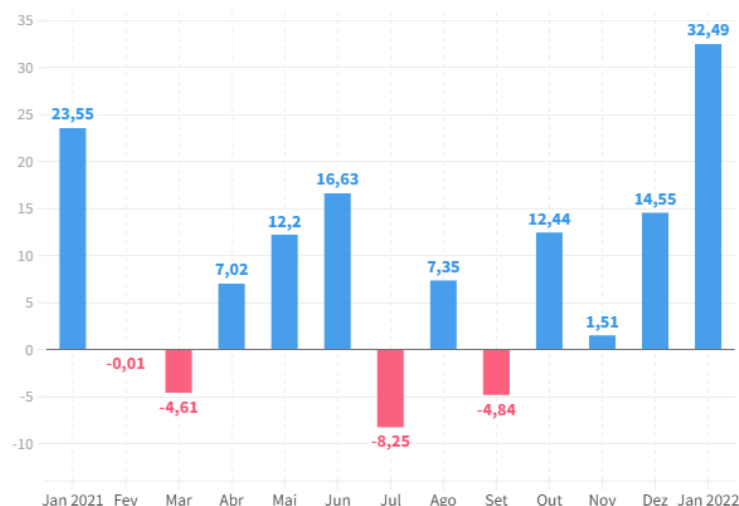
No mês de janeiro, a Bolsa atraiu R\$ 32,49 bilhões de investidores fora do Brasil, o quarto mês seguido de ingresso de recursos e a segunda maior marca em um período de dez anos. Até 2 de fevereiro, esse movimento prosseguia em alta, com um total de R\$ 35,10 bilhões aplicados.

As razões que justificam o apetite destes investidores são várias. A Bolsa brasileira ficou barata depois de ter acumulado desvalorização de 11,93% no ano passado. Além disso, analistas apontam um movimento de busca por papéis ligados a commodities.

Volume de recursos

(Fluxo* por mês em R\$ bilhões)

No ano, até 2 de fevereiro, investidores já aplicaram **R\$ 35,10 bi** no país



*Mercado secundário
Fontes: B3

Eleição em segundo plano

A preocupação com fatores econômicos deixou em segundo plano o que seria impensável em outros tempos: o cenário eleitoral. Economistas de bancos e gestoras, em geral, evitam discutir abertamente as expectativas para a disputa deste ano. Em conversas reservadas, afirmam que Lula e o presidente Jair Bolsonaro, os dois primeiros nomes nas pesquisas, têm histórico bastante conhecido.

A avaliação entre os analistas é que alguns dos potenciais medos de

guinada na condução do país já foram incorporados aos preços no fim do ano passado. Além disso, a leitura é que as principais candidaturas devem se aproximar do centro e adotar postura mais pragmática.

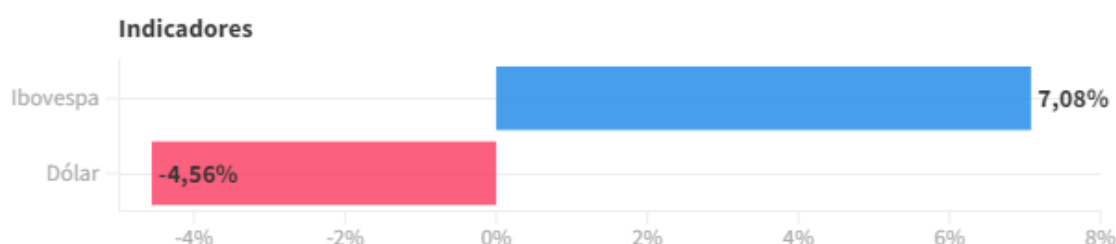
Isso não significa, porém, que o mercado financeiro esteja imune aos rumos da corrida eleitoral, ao vaivém das pesquisas e às sinalizações dos presidencialistas.

— O quadro político está mais ou menos estabelecido, mas tem dinâmicas que surpreendem. Talvez tenhamos uma piora disso na segunda metade do ano, quando ficar mais claro o quadro que vamos ter para a sucessão presidencial — afirmou Alexandre Schwartzman, economista e ex-diretor do Banco Central.

A percepção de risco eleitoral adiante não é o único fator que coloca em dúvida a manutenção da calma. A partir de março, o mercado deve passar por uma “virada de chave” com o início do processo de aumento dos juros pelo Federal Reserve (Fed, o banco central americano).

Enquanto não chega esse momento, o país tem se beneficiado de uma corrida por “ações de valor”, papéis de empresas com histórico mais consolidado e ligados à “velha economia”, como as commodities. Na sexta-feira, o barril do Brent superou os US\$ 93, na maior cotação em sete anos, e parte do mercado avalia que há espaço para chegar aos US\$ 100 nos próximos meses.

O comportamento dos indicadores no ano



Fontes: B3

 A Flourish chart

Essa procura ocorre em um momento em que os negócios ligados à tecnologia enfrentam forte oscilação. A Nasdaq, que reúne papéis do setor, acumula queda de 9,89% no ano. O Facebook teve a maior perda de valor de mercado da história na semana passada, após o balanço decepcionar investidores, e a Amazon, a maior valorização já registrada de uma companhia americana em um único pregão.

— Em momentos de aperto monetário ou ambiente inflacionário, os investidores, de maneira geral, procuram portos seguros e vão para ações de valor. E o Brasil tem uma Bolsa com maior composição de papéis de valor do que de tecnologia — afirmou o diretor da Santander corretora, André Rosenblit.

Com mais dinheiro entrando, a cotação do dólar cai. A moeda chegou a ser negociada abaixo de R\$ 5,30 neste começo de ano e encerrou na última sexta-feira a R\$ 5,32. Para André Kitahara, gestor de portfólio macro da AZ Quest, a janela até maio pode seguir sendo favorável ao real.

— Isso (a rotação) beneficia todo mundo que tem 'value'. O real é super 'value', porque somos um país que exporta commodities. Se os ativos relacionados a commodities se apreciarem, a tendência é o real se apreciar — explica Kitahara.



Uma desaceleração mais forte dos índices de inflação poderia ajudar a moeda local, à medida que aumentaria o juro real (diferença entre o juro nominal e a inflação), tornando o país ainda mais atraente para o ingresso de recursos.

Riscos fiscais

— Estamos com uma moeda que se depreciou bastante e muitas empresas estão sendo vendidas (ações na Bolsa) a preços interessantes. Foi um conjunto de fatores que ajudou agora, mas não tinha ajudado no passado — afirmou o sócio-fundador e diretor de Investimentos da Kinitro Capital, Carlos Carvalho.

No radar dos investidores, porém, pairam ainda os riscos fiscais e a redução de liquidez no exterior em um cenário de alta de juros. A mudança na política monetária americana pode fazer com que os investidores prefiram se proteger na segurança do dólar e dos títulos do Tesouro dos EUA.

— Muito provavelmente, janeiro vai ser o melhor mês do ano em termos de entrada de estrangeiros. E avalio que vamos ter uma pausa na queda do dólar frente ao real — afirmou Rosenblit.

Vale lembrar que o Banco Central (BC) também está em trajetória de alta de juros, embora se espere uma magnitude menor na próxima reunião. Semana passada, o BC elevou a taxa para 10,75% ao ano, o que significou uma volta ao patamar de dois dígitos após quase cinco anos.

O diferencial de juros em relação ao exterior ajuda o real, pois permite que investidores tomem dinheiro em países com taxas mais baixas e invistam em outros com juro maior e, portanto, maior rentabilidade.

— De forma geral, o diferencial de juros tem impacto, mas não é o principal. A taxa de câmbio depende muito do que acontece com o preço de commodities, do que acontece com o dólar relativamente a demais moedas e de medidas de risco-país — ressaltou Schwartzman, para quem o Brasil surfou na onda positiva dos emergentes no início do ano.

O aumento de juros pode, porém, afugentar o investidor local, pois torna mais atraente o investimento em renda fixa. Somente neste ano, o saldo está negativo em R\$ 5,96 bilhões para pessoas físicas e em R\$ 3,65 bilhões para o investidor institucional.

Desde o segundo semestre do ano passado, fundos de ações já têm que lidar com pedidos de resgate, o que penaliza, sobretudo, as empresas com menor liquidez em Bolsa.

Para Rosenblit, do Santander, a projeção de preço-alvo do Ibovespa no fim do ano é de 125 mil pontos. Hoje, está em 112.245 pontos. Mas o que se espera até lá é uma trajetória de altos e baixos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SHELL E GERDAU SE UNEM PARA CONSTRUÇÃO DE PARQUE SOLAR EM MINAS GERAIS

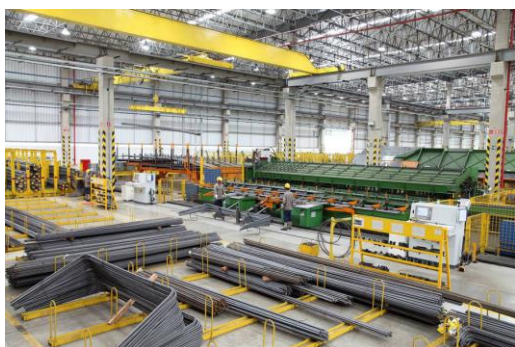
As empresas se juntaram em uma iniciativa que busca atender suas metas ligadas ao cuidado com o meio ambiente

Por Wagner Gomes, O Estado de S.Paulo

A Shell e a Gerdau fecharam um acordo de parceria de negócios (joint venture) para desenvolvimento, construção e operação de um novo parque solar no Estado de Minas Gerais, a ser construído em 2023.

Com participação igualitária das duas empresas, o acordo prevê que o parque deverá ter capacidade instalada de aproximadamente 260 MWp, fornecerá 50% do volume produzido para unidades de produção de aço da Gerdau no Brasil, na modalidade de autoprodução. A outra metade será negociada no mercado livre por meio da Shell Energy Brasil, a comercializadora de energia da Shell.

A parceria poderá viabilizar o desenvolvimento de aproximadamente um terço da capacidade total do parque solar. A Shell seguirá buscando outros clientes de longo prazo - como autoprodutores, por exemplo - para endereçar o volume remanescente do complexo. "A iniciativa com a Gerdau está alinhada à estratégia global do Grupo Shell de oferecer soluções de energia limpa a clientes e avançar na descarbonização, representando mais um importante investimento na jornada pela transição energética", diz a Shell.



Gerdau quer ser neutra em carbono em 2050 Foto: Gerdau

Metas verdes

Em 2021, o Grupo Shell firmou compromisso global de atingir emissões líquidas zero até 2050, com a meta complementar de redução de emissões absolutas em 50% até 2030 em comparação a 2016.

Para a Gerdau, a iniciativa também está alinhada ao compromisso da empresa de reduzir suas emissões de gases de efeito estufa dos escopos 1 e 2 de seu inventário, para 0,83 t de CO₂e por tonelada de aço, valor 50% inferior à média global da indústria do aço.

O acordo de parceria para a construção do parque solar ainda depende de aprovação das autoridades regulatória e concorrencial brasileiras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/02/2022

BOLSONARO DEFENDE PEC DOS COMBUSTÍVEIS: 'MOMENTO DE EMERGÊNCIA'

Presidente voltou a apoiar revisão de impostos sobre combustíveis; medida é contestada por Paulo Guedes

Por Vinícius Valfré, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro voltou a defender, neste domingo, 6, a revisão da carga tributária sobre combustíveis e minimizou perdas fiscais com propostas em tramitação no Congresso. Para Bolsonaro, a composição do preço dos combustíveis "é bastante grave".



"Tem que pensar no povo, não no Estado. Em primeiro lugar, a população", disse, ao retornar ao Palácio da Alvorada após um passeio por Brasília e pelo entorno.

Jair Bolsonaro; Contrariando a equipe econômica, presidente e a ala política do governo deram sinal verde a uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), apresentada pelo deputado Christino Áureo (Progressistas-RJ) na quinta Foto: Gabriela Biló/Estadão

Contrariando a equipe econômica, Bolsonaro e a ala política do governo deram sinal verde a uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), apresentada pelo deputado Christino Áureo (Progressistas-RJ) na quinta-feira, 3. O texto autoriza estados e municípios a reduzirem total ou parcialmente as alíquotas de tributos de suas competências em 2022 e 2023 sem necessidade de compensação fiscal, como é exigido hoje pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

"A PEC não é impositiva, é autorizativa em momento de emergência", argumentou Jair Bolsonaro neste domingo.

A proposta, se promulgada, representará renúncia de até R\$ 54 bilhões, segundo a equipe econômica do governo. A equipe do ministro Paulo Guedes, da Economia, defende a redução de tributos apenas para o óleo diesel e com compensação orçamentária.

O presidente voltou a jogar a culpa pelo valor elevado nos postos de gasolina na cobrança do ICMS definida pelos governadores. "A composição do preço dos combustíveis é bastante grave. Desde janeiro de 2019 o valor, por parte do governo federal, sempre foi o mesmo. Já no tocante ao ICMS, quase dobrou o valor desses impostos", declarou.

Além da PEC protocolada na Câmara, uma outra proposta surgiu no Senado para reduzir tributos de combustíveis. Apelidada de "PEC kamikaze" por técnicos da área econômica, o texto do senador Alexandre Silveira (PSD-MG) pode ter impacto superior a R\$ 100 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/02/2022

PARA ATRAIR INVESTIDOR PRIVADO, CONCESSÕES VÃO REUNIR VÁRIOS MUNICÍPIOS

Governo federal quer regulamentar serviço de resíduos sólidos de forma a garantir viabilidade financeira em cidades menores

Por Amanda Pupo, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - Após a regionalização dos serviços de água e esgoto avançar no Brasil, o governo federal aposta na formação de blocos de municípios para dar escala financeira às atividades relacionadas aos resíduos sólidos. O País já convive com consórcios de municípios nessa modalidade, mas ainda precisa avançar para superar a falta de investimentos no setor – tanto para adequação desses blocos como para a criação de novos.

Na prática, cada bloco de municípios tem potencial de gerar uma nova concessão, na qual uma empresa privada ficará responsável pela construção e manutenção do aterro sanitário. "O objetivo é regulamentar essa questão", afirmou o secretário Nacional de Saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, Pedro Maranhão, ao Estadão/Broadcast.



País precisa avançar para superar a falta de investimentos no setor de resíduos sólidos
Foto: Dida Sampaio/Estadão

Para isso, a pasta precisará considerar duas realidades. Primeiro, a das regiões onde os municípios já usam um mesmo aterro, nas quais precisará haver uma transição da prestação atual para o novo modelo de concessão. "Nós estamos estudando uma forma daquilo ser regionalizado. Não faz sentido não aproveitar essa estrutura prévia de organização", afirmou Maranhão. Segundo ele,



no entanto, ainda não há definição sobre o prazo de transição que será aplicado nessas situações, o que está sendo discutido com o mercado.

Na segunda situação, o ministério trabalha com as diretrizes de organização de consórcios para a concessão de novos aterros sanitários. No setor, a formação de blocos é vista como essencial para viabilizar a chegada de investimentos para o manejo dos resíduos. Sem ela, alguns municípios isolados não conseguem ter escala para contratar uma empresa privada e fechar contratos de longo prazo, que possibilitem uma prestação eficiente dos serviços.

“Como um município de 2 mil habitantes vai fazer uma concessão? O caminho é regionalizar”, afirmou o presidente executivo da Associação Brasileira de Empresas de Tratamento de Resíduos e Efluentes (Abetre), Luiz Gonzaga.

Leilões

Em algumas regiões, a estruturação de leilões na área de resíduos já avançou, com a expectativa de cinco disputas serem realizadas neste ano. A estimativa é da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que apoia uma carteira com dez projetos de resíduos sólidos urbanos, sete deles para consórcios e três para municípios isolados. Do total, sete já estão em processo de estruturação e devem beneficiar 4,3 milhões de pessoas e contratar investimentos da ordem de R\$ 7,95 bilhões.

Um dos planos mais avançados é do município de São Simão (GO), cujo leilão está programado para ocorrer no próximo dia 11. Lá, no entanto, os serviços de tratamento e disposição final dos resíduos sólidos serão licitados junto das atividades de água e esgoto.

Segundo o PPI, os projetos estruturados na carteira adotam modelo de concessão comum, por período de até 30 anos, cobrando tarifas pela prestação de forma conjunta com os serviços de água e esgoto.

Em nota, o PPI reconheceu que o maior desafio do manejo dos resíduos sólidos urbanos no Brasil está ligado à falta de sustentabilidade econômica e financeira para os investimentos necessários. “A instituição da cobrança de tarifas junto com a estruturação das concessões tem sido o maior desafio enfrentado pelo governo federal e pelas administrações municipais”, disse a nota.

No segmento, a expectativa é de que a pressão sobre os prefeitos e câmaras municipais aumente neste ano, com a atuação do Ministério Público e de tribunais de contas para fiscalizar a obediência ao marco legal.

O presidente do Fórum Nacional de Gestores de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos e secretário de Meio Ambiente de Guarujá (SP), Sidnei Aranha, reconhece que a criação do encargo não é um processo simples do ponto de vista político.

“Qualquer criação de novo imposto ou encargo tem uma discussão gigante”, afirmou. Mas ele disse que a questão precisa ser enfrentada. “Temos de criar essa fonte de recursos.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/02/2022

GOVERNO TENTA ‘DESTRAVAR’ SETOR DE LIXO

Enquanto aportes em água e esgoto decolaram após marco legal, questão dos resíduos esbarra na política: prefeitos não querem enfrentar desgaste de cobrar taxa pelo serviço

Por Amanda Pupo, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - Enquanto o setor de água e esgoto atravessa um período de expansão de investimentos graças ao novo marco legal do setor, uma outra face do saneamento brasileiro patina. Sancionada em 2020, a lei também buscou transformar o segmento de coleta, tratamento

e destinação do lixo no Brasil, mas o interesse privado ainda é limitado. Mas a destinação incorreta dos resíduos é vista como um problema urgente, pois o País tem mais de 1,5 mil lixões.



A questão está no radar do governo federal, que planeja editar nos próximos meses um decreto para regulamentar as normas de resíduos sólidos do marco legal. Um dos principais entraves é a resistência de municípios em criar tarifas para bancar as atividades relacionadas ao lixo. O temor de desgaste político é um motivo do atraso.

Interesse privado ainda é limitado no segmento de coleta, tratamento e destinação do lixo Foto: Dida Sampaio/Estadão

O caso de São Paulo ilustra a situação. Após anunciar em 2021 um estudo sobre a “ecotaxa”, como o encargo seria chamado, o prefeito Ricardo Nunes (MDB) recuou e optou por prever o impacto da renúncia de receita em sua Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2022.

“O que precisamos alterar é a formação política dos prefeitos. Eles precisam compreender que o meio ambiente está sendo afetado de uma maneira extremamente forte. As últimas chuvas mostram o que está acontecendo”, afirma Luiz Gonzaga, presidente executivo da Abetre, associação que reúne as empresas de tratamento de lixo no País.

A implantação da cobrança para os resíduos é imposta pela lei do saneamento, e deveria ter sido cumprida pelas prefeituras até julho do ano passado. Segundo o marco, caso as prefeituras não estipulem uma arrecadação, fica configurada renúncia de receita, exigindo que as gestões demonstrem meios de sustentar os serviços.

Não há número oficial de quantos municípios descumprem a regra, mas o setor acredita que boa parte das cidades continua irregular. Esse panorama deve ficar mais claro após a Agência Nacional de Águas (ANA) finalizar um levantamento com as prefeituras, no final do mês. Cerca de 1,1 mil municípios, ou seja 20% do total, já informaram a agência sobre a cobrança pelo manejo de resíduos sólidos, disse a Confederação Nacional de Municípios (CNM). Não é possível precisar quantas cidades apresentaram o instrumento de cobrança ou um cronograma de início, ressalta a entidade.

A Prefeitura de São Paulo informa que a não criação da taxa foi motivada pelos impactos que poderia causar no orçamento das famílias “em um momento em que os efeitos econômicos da pandemia da covid-19 ainda são sentidos”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/02/2022

PEC DOS COMBUSTÍVEIS NO SENADO AUTORIZA GASTOS DE R\$ 17,7 BI FORA DE REGRAS FISCAIS

Proposta foi apresentada pelo senador Carlos Fávaro e foi apelidada de 'PEC Kamikaze' por promover, além da desoneração dos combustíveis, a criação de auxílios com aumento de gastos para a União em 2022 e 2023

Por Daniel Weternan, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Combustíveis no Senado abre caminho para o governo federal gastar em 2022 até R\$ 17,7 bilhões fora das principais regras de sustentabilidade das contas públicas atualmente em vigor.

Se aprovada, os recursos devem ir para bancar, em ano eleitoral, a criação de um vale diesel para caminhoneiros, subsídio para as tarifas de ônibus urbanos e a ampliação do vale-gás, excluindo todas essas despesas das amarras fiscais, assim como ocorreu com o pagamento do auxílio emergencial durante a pandemia de covid-19.



Senado Federal; PEC dos Combustíveis inclui medidas como a instituição de um auxílio diesel para caminhoneiros autônomos. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

A proposta foi apresentada pelo senador Carlos Fávaro (PSD-MT), aliado do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e foi apelidada na equipe econômica de "PEC Kamikaze" por promover, além da desoneração do combustível, a criação de auxílios com aumento de gastos para a União em 2022 e 2023.

O texto institui um auxílio diesel para caminhoneiros autônomos, proposta defendida pelo presidente Jair Bolsonaro, mas em uma proporção maior ao inicialmente projetado pelo governo. A proposta é de até R\$ 1,2 mil por mês para 750 mil motoristas autônomos, criando uma despesa de R\$ 10,8 bilhões neste ano.

A PEC autoriza o governo federal a repassar até R\$ 5 bilhões para Estados e municípios aplicarem no transporte coletivo urbano, com o objetivo de subsidiar o aumento nas tarifas para os passageiros. O argumento é amenizar os impactos no preço das passagens, que aumentam justamente em função da alta do combustível.

Além disso, os senadores querem ampliar o vale-gás para famílias de baixa renda, instituído no fim do ano passado, aumentando o subsídio de 50% para 100% do preço do botijão. O orçamento do programa é de R\$ 1,9 bilhão neste ano, ou seja, o governo precisaria dobrar os recursos se resolvesse cobrir todo o valor.

Um dispositivo da PEC retira as despesas com esses subsídios do teto de gastos (que limita o crescimento à inflação do ano anterior), da meta de resultado primário (receitas e despesas, exceto o pagamento de juros), que neste ano é de um déficit de 79,3 bilhões, e da regra de ouro (que proíbe o governo de se endividar para pagar despesas correntes).

Até agora, 31 senadores assinaram a autoria da PEC. As assinaturas não significam que esses parlamentares vão votar favoravelmente ao texto. Normalmente, integrantes do Senado assinam iniciativas de colegas para viabilizar a tramitação, que só começa com 27 assinaturas. Em medidas polêmicas, porém, as assinaturas sinalizam um apoio para a discussão.

Para financiar os subsídios, a PEC destina os recursos de dividendos pagos pela Petrobras à União e as receitas do governo federal com leilões do pré-sal. Todos esses repasses seriam feitos por meio do Fundo Social, que já existe. O argumento dos senadores é que, com receita nova, não seria necessário deixar os gastos sob o teto, mesmo com o risco de aumento no endividamento.

O Ministério da Economia se movimenta contra a PEC do Senado que, junto com a queda de arrecadação, poderia causar um impacto total de R\$ 100 bilhões nos cofres públicos. O governo não encaminhou uma proposta própria, mas colocou a digital em uma PEC diferente, protocolada na Câmara. No Senado, porém, há um apelo por uma proposta mais robusta em função da alta nos preços da gasolina, do diesel, do gás de cozinha e da passagem de ônibus.



"Por se tratar de medida extraordinária, com duração até dezembro de 2023, financiada com fonte própria que nunca foi utilizada para realização de nenhuma despesa primária, não faz nenhum sentido estar subordinada ao teto de gastos, nem a qualquer outra medida de limitação de realização de despesas, seguindo o mesmo princípio adotado para o Auxílio Emergencial no âmbito da Emenda Constitucional nº 109", afirmou o senador Carlos Fávaro na justificativa da PEC.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/02/2022

BC CRIA NOVO SITE PARA CONSULTA DE 'DINHEIRO ESQUECIDO' NOS BANCOS

Nova página começa a funcionar em 14 de fevereiro e será usada exclusivamente para o sistema de confidência; primeira versão do site foi tirada do ar após 2 dias por causa da alta procura

Por Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Banco Central criou um site exclusivamente dedicado ao Sistema Valores a Receber (SVR), canal em que é possível conferir o "dinheiro esquecido" nos bancos, após o serviço receber um volume altíssimo de acessos em seu lançamento, no dia 24 de janeiro, tirando a página do órgão do ar por dois dias.

"Para ampliar a capacidade de atendimento do SVR, o BC criou um site exclusivamente dedicado a ele: valoresareceber.bcb.gov.br", disse o BC nesta segunda-feira, 7, em nota.

Com os problemas gerados pela alta demanda de consultas, o BC suspendeu temporariamente o SVR e as consultas só serão retomadas em 14 de fevereiro. Segundo a autarquia, todo relacionamento do cidadão com o serviço será feito pela nova página, e não será possível acessar o sistema pelo site principal do órgão.

O novo serviço permite que a população confira se tem dinheiro "esquecido" em contas encerradas com saldo disponível ou devido a tarifas cobradas indevidamente em operações de crédito, por exemplo. A consulta aos valores esquecidos será feita em duas fases. O BC calcula que há R\$ 3,9 bilhões em valores "esquecidos" nas instituições financeiras nessa primeira etapa, de 28 milhões de CPF e CNPJ. No total, são R\$ 8 bilhões.

Hoje, o BC informou ainda que, no momento da consulta no site do SVR, o cidadão saberá se tem valor a receber e, caso positivo, será informado da data para conhecer esses valores e solicitar sua transferência, a partir do dia 7 de março. O BC ainda recomenda que o cidadão volte ao site do serviço na data informada. "Caso não compareça nessa data, o cidadão terá que fazer uma nova consulta para receber uma nova data para pedir o resgate."

A autarquia pondera, contudo, que não há problema se o cidadão perder a data por algum motivo e que ele não deve se preocupar. "Ele poderá voltar a valoresareceber.bcb.gov.br a qualquer momento e receber uma nova data de agendamento. O cidadão nunca perde o direito sobre os valores em seu nome. As instituições financeiras guardarão esses recursos pelo tempo que for necessário, esperando até que o cidadão solicite a devolução", explica o BC.

Passo a passo

Para acessar o SVR no site valoresareceber.bcb.gov.br, o cidadão precisará de um login do serviço Gov.br nível prata ou ouro. O BC ressalta que não será possível acessar o sistema com seu login de registrado.

Quem não possui o login Gov.br deve fazer cadastro gratuito na página da internet ou no aplicativo Gov.br.

O BC ainda reitera que não envia links nem entra em contato com o cidadão e que ninguém está autorizado a fazê-lo em nome do órgão ou do SVR. "Portanto, o cidadão nunca deve clicar em



links suspeitos enviados por e-mail, SMS, WhatsApp ou Telegram. O cidadão não deve fazer qualquer tipo de pagamento para ter acesso aos valores. É golpe!", alerta o BC.

Além disso, segundo a autarquia, a instituição financeira só entrará em contato com o usuário para realizar a transferência dos valores a receber após consulta no SVR e se o pedido de resgate não ser via chave Pix. Mesmo assim, a instituição não pode pedir dados pessoais do usuário, nem sua senha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

EMBAIXADOR DE BELARUS VOLTA A PEDIR AJUDA DO BRASIL CONTRA SANÇÕES IMPOSTAS POR EUA E EU

Sergey Lukashevich alerta que não existe uma solução mágica para o abastecimento mundial de potássio

Por Rafael Walendorff, Valor — De Brasília

O embaixador de Belarus no Brasil, Sergey Lukashevich, alertou que não existe uma solução mágica para o abastecimento mundial de potássio com a proibição, há uma semana, do fluxo das cargas do fertilizante belarusso pela Lituânia até o porto de Klaipeda, no Mar Báltico, em território lituano. O diplomata voltou a cobrar uma atitude mais efetiva das autoridades internacionais e a intervenção do governo brasileiro para normalizar as exportações do insumo.

Cerca de 20% do adubo utilizado pelos agricultores brasileiros em 2021, ou 2,2 milhões de toneladas, vieram de Belarus. Sem uma ação coordenada em prol da liberação das exportações, reforça o embaixador, o Brasil poderá enfrentar escassez de fertilizantes, alta nos preços, menor produtividade nas lavouras e inflação dos alimentos para os mais pobres, já que não há, segundo ele, oferta extra do fertilizante em nenhum outro lugar do mundo.

"Concorrência desleal"

Na visão de Lukashevich, as sanções impostas por Estados Unidos e União Europeia a Belarus pretendem "dificultar o comércio" e são uma manifestação de "concorrência desleal embrulhadas em uma embalagem política". Em entrevista por e-mail ao Valor, o embaixador cobrou um posicionamento mais claro dos países que dependem do potássio belarusso, inclusive com a realização de negociações bilaterais para encontrar soluções.

"Quero acreditar que o pensamento colonial de alguns países ocidentais será eventualmente superado, e o bom senso prevalecerá. As vidas de crianças famintas na América Latina serão colocadas acima de ambições políticas e interesses comerciais, disfarçadas por belos slogans", afirmou. "Agora é o momento certo para falar abertamente sobre as sanções injustas contra Belarus e o comportamento irresponsável de políticos de alguns países ocidentais. A natureza humanitária do potássio é confirmada por seu papel fundamental no alívio da fome e na redução da segurança alimentar nos países em desenvolvimento, incluindo o Brasil"

Trabalho conjunto

Lukashevich disse que o tema precisa ser trabalhado em conjunto, mas que os pedidos de reuniões com o governo brasileiro não foram atendidos até hoje. "Solicitamos tais reuniões, mas não houve resposta do lado brasileiro. Devo admitir que gostaríamos de esperar uma voz mais alta da diplomacia brasileira ao discutir esta questão com nossos parceiros ocidentais. Entretanto, não há sinais nem da embaixada brasileira em Minsk nem de nós aqui em Brasília", respondeu.

A avaliação da diplomacia brasileira é que não há muito o que se fazer. Qualquer movimentação mais explícita pró-Belarus poderia pegar mal para o Brasil, já que o presidente do país do leste europeu, Aleksandr Lukashenko, é apontado como o último ditador da Europa.

"Interesses comerciais"

O diplomata belarusso afirmou que "há uma agressão baseada em interesses comerciais" por trás das sanções e que o problema não é mais de um país específico, mas de natureza internacional. O fechamento do trânsito ferroviário para o potássio dentro da Lituânia acarretará prejuízos ao povo lituano, disse o embaixador, pois o orçamento do país vizinho "não receberá centenas de milhões de dólares a mais em receitas de trânsito", pontuou.

"Belarus cobrará todas as multas devidas pela Lituânia por violação das regras de trânsito. Entretanto, isto levará tempo e não ajuda a resolver a situação prontamente. Parece lógico envolver o Brasil na questão do trânsito com as autoridades lituanas diretamente ou no âmbito de organizações internacionais às quais ambos os países pertencem", destacou Lukashevich.

Segundo ele, a medida adotada pelo governo lituano agradou aos concorrentes no mercado de fertilizantes. "É óbvio que o perigo da falta de fertilizantes belarussos no mercado brasileiro já levou à duplicação do preço no ano passado, os produtores de fertilizantes começaram a ganhar o dobro vendendo o mesmo volume de fertilizantes, e o crescimento das ações das empresas de potássio só confirma isso", disse. "A situação atual vai desestabilizar ainda mais o mercado de fertilizantes, nenhum dos produtores de potássio vai querer ter contratos de longo prazo".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/02/2022

CÂMARA MANTERÁ REGRAS CRIADAS POR LIRA QUE DIFICULTAM ATUAÇÃO DA OPOSIÇÃO

Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília

O próximo presidente da República continuará a encontrar um regimento da Câmara dos Deputados com menos ferramentas de obstrução que possam ser usadas pela oposição para impedir aprovação de suas pautas. O grupo de deputados montado para reformular as regras internas da Casa vai finalizar a proposta nos próximos dias e já decidiu que não retomará os instrumentos excluídos na gestão Arthur Lira (PP-AL).

Em maio passado, a Câmara promoveu diversas mudanças para enfraquecer grande parte dos dispositivos usados pela oposição para tentar impedir aprovação de matérias, como diminuir requerimentos para retirar projetos de pauta, reduzir tempo de discursos e ampliar o prazo de duração das sessões – antes limitadas a cinco horas e agora sem hora para acabar.



Câmara promoveu mudanças para enfraquecer dispositivos usados pela oposição para tentar impedir aprovação de matérias — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados

A mudança enfraqueceu sobremaneira os partidos de oposição e deu mais força aos governistas, mas há outros afetados – a bancada evangélica, por exemplo, tentou retirar de pauta o projeto que legaliza jogos de azar e foi atropelada pelo novo regimento no fim do ano. Situações como as 48 horas de sessões para aprovar a medida provisória

(MP) dos Portos antes que perdesse a validade em 2013, no governo Dilma, também serão mais improváveis.



A obstrução costuma ser usada pelos contrários a uma matéria para forçar os favoráveis a negociar. Por conta disso, quando Lira criou grupo de trabalho ano passado para reformular o regimento, surgiu a ideia de retomar parte das ferramentas. As novas regras só valerão para a próxima legislatura, quando ninguém tem certeza de quem será governo e oposição, e assim se faria um regimento mais “equilibrado”.

Coordenador do grupo, o deputado Rubens Pereira Júnior (PCdoB-MA) disse que essa proposta não prosperou. “Se eu fosse fazer briga pelo kit obstrução, ia perder no plenário. Prefiro centrar os esforços nas partes onde havia condições políticas de avançar”, afirmou. O documento está em processo de revisão e deve ser divulgado esta semana no grupo.

Relator do novo regimento, o deputado Eli Borges (Solidareidade-TO) disse que havia 18 requerimentos de obstrução a cada matéria antigamente e que a intenção de retomá-los é “tentativa do embromation” [enrolação] nas votações. “Antes, levava 35 minutos para votar cada um desses requerimentos, passava uma semana sem votar um projeto se os contrários não cedessem. Agora, não mais. Parlamento é a força da maioria e acabou”, afirmou.

Com os dispositivos de obstrução mantidos como estão, a principal mudança no novo regimento será a adaptação do regimento à possibilidade de votação por celular. A regra é o voto presencial, como ocorria antes da pandemia, mas haverá “exceções”, que Borges não deixa claras quais serão. “O presidente da Câmara terá liberdade, quando entender que é necessário, de determinar momentos em que a votação poderá ser remota”, disse.

Entre as razões listadas pelo relator, estarão missões oficiais no exterior, motivos de saúde, pandemias ou por “economia de recursos”. “Haverá possibilidades virtuais quando não tiver matéria de extrema importância em votação”, afirmou, sem explicar quais seriam.

O atual sistema pelo celular foi criticado por acelerar as votações sem que os deputados estejam acompanhando a discussão das leis e por conter brechas de segurança que não exigem que a pessoa votando seja, de fato, o parlamentar (no caso do plenário, é a biometria)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/02/2022

SECA DO RIO PARANÁ DERRUBA VOLUME MÉDIO CARREGADO POR NAVIOS NA ARGENTINA

Carga das embarcações foi, em média, de 29,08 mil toneladas, quase 11% abaixo de janeiro de 2021

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A baixa profundidade do rio Paraná, que desceu a níveis históricos no mês passado, levou o transporte de grãos na Argentina a registrar a menor tonelage média por navio para meses de janeiro dos últimos anos, informou a Bolsa de Rosário.

A falta de chuva na América do Sul neste segundo ano consecutivo de La Niña fez com que o rio apresentasse uma altura média de 85 centímetros, a menor média em 77 anos, segundo a bolsa.

Como consequência da pouca profundidade do rio, a capacidade de carga dos navios na hidrovia foi reduzida. Em janeiro, mais de 160 navios carregados de grãos, farinhas e óleos vegetais passaram pelos portos de Up River, conforme a bolsa. A carga desses navios foi, em média, de 29,08 mil toneladas, quase 11% abaixo da carga média de janeiro de 2021.

Nos primeiros dias de fevereiro, na altura de Rosário, o rio Paraná mostra um nível de 63 centímetros, longe dos 2,28 metros do início do mesmo mês do ano passado - embora para o resto do mês, todos os cenários mostrem uma melhora da vazão.



Conforme o relatório da bolsa, o melhor cenário projeta encerrar o mês de fevereiro com 75 centímetros e março com 1,79 metro, quando nos últimos dez anos as médias de altura para esses meses foram de 3,39 e 3,22 metros respectivamente.

“Mesmo que esses cenários de melhoria sejam cumpridos, a carga média pode cair abaixo de 28 mil toneladas este mês, de acordo com estimativas preliminares de embarque”, conclui a bolsa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/02/2022

'SE VOCÊ FOSSE ARGENTINO, SERIA PERONISTA', DIZ FERNÁNDEZ A XI JINPING

Presidente Alberto Fernández teve encontro com Xi Jinping, em Pequim, neste domingo (6)

Por Folhapress — São Paulo

Além de fechar o acordo que colocou a Argentina na Iniciativa do Cinturão e da Rota, o mais importante programa de política externa da China, o presidente Alberto Fernández recheou o encontro que teve com Xi Jinping, em Pequim, neste domingo (6), com piadas e elogios.

Em um momento de descontração, de acordo com relatos ao jornal “Clarín” por membros da comitiva latino-americana que acompanharam a reunião, Fernández disse a Xi que, se ele fosse argentino, “seria peronista”, em referência à corrente política da qual ele e sua vice, Cristina Kirchner, fazem parte.

Ainda segundo o veículo, o presidente argentino aproveitou o momento para repassar a história do grupo político e “suas intenções de construir um país mais industrializado”, ainda que, de acordo com Fernández, “de tanto em tanto vinha um golpe militar ou um neoliberal para retroceder”. O último deles seria o antecessor, Mauricio Macri, “que pegou um empréstimo do Fundo Monetário Internacional”.

Não teria sido o único gracejo. O presidente, segundo o “Clarín”, contou ao colega chinês que, nos anos 1950, o líder argentino Juan Domingo Perón pediu a seu ministro da Economia que enviasse alimentos para a China, num momento logo depois da revolução que colocou os comunistas no poder.

Esse ministro era Antonio Cafiero, avô do hoje ministro das Relações Exteriores da Argentina, Santiago Cafiero, que acompanha a viagem à Ásia e que, durante o governo de Fernández, também já foi chefe de gabinete do peronista. Além da China, o líder argentino já passou pela Rússia e ainda irá a Barbados.

Em Moscou, onde se encontrou com Vladimir Putin, Fernández pediu ao presidente russo que apoie a entrada da Argentina no Brics, bloco formado por Brasil, Índia e África do Sul, além de China e Rússia. Neste domingo, repetiu o apelo a Xi, e, segundo fontes oficiais, os líderes acenaram positivamente.

Na parte dos elogios, o “Clarín” definiu, a partir dos relatos de autoridades do governo, que o diálogo com Xi foi “muito cordial” e disse que Fernández agradeceu a cooperação durante a pandemia de covid, com o envio de vacinas da Sinopharm à Argentina. Do outro lado, o dirigente chinês teria dito que acompanhou com interesse o discurso do presidente argentino, em julho do ano passado, quando ele participou de reunião do Partido Comunista e partidos políticos do mundo na condição de líder do Partido Justicialista.

Na parte mais formal do encontro, China e Argentina assinaram um acordo que permite a entrada do país sul-americano na Iniciativa do Cinturão e da Rota, principal projeto de política externa da nação asiática por meio da construção de portos, ferrovias, aeroportos ou parques industriais. Essas infraestruturas oferecem à China acesso a mais mercados e abre novos caminhos de expansão para suas empresas.

A China já assinou pactos relacionados à iniciativa com cerca de 150 países. Segundo o Ministério do Comércio, empresas chinesas investiram mais de US\$ 20 bilhões em projetos do programa em 2021.

O acordo firmado em Pequim pode gerar investimentos de mais de US\$ 23 bilhões à Argentina.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/02/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

RIO DE JANEIRO COMEÇA A DESMOBILIZAR POSTOS DE TESTAGEM DE COVID-19

Decisão ocorre após queda sustentada na procura nas últimas 2 semanas

Por Akemi Nitahara – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



Ao longo desta semana, a Secretaria Municipal de Saúde do Rio de Janeiro (SMS) começa a fechar os 17 polos de testagem para diagnóstico da covid-19 que foram abertos em janeiro, em meio à alta procura devido à explosão de casos da variante Ômicron na cidade.

Segundo a SMS, nas últimas duas semanas a procura tem apresentado uma queda sustentada e a positividade dos testes caiu de 46% na segunda semana de janeiro para 31% na semana passada, e

agora está em 21%.

“A SMS-Rio segue monitorando o panorama epidemiológico da cidade e, diante dos novos índices, está programando a desmobilização gradual dos polos de testagem. Essa semana serão desmobilizados quatro, que não apresentem mais demandas. Ao longo do mês de fevereiro, haverá a desmobilização gradual de todos os polos de testagem”, informou a secretaria.

A pasta não informou quais polos serão fechados primeiro, mas as informações são atualizadas constantemente no site e nas redes sociais da prefeitura. “Após o fechamento dos polos, os testes continuarão a ser realizados nas unidades de Atenção Básica da cidade (clínicas da família e centros municipais de saúde)”, destaca a SMS.

Na primeira semana epidemiológica do ano, o município fez 92,6 mil testes do tipo antígeno, subindo para 251,4 na segunda semana e 244,5 na terceira. Na última semana de janeiro o número caiu para 189,6 mil e na semana passada foram feitos 105,9 mil testes de antígeno para detecção da covid-19 na rede da SMS.

A SMS ressalta que também houve redução expressiva na procura por atendimento por síndrome gripal e queda também nas internações por covid-19, caindo de 956 em janeiro para 309 no momento.

O número de casos de covid-19 registrados este ano na capital já passa dos 337 mil, o que corresponde a 114,4% do total registrado em todo o ano passado e 154,5% do número de 2020, primeiro ano da pandemia.



Segundo o Monitora-Covid-19 da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), o pico de casos no município, que chegou a 15,6 mil na média móvel de sete dias no dia 27 de janeiro, caiu para 9,4 mil na última sexta-feira (4).

No estado do Rio de Janeiro, o pico na média móvel ocorreu no dia 25 de janeiro, com 25,5 mil novos casos, caindo para 13,7 na sexta-feira. Os óbitos por covid-19 na cidade somaram 18.962 em 2020, chegaram a 16.054 em 2021 e este ano somam 435.

Estado

Na semana passada, a Secretaria de Estado de Saúde (SES) informou que houve redução de 60% nos atendimentos por síndrome respiratória aguda grave (SRAG) nas unidades de Pronto Atendimento (UPAs) da rede estadual.

Hoje (7) a SES inaugurou mais um polo de testagem, ao lado da UPA de Campos, na Região Norte do Estado. O local terá capacidade para realizar 300 testes por dia, de segunda a domingo, das 8h às 17h, com agendamento on-line.

Segundo o secretário de estado de Saúde, Alexandre Chieppe, o contágio pela doença está se deslocando da capital para o interior do estado.

“Os dados de covid-19 no estado do Rio de Janeiro mostram claramente um processo de interiorização e uma melhora grande dos indicadores epidemiológicos na Região Metropolitana. Mas na Região Norte, a gente vê um aumento de demanda por testagem. Por isso, estamos abrindo junto à Unidade de Pronto Atendimento de Campos o primeiro centro de testagem na região Norte do estado”.

De acordo com a SES, a testagem nos polos é feita com testes rápidos, do tipo antígeno, e é recomendada a pessoas com sintomas leves e que tiveram contato com pessoas que testaram positivo entre quatro a cinco dias.

“Pacientes com sintomas moderados a graves, como febre acima de 37,5 e dificuldades respiratórias, devem procurar diretamente uma UPA ou emergência hospitalar, onde realizarão o teste e passarão por atendimento médico para avaliação do quadro de saúde. As 28 UPAs do estado também estão realizando atendimento e testes para casos moderados e graves da doença”, informa a secretaria.

A SES abriu 13 polos de testagem em UPAs e hospitais estaduais desde o dia 7 de janeiro, além do megacentro de testagem no Maracanã. Ao todo, foram feitos 61.687 testes rápidos nessas unidades, com taxa de positividade que chegou a quase 50%. Os últimos dados, de quinta-feira (3), indicam que a positividade está em 12%.

Vacinação

Esta semana, a SMS pretende concluir o calendário de vacinação das crianças, imunizando hoje as meninas de 5 anos, amanhã os meninos dessa idade e na quarta-feira (9) todas as crianças com 5 anos ou mais.

Até o momento, foram vacinadas apenas 229,1 mil crianças entre 5 e 11 anos, o que corresponde a 41% do público estimado para esta faixa etária, segundo o painel de vacinação da SMS.

A aplicação da dose de reforço continua para pessoas com 18 anos ou mais que tomaram a segunda dose há pelo menos quatro meses. Apenas 16% das pessoas entre 20 e 29 anos retornaram aos postos para a terceira dose, percentual que sobe para 25% na faixa entre 30 e 39, para 42% entre 40 e 49 e um total de 63% das pessoas entre 50 e 59 anos estão com a dose de reforço.

A SMS informa que é possível antecipar a dose de reforço para três meses em casos de viagem, problemas de saúde e outras questões pessoais.

As unidades também seguem aplicando a primeira dose da vacina contra covid-19 em maiores de 12 anos e a segunda dose, conforme a data da primeira aplicação.

Segundo o painel da vacina, todas as faixas entre 12 e 69 anos tomaram pelo menos a primeira dose. Nas estimativas populacionais, faltam iniciar a imunização contra a doença 6,4 mil pessoas entre 70 e 74 anos e 7 mil acima dos 80 anos.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 07/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - A LOGÍSTICA E AS EXPORTAÇÕES DE GRANITO

Por Carlos Alberto Nunes OPINIÃO 07 Fevereiro 2022



O ano de 2021 foi marcado por seguidos recordes de movimentação de cargas no Porto do Pecém. Ao todo, o terminal movimentou 22,4 milhões de toneladas, superando pela primeira vez a marca de 20 milhões de toneladas em um mesmo ano. E na esteira desse crescimento o setor de rochas ornamentais registrou o maior volume já exportado, com um aumento de 50% em relação a 2020.

Esse resultado pode ser atribuído ao crescimento da demanda e aos investimentos em infraestrutura logística. Se por um lado, o aquecimento do setor da construção civil mundial alavancou as vendas de mármore e granito, por outro lado o Ceará estava preparado para realizar essas operações. Ao mesmo tempo em que a exploração de novas minas pressionou o desenvolvimento do setor logístico, foram os investimentos neste setor que permitiram ao Ceará escoar essas rochas em volumes recordes.

O Pecém hoje é referência nacional no embarque de rochas ornamentais. As mineradoras do Nordeste que, até pouco tempo atrás precisavam recorrer ao modal rodoviário para exportar essas cargas via Espírito Santo, hoje podem realizar essa operação pelo Porto do Pecém, o que resultou em redução de custos para as empresas. Além disso, a localização privilegiada do porto permite que mineradoras do Ceará e de estados vizinhos possam enviar mais rapidamente mármore e granito à Europa e aos Estados Unidos.

O desenvolvimento do setor logístico do Ceará, em particular no Complexo Portuário do Pecém, tem contribuído de forma importante para a economia do estado. Ano após ano, o porto vem diversificando suas atividades, enviando diferentes cargas aos mais variados países. Além do minério de ferro e das placas de aço, o Porto do Pecém vem se especializando cada vez mais na exportação de pás eólicas, de blocos de rochas para Europa e de granito laminado para os Estados Unidos.

Estamos vendo o Porto do Pecém fazendo um grande trabalho para diversificar suas cargas, atendendo novas demandas não apenas do Ceará mas de todo o Nordeste. São novos negócios e novos clientes que estão surgindo. E são novas oportunidades oportunidades que estão fazendo o porto crescer no segmento de cargas gerais.



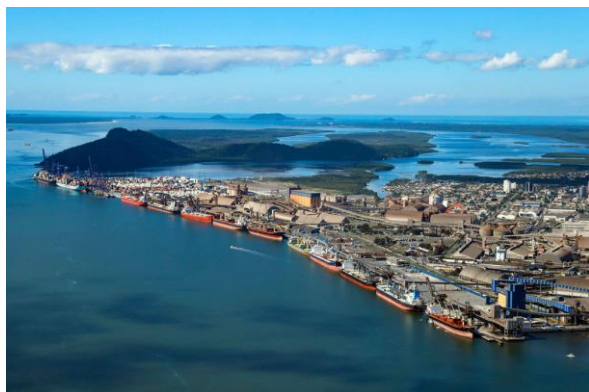
Carlos Alberto Nunes Carlos Alberto Nunes é gerente comercial da Tecer Terminais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/02/2022

PORTOS DO PARANÁ LANÇA EDITAL PARA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Fevereiro 2022



A Portos do Paraná publicou nesta segunda-feira (4) o edital do leilão 001/2022, de área para movimentação e armazenagem de carga geral, na faixa primária do Porto de Paranaguá. A PAR32 é localizada no lado oeste do cais, tem 6,6 mil metros e já conta com estrutura ligada ao berço 205 de atracação.

“Este será o segundo leilão conduzido pela administração dos portos do Paraná. Abrimos o ano com uma expectativa muito boa em relação ao

avanço dos novos arrendamentos portuários no estado”, diz o diretor-presidente da empresa pública paranaense, Luiz Fernando Garcia.

Destinado, em especial, a cargas de açúcar, o terminal já tem uma estrutura física, ou seja, não é greenfield. O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de custos de investimento (Capex) é de cerca de R\$ 4,17 milhões.

O prazo do novo arrendamento será de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente, nos termos do edital.

A sessão pública do leilão será realizada na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, no próximo dia 1º de abril, às 14h. A autoridade portuária paranaense é a primeira do Brasil a conduzir os leilões dos próprios terminais. A empresa pública Portos do Paraná recebeu autonomia para administrar os contratos de exploração de áreas em agosto de 2019.

Os cenários e projeção de demanda da área fazem parte do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), desenvolvido pela Empresa de Planejamento e Logística, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/02/2022

PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHOR JANEIRO DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Fevereiro 2022



O Porto de Imbituba movimentou 671,7 mil toneladas em janeiro, maior volume para o primeiro mês do ano no complexo portuário do sul catarinense. Em comparação com as operações de janeiro de 2021, este ano inicia com alta de 64,8% na tonelage movimentada. Ao todo, foram atendidos 26 navios, um crescimento de 30%.

“Essa movimentação é duplamente histórica para o Porto de Imbituba, pois, além de um novo recorde para janeiro, o volume assume o quarto melhor resultado

operacional mensal do complexo portuário de Imbituba, solidificando cada vez mais a excelente

trajetória da comunidade portuária local no atendimento à sociedade e necessidades da cadeia logística. Outra prova disso é a concretização deste excelente resultado em um mês que, nos últimos anos, tem alcançado uma movimentação relativamente menor em relação aos outros meses”, avalia Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

O fechamento do mês ratificou a liderança dos graneis sólidos na movimentação portuária em Imbituba com 517,9 mil toneladas, um incremento de 63% em relação ao mesmo período do ano anterior. Destaque também para as operações de carga geral, que subiram 189,8%, e de contêineres, que apresentaram uma variação positiva de 43,4% TEUs.

Os produtos com maior movimentação foram o coque de petróleo (calcinado e não calcinado), fertilizantes (ureia, MAP e cloreto de potássio) e contêineres, seguidos do minério de ferro e do trigo. Houve também operações de sal, toras de madeira, produtos siderúrgicos, farelo de soja, cevada e celulose.

O comércio exterior representou cerca de 90% das operações no período, com predomínio das importações (46,6% do total) sobre as exportações (42%). O incremento significativo no envio de cargas ao mercado internacional, principalmente carregamentos de coque, contribuiu para equilibrar a balança entre embarques e desembarques no porto em comparação a janeiro de 2021. Já a navegação de cabotagem entre os portos brasileiros garantiu a fatia de 11,4% das operações em Imbituba.

Para fevereiro, a previsão da autoridade portuária é de que o porto mantenha a curva de crescimento mensal e movimente em torno de 470 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/02/2022

GOVERNO SINALIZA APOIO À DERRUBADA DE VETO AO REPORTO NO CONGRESSO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 07 Fevereiro 2022



Isac Nóbrega/PR

Representantes de terminais portuários e do setor ferroviário saíram otimistas de audiência com presidente da República e membros do governo, na tarde desta segunda-feira (7). Expectativa é que votação ocorra dia 8 de março.

Representantes de terminais portuários saíram otimistas de uma audiência com o presidente da República, na tarde desta segunda-feira (7), sobre a possibilidade de derrubada do veto ao

Reporto no Congresso. Jair Bolsonaro (PL) sinalizou que o governo dará apoio à causa dos terminais e disse que o veto ao regime especial para compra de equipamentos portuários na lei 14.301/2022 (BR do Mar) se deu por uma questão técnica e legal apresentada pelo Ministério da Economia para evitar o descumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal, já que o Reporto não estava previsto na proposta orçamentária. A expectativa é que o veto seja analisado pelos parlamentares na sessão prevista para o próximo dia 8 de março, em votação conjunta do Congresso. Para derrubar o veto serão necessários, em números absolutos, 257 deputados e 41 senadores favoráveis.

A audiência desta segunda-feira contou com representantes da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), ATP (Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias) e de duas associações do setor ferroviário —

Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária) e ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

O presidente da ABTP, Jesualdo Silva, contou à reportagem que o objetivo da audiência foi reafirmar a importância do Reporto para o comércio exterior internacional e os ganhos dos investimentos para o setor de infraestrutura e geração de empregos. Ele disse que, devido à necessidade de um número alto de votos a favor da rejeição ao veto, é importante o apoio ou a não articulação da máquina do governo no sentido contrário ao pleito dos terminais.

“Já estávamos animados porque sabíamos que o Congresso estava sensível à questão do Reporto. Votaram três vezes a favor durante a tramitação do BR do Mar. Precisamos de uma quantidade grande de rejeição do veto e colocar o Reporto vigente até dezembro de 2023”, afirmou Silva. Ele acrescentou que muitos dos equipamentos, principalmente os itens importados, demoram um ano para chegar porque não possuem pronta entrega e levam, em média, de seis a sete meses de fabricação.

A ATP considera compreensível a necessidade de veto, num primeiro momento, devido às questões legais apresentadas pelo governo, mas ressaltou que está empenhada no diálogo para dar destaque aos benefícios do regime como forma de destravar investimentos privados no setor. “Estamos falando com todas as lideranças e parlamentares pedindo apoio pela derrubada do veto. Era importante contar com o apoio do governo para não trabalharem contra a derrubada”, avaliou o presidente da ATP, Murillo Barbosa, à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/02/2022

CANAL DE SUEZ REGISTRA RECORDE EM JANEIRO COM 1.774 NAVIOS E 106,1 MILHÕES DE TONELADAS

Da Redação NAVEGAÇÃO 06 Fevereiro 2022



Em comunicado divulgado pela autoridade da hidrovia, o Canal de Suez informa um total de 1.774 navios nas duas direções em janeiro, com uma tonelage de 106,1 milhões de toneladas. Em janeiro de 2021, trafegaram pelo canal 1.594 navios.

As receitas da autoridade atingiram US\$ 544,7 milhões em janeiro de 2022 contra US\$ 495,7 milhões em janeiro de 2021.

O Canal de Suez alcançou a maior tonelage líquida anual de 1,27 bilhão de toneladas em 2021 e respondeu por 15,7% do comércio global de grãos por via marítima.

A autoridade egípcia do Canal de Suez está considerando conceder reduções nas taxas de trânsito que variam de 10% a 20% para navios que cumprem os padrões ambientais.

As receitas do Canal de Suez devem aumentar para US\$ 7 bilhões até o final do ano, estima a autoridade, em comparação com os US\$ 6,3 bilhões alcançados em 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/02/2022

PORTO DE NATAL REGISTRA AUMENTO DE 150% NA MOVIMENTAÇÃO E TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA TAMBÉM CRESCE 34%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Fevereiro 2022



Terminal Salineiro de Areia Branca

A movimentação de cargas no Porto de Natal aumentou 150,10% em janeiro, chegando a 105.206 toneladas. O aumento de contêineres embarcados e o embarque de açúcar foram determinantes para o resultado. No mesmo período de 2021, a quantidade movimentada foi 42.066 toneladas.

A movimentação de contêineres teve um aumento de 61,89% em relação ao ano passado. Foram

2.430 contêineres movimentados em 2022 e 1.501 em 2021. Já o número de atracações também cresceu no período, chegando a 17 no mês passado. As cargas que merecem destaque são frutas, açúcar e trigo.

O Terminal Salineiro de Areia Branca também teve um aumento considerável de 34,35% na movimentação, quando 221.374 toneladas de sal foram embarcadas no primeiro mês de 2022. Em janeiro do ano passado a quantidade de sal que saiu pelo Porto Ilha foi de 164.775 toneladas.

Dados gerais do Porto de Natal

- Janeiro de 2022: 105.206 toneladas
- Janeiro de 2021: 42.066 toneladas

Dados gerais do Terminal Salineiro de Areia Branca

- Janeiro de 2022: 221.374 toneladas
- Janeiro de 2021: 164.775 toneladas

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/02/2022

KEPLER WEBER VAI INVESTIR R\$ 65,3 MILHÕES E GERAR 120 EMPREGOS NO RIO GRANDE DO SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06 Fevereiro 2022



Unidade da Kepler Weber em Panambi, Rio Grande do Sul (Divulgação)

Protocolo de intenções assinado com o governo do estado do Rio Grande do Sul autoriza uso de créditos de ICMS e estabelece contrapartidas à empresa

A Kepler Weber anunciou que vai investir R\$ 65,3 milhões na sua planta industrial do Rio Grande do Sul até 2025. O valor é referente ao saldo credor de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e

Serviços (ICMS) acumulado nos últimos anos em decorrência da apropriação do imposto nas aquisições de mercadorias e serviços.

Por ser uma empresa que atua no agronegócio, a companhia tem direito a uma alíquota menor sobre o produto final, e toda vez que compra insumos fora do Rio Grande Sul paga diferentes alíquotas de impostos e gera este crédito residual.

"Como temos fornecedores que têm ICMS a pagar, o estado nos autoriza a transferir este crédito acumulado como novos investimentos", explica Paulo Polezi, CFO da Kepler Weber.

Para que o crédito seja utilizado, a empresa assinou um protocolo de intenções com o governo estadual. No documento, a companhia se compromete, nos próximos quatro anos, a investir na ampliação de sua capacidade produtiva, gerar 120 novos empregos formais, com treinamento da mão de obra, e priorizar a contratação de fornecedores e terceirizados dentro do Estado. Há, ainda, o compromisso em fazer investimentos tecnológicos na produção, com o objetivo de minimizar impactos ao meio ambiente, em apoiar ações sociais, dentre outros compromissos.

Líder na América Latina em soluções de pós-colheita, para beneficiamento e armazenagem de grãos e movimentação de granéis em portos, a Kepler Weber também tem unidade industrial em Campo Grande, Mato Grosso do Sul.

A companhia se estruturou nos últimos anos e tem conseguido absorver o bom momento do agronegócio brasileiro, com investimentos em tecnologia e novos produtos", comenta Polezi.

No ano passado, até setembro, a empresa investiu R\$ 25,7 milhões nas duas plantas industriais. O maior volume, R\$ 18,7 milhões, foi aplicado em modernização e expansão da capacidade produtiva.

"O investimento feito a partir dos créditos de ICMS é apenas parte do volume que a companhia deve investir, já que temos projetos aprovados pelo Conselho Administrativo para aportes em diferentes áreas ao longo deste ano, como fizemos em 2021", afirma Piero Abbondi, CEO da Kepler Weber.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/02/2022

POSIDONIA AFRETA AHTS E ATUARÁ TAMBÉM NO APOIO OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 06 Fevereiro 2022



Empresa de navegação, que já atua na cabotagem, afretou AHTS 18.000 de armador alemão e fechou contrato com petroleira Karoon.

A Posidonia Shipping diversificou suas atividades e passou a atuar também no apoio marítimo. A empresa brasileira de navegação (EBN) afretou um AHTS (manuseio de âncoras) que atenderá, a partir de março, um contrato fechado na última semana com a petroleira australiana Karoon. A Posidonia vai operar com o AHTS 18.000 GH Navigator, do armador alemão UOS. A empresa

brasileira considera que o offshore ampliará sua atuação, que já tem no portfólio operações com transporte de granéis sólidos, granéis líquidos e cargas de projeto pela costa brasileira.

"Já perseguimos há algum tempo e queríamos ingressar nesse mercado de forma segura, que entendemos que vai nos manter no mercado pelo longo prazo. A Posidonia tem característica de operar em vários mercados e achamos que esse é um que nos faltava. Estávamos esperando a oportunidade certa", contou o diretor de operações da Posidonia, Alex Ikonopoulou à Portos e Navios.

Enquanto atuava na cabotagem nos últimos anos, a empresa vislumbrou outras oportunidades e preparou sua equipe com uma espécie de 'incubadora' dentro da empresa para o offshore. A empresa afirma que participou de auditorias e que está em dia com os cadastros de fornecedores da Petrobras, podendo entrar em futuras concorrências da petroleira brasileira, que continua como principal contratante no setor. Nos últimos anos, porém, novos leilões, a chegada de novas

unidades de produção e a diversificação de empresas na área de exploração e produção ampliaram o leque de potenciais clientes.

A Posidonia aposta que as atividades offshore terão crescimento substancial em 2022 e 2023, com oportunidades para barcos de apoio offshore, principalmente os de maior porte, como AHTS. O diretor da área offshore e de negócios da Posidonia, Dalton Schmitt, acredita que a chegada prevista de novas plataformas e o desenvolvimento de novos campos vai ampliar consideravelmente o número de contratos no segmento, o que demandará embarcações numa quantidade que pode não ser suprida exclusivamente pelo mercado brasileiro.

Schmitt disse que aproveitou sua experiência no mercado offshore para reativar contatos em busca de embarcações para afretamento. "Estou muito otimista para esse ano porque existem muitos FPSOs chegando", afirmou Schmitt.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/02/2022

ADALBERTO TOKARSKI, DA ANTAQ: 'SAIO CERTO QUE VOU FICAR NA HISTÓRIA DESSA AGÊNCIA'

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2022



Desde 2014 na diretoria da agência e perto de concluir seu mandato no próximo dia 18 de fevereiro, Tokarski destacou avanços nas análises normativas e nos sistemas processuais da Antaq nos últimos anos.

Há quase oito anos na diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, encerrará seu mandato no dia 18 de fevereiro. No período de maio de 2014 a janeiro de 2022, foram 2.071 processos deliberados como relator e em pedidos de vista, além da participação em pelo menos 33 normas e resoluções normativas aprovadas pela diretoria colegiada. Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, Tokarski destacou a participação em decisões de normas como a RN-18/2017 (direitos e deveres de usuários, agentes intermediários e empresas de navegação) e a RN 13/2016 (registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário), além de sua defesa dos arrendamentos simplificados de áreas portuárias.

Tokarski acredita que houve avanços na tramitação de processos de arrendamentos, de autorizações portuárias e de outorgas para empresas de navegação nos últimos anos. Ele considera que a Antaq ganhou com o instrumento da AIR (Análise de Impacto Regulatório). "Sempre tive a concepção de que, na hora de elaborar normativo, é preferível passar mais tempo ouvindo todas as partes envolvidas para ter norma mais consolidada para não alterá-la a qualquer tempo e hora. Com a AIR, houve aperfeiçoamento e um ganho muito grande para a Antaq nesse aspecto", afirmou.

O diretor acrescentou que a criação de uma agenda com o usuário foi um passo importante porque a Antaq precisa enxergá-los. "Para antecipar os problemas, criamos a agenda positiva com a ideia de que a Antaq e a diretoria recebessem representantes dos usuários, dos portos e da navegação. Os recebemos mais para antecipar problemas regulatórios e de fiscalização. O dado importante foi escutarmos o usuário. Foi um avanço importante nesse aspecto", afirmou.

Ao todo, Tokarski está há mais de 15 anos na agência, passando por diversas áreas da autarquia e ocupando a maior parte do tempo em cargos de gestão. Ele destacou que acompanhou leilões de 40 terminais em 16 portos (investimentos de R\$ 5,4 bilhões) em 16 portos, além de prorrogações de 34 terminais em 14 portos, com investimentos de R\$ 9,2 bilhões. Ele acrescentou



a presença em 107 autorizações e 314 registros de terminais privados (TUPs, ETCs, TUP Turismo), que somam R\$ 32,7 bilhões de investimentos. Entre autorizações de empresas brasileiras de navegação (EBNs) foram 869 no período.

Confira abaixo a entrevista de Adalberto Tokarski para a Portos e Navios:

Portos e Navios: São 15 anos e meio em cargos de gestão na Antaq e desde 2014 na diretoria. O que viu de evolução na agência nesse período? Em que aspectos a agência ainda tem um caminho para se aprimorar?

Adalberto Tokarski: A informatização e a implementação do sistema eletrônico de informações (Sei) facilitou a gestão dos processos na Antaq e deu agilidade. Antes, para uma consulta em uma unidade regional era preciso despachar no correio. Agora é automático. A Antaq evoluiu muito nesse aspecto e criou um sistema de peticionamento para o usuário ter acesso aos processos e informações da agência.

Houve evolução na própria normatização do regimento interno. Cada área buscou se adequar visando uma celeridade nos sistemas. Criamos um sistema de outorga e peticionamento eletrônico. Hoje, toda a navegação tem sistema eletrônico, o que fez com que o processo tenha diminuído em, pelo menos, dois terços. Um empresário que está em Manaus (AM) consegue dar entrada e obter nesse sistema e validações dos representantes da Antaq. Também ajudou a ter visibilidade a questão das transmissões das reuniões da diretoria colegiada. A sociedade tem acesso de como se dão as decisões da diretoria. Outra evolução é a AIR (análise de impacto regulatório), que acontece em praticamente todo processo normativo.

PN: O quanto esse instrumento agregou na qualidade das discussões dos processos?

AT: Sempre tive a concepção de que, na hora de elaborar normativo, é preferível passar mais tempo ouvindo todas as partes envolvidas para ter norma mais consolidada para não alterá-la a qualquer tempo e hora. Com a AIR, houve aperfeiçoamento e um ganho muito grande para a Antaq nesse aspecto.

PN: Na sua avaliação, quais foram as normas mais marcantes nesse período em que está na agência?

AT: De minha autoria, foram 2.071 processos de relatoria e deliberados. Somos três diretores. Participei e ajudei a decidir por volta de 6.000 processos ao longo desse período. Na parte de normas deliberadas pela diretoria colegiada foram 33 normas nesse período em que fiquei na diretoria. Entre as que entendo de maior impacto nesse período a RN 18/17 (direitos e deveres de usuários, agentes intermediários e empresas de navegação). Defendo que você tenha que normatizar só quando for necessário. No caso específico da RN-18, existia uma lacuna regulatória na proteção dos usuários dos portos. Essa que vejo que foi a mais estratégica. Foi de minha proposição que não fizessemos apenas uma audiência pública. Após a primeira, em São Paulo, analisamos as contribuições, pedi vistas e entendi que precisávamos maturar mais. Fizemos uma segunda em São Paulo e outra no Rio de Janeiro.

Também destaco a RN-13/2016 (registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário). Havia algumas centenas de pequenos terminais portuários, principalmente na Amazônia, em que não conseguíamos chegar com nossa resolução. Às vezes por falta de documentação de propriedade daquela área ou por o terminal não haver estrutura para ser estação de transbordo de carga (ETC). Flexibilizamos para, no primeiro momento, darmos um registro e cobrarmos investimentos para um dia ele passar a ser uma ETC. Funcionou e conseguimos registrar 314 registros até hoje. É fundamental para a sociedade regional porque o micro ou pequeno empresário com um terminal registrado poderá receber a embarcação de transporte de carga e auferir lucro. Tendo registro, ele poderá buscar financiamento para empreender.



PN: No ano passado, ocorreram os primeiros arrendamentos simplificados, que sempre defendeu em eventos do setor e nas reuniões da diretoria. Qual efeito esse modelo está gerando para o setor?

AT: O arrendamento simplificado é uma inovação que contribuiu fortemente porque temos mais de uma centena de pequenas áreas, galpões ou píer parados, que são custo para o estado, sendo que, do outro lado, há empresas pequenas e médias que querem ter acesso ao porto e não eram oferecidas essas áreas. Porque o processo de arrendamento normal é extremamente complexo e o gestor (Ministério da Infraestrutura, anteriormente Ministério Transportes), se tem 250 a 300 áreas, vai oferecer as mais estratégicas, que tenham maior movimentação.

Essas centenas de áreas pequenas, em vez de custo que está tendo hoje, vai ter valor de outorga e terá movimentação. O porto público é para ter essa função. A norma do arrendamento simplificado é uma forma de arrendar bem mais rápido porque tem um modelo que cobra por metro quadrado. Foi feita para vários tipos de carga uma padronização que disponibiliza para a autoridade portuária comparar com uma tabela por m². Há alguns portos na Europa que funcionam nesse sistema. Os arrendamentos atuais, provavelmente, vão passar para esse sistema de arrendamento por metro quadrado.

PN: Já se tem um horizonte dos próximos arrendamentos simplificados?

AT: Ano passado saíram três e foram colocados mais quatro. Passamos do patamar de dois anos preparando o arrendamento normal para cinco meses. Os próximos serão menos. As autoridades portuárias podem ajudar porque utilizam um sistema onde cada uma delas pode oferecer duas ou três áreas, passando para a SNPTA [Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários] e por trâmite rápido na Antaq. Haverá uma quantidade muito maior.

O outro sistema é travado. Desde 2015, efetivamente há evolução no sistema de arrendamentos. Chegou ao patamar de nove arrendamentos entre 2018 e 2020 e fizemos 12 em 2021 — três deles eram arrendamentos simplificados. Podemos ter esse ano 30 no total. É preciso fazer rápido, mas divulgar, discutir parâmetros e análise do novo empreendimento. No ano passado, em três não houve interesse. Acho que não aprimoramos o sistema de divulgação e de priorizar tais áreas. O sistema é bom, mas temos que ter um aprendizado nesse oferecimento.

O Porto de Recife (PE), por exemplo, tem algumas áreas com contrato de transição. São áreas pequenas que já venceram contrato. Defendi o contrato de transição, mas ele é precário. A cada seis meses, não vai trazer investimentos. Essas áreas em transição deveriam ter de cara esse sistema.

PN: Quais outras normas importantes para o setor destaca nos últimos anos?

AT: Outra norma que teve impacto foi a norma do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres — SSE (RN-34/2019). Teríamos que evoluir e, de alguma forma, tomar posicionamento. Evoluiu que agora pode ter cobrança. Nessa norma, fui e sou contra criar franquia. É muito fácil criar o almoço grátis para o outro pagar. Sou contra a franquia, me coloquei bem claro nesse caso.

PN: E em relação à discussão sobre o preço-teto para essa cobrança da SSE/THC-2?

AT: Está na área técnica agora, haverá consultas e análises. Eu não vou pegar a definição disso, não dará mais tempo. Tenho posição clara de que se tenha preço-teto só se for caracterizada abusividade no preço porque, se admitir preço-teto, está praticamente tabelando.

PN: Como avalia sua passagem como diretor-geral da Antaq?



AT: Enquanto diretor-geral (julho de 2016 a fevereiro de 2018), minha atuação foi estratégica junto ao orçamento na Antaq. Quando assumi, a agência vinha por dois anos sofrendo severos cortes nos recursos. Me dediquei fortemente e pessoalmente junto ao Congresso para restabelecer o orçamento. Pela primeira vez, conseguimos emenda ao orçamento da Antaq em 2018 junto à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (R\$ 20 milhões). Em 2019, junto à Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado, outros R\$ 20 milhões. Nem antes, nem depois se conseguiu 10% disso de meta.

Foi importante porque estávamos com restrição de recurso para fiscalização. Em setembro, a então diretoria-geral passava orientação para restrições para passagens devido a restrições de recursos. Nos últimos meses, houve impacto na fiscalização. Posteriormente, conseguimos melhorar o orçamento desses dois anos e provamos ao Ministério dos Transportes, na época, que gastamos tanto e precisamos desse tanto.

Como criamos por dois anos seguidos orçamento robusto, no terceiro ano não se conseguiu emenda, mas os ministérios dos Transportes e da Fazenda à época admitiram orçamento diferenciado. O mesmo no ano passado: não se conseguiu emenda considerável. Em 2021, foram R\$ 400 mil, contra R\$ 20 milhões naquela época.

Estava na diretoria-geral na época da elaboração do decreto 9048/2017, que fez a alteração no decreto 8.033/2013. Para ter outorga de TUP, hoje se pede admissibilidade para SNPTA que é um documento e uma folha. A Antaq faz análise, anúncio público, viabilidade locacional e devolve para o ministro assinar. Foi um avanço enorme. O processo com documentação toda que antes era dois anos, hoje leva no máximo seis meses.

Estávamos muito engessados em contratos de prorrogação de concessão de arrendamento portuário. Vieram modificações a respeito do contrato. Antes era até 25 anos, mais 25 anos. Hoje passou a 35 + 35. O contrato só podia ter uma prorrogação e hoje pode prorrogar até 70 anos. Flexibilizou, dando mais segurança ao arrendatário para fazer investimentos. Fizemos prorrogações antecipadas antes desse decreto que incentivaram milhões de reais em investimentos antecipados. Esse decreto incorporou regras para dar estabilidade à prorrogação antecipada.

Em 2019 [como diretor], tive posição clara junto à comunidade regulada para não aceitar a junção Antaq com a ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres]. A característica de toda a legislação portuária e de navegação é totalmente diferente da legislação que se tem do rodoviário e ferroviário. Sabemos o quão é forte a área rodoviária no Brasil e temos experiência ruim, independente de governos. Temos o DNIT [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes] cuja diretoria hidroviária lá que é relegada ao quarto ou quinto plano. O setor portuário, de navegação, que é estratégico para o Brasil, iria perder muito. Foi uma atuação junto às entidades e, num segundo momento, diretamente no sentido de brecar a medida provisória que colocaram emenda no sentido de criar a 'ANT' (Agência Nacional de Transportes).

PN: Na tramitação do BR do Mar voltou a discussão sobre aumentar o número de cadeiras na diretoria da Antaq. O senhor é a favor dessa mudança?

AT: Sou a favor porque acho muito pouco três diretores. O meu mandato encerra dia 18/02 e ainda não tem diretor. Depois entra um diretor interino. Por um lado, resolve o aspecto de não ficar sem diretor. Mas ter um ou dois diretores interinos fragiliza a diretoria. A grande vantagem que vejo de uma agência reguladora e a nova lei das agências reguladoras (13.848/2019) veio reafirmar o mandato de cinco anos é poder ter um posicionamento de Estado.

No meu caso, passei por vários presidentes, minha postura foi de Estado, inclusive quando diretor-geral, de invocar a questão da autonomia da agência. Um diretor interino se fragiliza porque é indicado. Passa pelo Minfra e presidência, mas não tem mandato por muito tempo. Tem



todo contexto normativo que às vezes demora dois anos. Vem um interino e vota num processo, outro interino dá outro voto. Depois em outro momento estará a diretoria preenchida.

Participei da criação da agenda positiva junto aos entes dos portos, com destaque principal aos usuários. Na área portuária, temos associações estruturadas e competentes. A área empresarial consegue acesso à diretoria colegiada porque é bem representada, tem CEOs de associações com formação boa e não existe essa organização tão forte para representar os usuários. Meu entendimento é que Antaq tem que enxergar mais os usuários. Para antecipar os problemas, criamos a agenda positiva com a ideia de que a Antaq e a diretoria recebessem representantes dos usuários, dos portos e da navegação. Os recebemos mais para antecipar problemas regulatórios e de fiscalização. O dado importante foi escutarmos o usuário. Foi um avanço importante nesse aspecto.

PN: O senhor se considera o diretor que mais levou temas dos usuários para discussão dentro da agência?

AT: Sem qualquer dúvida. Tanto é que se falar com representantes dos usuários eles têm essa percepção. De forma geral, é um posicionamento que tive sempre nessa casa de defesa da segurança dos contratos. Considero peça determinante na concepção dos investimentos e também na defesa da segurança jurídica. Nada mais é do que o direito consagrado na Constituição e garantia individual que tem que se preservar.

Ao longo do tempo, busquei ter um senso de justiça com conceitos como direito adquirido, ato jurídico perfeito, coisa julgada para buscar estabelecer terreno minimamente firme para que as engrenagens pudessem funcionar sem criar insegurança. Dentro da parte normativa, sempre busquei atuar somente quando for necessário. Se realmente houver lacuna regulatória e, mesmo assim, fui o diretor que defendeu que o AIR fosse elaborado para todo tipo de normas.

PN: Após o BR do Mar, muito se falou sobre uma 'BR dos Rios'. O senhor acompanha de perto a questão do desenvolvimento de hidrovias. Na sua visão, já se tem um diagnóstico preciso das diferentes necessidades para a expansão dessa navegação no Brasil?

AT: A navegação fluvial vem avançando por si só. Passei por vários governos e percebo que uma ação ou outra, indireta ou direta, acaba impulsionando a navegação. Normalmente, os últimos governos fizeram só de forma indireta. Por exemplo, o atual governo fez os últimos 50Km da BR-163. Há 11 anos faltavam 900Km e os governos vieram fazendo devagar. Esse governo concluiu e conseguiu manter a manutenção na BR-163. Só isso aí fez com que na região do Tapajós (Itaituba-Miritituba) continuassem investimentos que vinham há pelo menos sete anos em ETCs. As empresas para ter sistema completo investiram em portos na região de Barcarena e em embarcações. Só em embarcações foram milhões de reais da iniciativa privada.

Precisamos de uma política de Estado do governo federal como um todo. Entendo que pode ser feita alguma concessão, mas defendi que as concessões fossem feitas casadas. Por exemplo, a BR-174. No momento da concessão em que defendi que fosse feita uma concessão casada, cobrando uma tarifa para fazer dragagem no Rio Madeira dentro da concessão rodoviária.

No geral, temos rios navegáveis, mas não temos hidrovias estruturadas, dragadas, sinalizadas, com balizamento e que possam navegar 24h. Onde navegamos mais é na Amazônia porque os rios são caudalosos. No tempo de águas altas, tudo bem. Mas, no caso do Rio Madeira, tem problema em águas baixas. Precisava antes de abaixar fazer dragagem em alguns trechos do canal principal. Precisa haver diagnóstico porque o Brasil é quase um continente e cada bacia tem características diferentes.

PN: E as questões dos usos múltiplos das águas e a disputa da navegação com a geração hidrelétrica?



AT: Deveria haver uma política pública para analisar os principais rios. Temos por volta de 40.000Km de rios potencialmente navegáveis. Com relativamente poucas intervenções são 20.000Km. Propriamente ditos são 6.000Km navegados. Como vias economicamente navegadas, incluindo transporte de passageiros, temos 19.500Km. Uma coisa é o rio navegável, outra é transformar em hidrovía para navegar com segurança.

Temos dois rios com características diferentes: No Rio Tietê foram feitas barragens e eclusas para navegação. Só que tem uma barragem (Ilha solteira) no meio da hidrovía que não deve representar mais que 3% do total de geração de energia naquele lado. Como tem ligação através do canal Pereira Barreto com o Rio Tietê, o pedral de Nova Avanhandava, fica raso e não se consegue navegar.

Acaba que o uso múltiplo é desrespeitado, priorizando a geração de energia. Às vezes fazem alarde para um reservatório que não é o que define ter apagão ou não no Brasil. Se colocar por exemplo uma geração que não seja a hidrelétrica em funcionamento, manteria aquele lado. Na hora que paralisou, tem investimento de várias empresas. Tive informação de uma empresa que está há 40 anos no Tietê encerrando atividades e vendendo suas embarcações. Entendo agora com esse regime hídrico de mais chuvas que é imperioso retomar a navegação do Rio Tietê a ponto de que, se demorar, vai matar investimentos, como está acontecendo.

PN: Representantes da navegação interior dizem que falta uma legislação mais específica/voltada para o segmento. O senhor defende novas regras, mais direcionadas para a navegação interior? Existe carência regulatória?

AT: Na Antaq, não. Eles reclamam muito de outros atores como Marinha e ANP [Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis] que acabariam regulando algo que deveria ser só da Antaq. Para isso acontecer não é regulação, tem que mudar a lei, o que não depende só da Antaq.

PN: Quais serão seus próximos passos profissionais? Continuará a atuar no setor após 18/02? Cumprirá quarentena?

AT: Vou entrar em quarentena por seis meses, mas os planos são de atuação no setor aquaviário e portuário brasileiro — naturalmente na iniciativa privada. Não tenho definido exatamente o quê exatamente. Com conhecimento que tenho da área portuária nacional e especializado na região amazônica deve ser nesse íterim. Saio feliz e certo de que vou ficar na história dessa agência. Fui gerente, superintendente, depois diretor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/02/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 016/2022
Página 59 de 59
Data: 07/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006