

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 004/2022
Data: 14/01/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
EMPRESAS PRORROGAM SUSPENSÃO VOLUNTÁRIA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL ATÉ 4 DE FEVEREIRO	4
SANTOS GARANTE EMPRÉSTIMO DE R\$ 78 MILHÕES PARA INVESTIR EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA E SANEAMENTO	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ APROVA EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E CONCESSÃO DOS PORTOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO	6
PORTAL PORTO GENTE	7
DESESTATIZAÇÃO FRACASSA NO PORTO DE SANTOS.....	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
SANTOS TRAÇA PLANO COM 50 METAS PARA REDUZIR IMPACTOS AMBIENTAIS.....	8
NÚMERO DE NAVIOS EM TRÂNSITO NO PORTO ORGANIZADO DE VITÓRIA CRESCE 7,3%	10
SECEX LANÇA CONSULTA PÚBLICA SOBRE NOVA REGULAMENTAÇÃO DO LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO.....	10
TERMINAIS PORTUÁRIOS INVESTEM EM PARCERIA COM INTEGRADOR PARA INOVAR SISTEMAS DE OPERAÇÃO	11
ISTOÉ - DINHEIRO	13
AGRONEGÓCIO: EXPORTAÇÃO EM 2021 FOI RECORDE DE US\$ 120,6 BILHÕES	13
ANTAQ APROVA EDITAL DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA; PUBLICAÇÃO SAI NA PRÓXIMA SEMANA	13
MONEYTIMES	14
CHINA REGISTRA SUPERÁVIT COMERCIAL RECORDE EM DEZEMBRO; E 2021 COM EXPORTAÇÕES ROBUSTAS	14
POLÍTICA DE PREÇOS SÓ SERVE À PETROBRAS, DIZ COORDENADOR DE GOVERNADORES APÓS DECISÃO DE DESCONGELAR ICMS	15
MINISTÉRIO DIZ QUE TARCÍSIO NÃO LANÇOU PRÉ-CANDIDATURA A GOVERNO DE SP, APESAR DE FALA DE BOLSONARO	16
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	17
POR QUE NUCLEAR É A MELHOR SOLUÇÃO PARA O BRASIL?.....	17
MERCADO DE CARBONO E RENOVÁBIO: UMA SINERGIA EM CONSTRUÇÃO?, POR AURÉLIO AMARAL E.....	19
GÁS NATURAL: JUSTIÇA MANTÉM SUSPENSÃO DO REAJUSTE DE PREÇOS NO RJ, SERGIPE E ALAGOAS	21
JORNAL O GLOBO – RJ	24
IMPOSTO DE RENDA: CORREÇÃO DA FAIXA DE ISENÇÃO PARA R\$ 4,4 MIL TRIPPLICARIA NÚMERO DE BRASILEIROS LIVRES DA TRIBUTAÇÃO	24
ESTADOS DECIDEM DESCONGELAR ICMS DOS COMBUSTÍVEIS A PARTIR DE FEVEREIRO	25
BOLSONARO DEU A LÍDER DO CENTRÃO PODER SOBRE ORÇAMENTO APÓS DESGASTE DO PLANALTO COM CONGRESSO	26
SUPERIATES DE LUXO: BARCELONA INVESTE US\$ 22 MILHÕES PARA CRIAR A MAIOR MARINA PRIVADA DO MEDITERRÂNEO	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
AUDITORES SAEM 'FRUSTRADOS' DE REUNIÃO COM GUEDES E PROMETEM INTENSIFICAR MOBILIZAÇÃO POR REAJUSTE	29
GOVERNO QUER MUDAR JOVEM APRENDIZ E LIBERAR VAGA PARA QUEM NÃO ESTUDA	30
TERMINAIS PORTUÁRIOS DEVERÃO PEDIR REVISÃO DE CONTRATOS E INVESTIMENTOS COM FIM DO REPORTO	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	34
MSC COMPRA 67% DA LOG-IN E ENTRA EM CABOTAGEM	34
MINÉRIO DE FERRO CAI 2,99% NOS PORTOS CHINESES, PARA US\$ 128,01 A TONELADA	36
EXXONMOBIL VOLTA A TER US\$ 300 BI EM VALOR DE MERCADO COM ALTA DO PETRÓLEO E DA DEMANDA.....	36
MAIOR PORTO DA CHINA FICA CONGESTIONADO POR SURTOS DE COVID	37
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	38
ATRASO NO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMA PERSISTE EM 2022, DIZ MAERSK.....	38
AGÊNCIA BRASIL - DF	39
PRESIDENTE PREVÊ R\$ 1 BI PARA REFORMA DE RODOVIAS ATINGIDAS POR CHUVAS.....	39
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA MAIOR SUPERÁVIT DA SÉRIE HISTÓRICA EM 2021	40
PROGRAMA NORTE CONECTADO INAUGURA INFRAESTRUTURA DE ALTA VELOCIDADE	41
PUBLICADO EDITAL PARA CONCESSÃO DE SETE TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 004/2022
Página 3 de 46
Data: 14/01/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
UE REJEITA FUSÃO DE ESTALEIROS SUL-COREANOS	44
PORTO DE XANGAI ASSINA ACORDO DE ABASTECIMENTO DE GNL COM CMA CGM	44
EXPORTAÇÕES ARGENTINAS DE GRÃOS SÃO AFETADAS PELA DIMINUIÇÃO DO NÍVEL DAS ÁGUAS NO RIO PARANÁ.....	45
THYSSENKRUPP VAI INSTALAR PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE DE 200 MW PARA A SHELL NO PORTO DE ROTTERDAM.....	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	46
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	46



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EMPRESAS PRORROGAM SUSPENSÃO VOLUNTÁRIA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL ATÉ 4 DE FEVEREIRO

Comunicado foi divulgado pela Clia Brasil nesta quinta-feira (13)

Por: ATribuna.com.br



Segundo a associação, a temporada atual de cruzeiros tinha previsão de movimentar mais de 360 mil turistas Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A Associação Brasileira de Navios de Cruzeiros (Clia Brasil) estendeu a suspensão das operações dos navios de passageiros nos portos brasileiros até 4 de fevereiro. A decisão voluntária busca dar continuidade às discussões com as autoridades para alinhar as medidas necessárias visando a retomada dos cruzeiros no País, interrompidos desde 3 de janeiro.

A extensão do prazo, que vencia no próximo dia 21, foi anunciada por meio de nota à imprensa nesta quinta-feira (13), um dia após a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) recomendar o cancelamento da temporada brasileira de cruzeiros 2021/2022.

No documento, a Clia Brasil enfatiza que a prorrogação da suspensão de operações no Brasil contrasta com os Estados Unidos, onde autoridades de saúde reconheceram a eficácia dos protocolos da indústria de cruzeiros. Por isso, entende que o retorno das atividades do setor deva acontecer neste momento.

Ainda segundo a associação, o segmento dos cruzeiros é o único que exige níveis altos de vacinação e 100% de testes aos passageiros antes do embarque. As empresas que fazem parte da Clia ressaltam, ainda, que os protocolos seguidos nas operações no Brasil permitem que a incidência de doenças graves seja "dramaticamente menor do que em terra".

Por fim, a entidade garante que agirá em conjunto com autoridades, sempre guiada pela ciência, com objetivo de garantir a proteção da saúde dos hóspedes, tripulantes e comunidades que recebem os cruzeiros.

Impacto econômico

O documento da associação enfatiza que a temporada atual de cruzeiros tinha previsão de movimentar mais de 360 mil turistas, com impacto de R\$ 1,7 bilhão e geração de 24 mil empregos.

Um estudo da Clia Brasil em parceria com a Fundação Getulio Vargas (FGV), divulgado em nota, afirmou que cada navio gera em torno de R\$ 350 milhões de impacto positivo para a economia brasileira. Além disso, a cada 13 cruzeiristas, um emprego é gerado.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 14/01/2022

SANTOS GARANTE EMPRÉSTIMO DE R\$ 78 MILHÕES PARA INVESTIR EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA E SANEAMENTO

Linha de crédito foi obtida junto à Caixa Econômica Federal; Prefeitura tem prazo de 10 anos para pagar

Por: Redação



Zona Noroeste (foto) e morros receberão intervenções Foto: Carlos Nogueira/Prefeitura de Santos

A Prefeitura de Santos obteve um empréstimo de R\$ 78 milhões junto à Caixa Econômica Federal para investir em obras de infraestrutura e saneamento, principalmente na Zona Noroeste e Morros. O anúncio sobre a linha de crédito, firmada na modalidade Apoio Financeiro (Finisa), foi feito na manhã desta quinta-feira (13), no Sesi Santos. O Município terá um prazo de 10

anos para pagar a conta - o financiamento foi aprovado pela Câmara Municipal em setembro de 2021.

Durante a apresentação, alguns trechos que receberão intervenções foram destacados, como as comportas 1 e 2, na Zona Noroeste; a recuperação do Canal 1 no trecho de praia, além de 12 obras em Morros para a contenção de encostas e drenagem das chuvas. Parte do recurso também será usada na Área Continental, no Centro Histórico e cemitérios municipais.

O ouvidor municipal, Rivaldo Santos, explicou que os recursos obtidos com a Caixa vão garantir mais agilidade na execução das obras. "São intervenções que demandam uma rapidez maior, pois são para resolução de problemas sérios, que colocam as pessoas em risco. Com o financiamento, conseguimos garantir a segurança dos moradores desses locais".

O prefeito Rogério Santos (PSDB) lembrou os deslizamentos nos morros em 2020, que foram causados pelas chuvas e deixaram mortos, feridos e diversas famílias desabrigadas. "Estamos trabalhando para que isso não aconteça mais. Foram dois anos na construção desta pauta, que vem se concretizando nas diversas obras de contenção e que, por meio dessa parceria com a Caixa, poderá avançar ainda mais".

Aplicação dos recursos

Dos R\$ 78 milhões, a Secretaria de Serviços Públicos (Seserp) receberá R\$ 35 milhões para obras de pavimentação, drenagem, estabilização de encostas, reurbanização de escadarias dos morros, entre outros serviços. A outra parte, ou seja, os R\$ 43 milhões serão usados pela Siedi para obras de contenção e drenagem.

"São obras muito esperadas pela população e que serão possíveis graças a esse convênio com a Caixa. São grandes intervenções. Importantes para melhorar a qualidade de vida de todos os santistas", ressaltou a secretária de Infraestrutura e Edificações (Siedi), Larissa Oliveira Cordeiro.

A secretária explica que a pasta usará R\$ 4 milhões para reparar o pontilhão do Canal 1 ainda neste ano. "Vamos recuperá-lo, fazer tratamento de baixo para cima (da estrutura). Vamos ter que isolar a pista, faixa por faixa", explica a secretária.

Ela ressaltou, ainda, que outros R\$ 8 milhões serão para complementar as obras das comportas C1 e C2 na Zona Noroeste. Uma fica no final da Rua Roberto Molina e outra na Avenida Jovino de Melo. "Essas duas obras já estão licitadas e são 18 meses de obras. O custo total (do serviço) é de cerca de R\$ 18 milhões. Esses R\$ 8 milhões chegam para complementar o recurso", diz.

Larissa explica que os projetos executivos para as intervenções nos morros estão prontos e em fase de licitações, que devem ser concluídas até o meio deste ano. Os serviços, porém, só devem ser finalizados em 2023. "São grandes obras, cerca de R\$ 17 milhões. São contenções e

drenagens com o encaminhamento correto das águas das chuvas através de escadarias hidráulicas e canaletas”, diz.

A Secretaria de Serviços Públicos (Seserp) também fará diversas obras. Entre as mais importantes estão a pavimentação nas ruas dos morros, ao valor de R\$ 6 milhões, a remediação ambiental em todos os cemitérios ambientais ao custo de R\$ 5 milhões, o alargamento da Avenida Nossa Senhora de Fátima (R\$ 3 milhões) e melhoria na drenagem da Rua Pindorama, no Boqueirão (R\$ 1 milhão).

“Algumas intervenções serão de microdrenagens, como colocação de tubulação, boca de lobo, execução de trechos de calçadas, intervenções em cemitérios, questões ambientais, escadarias nos morros, tudo isso está incluído”, afirma o secretário de Serviços Públicos, Wagner Ramos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/01/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E CONCESSÃO DOS PORTOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO

Concessão será por 35 anos e os investimentos são estimados em R\$ 1,3 bilhão. Os leilões estão previstos para este primeiro trimestre



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta sexta-feira (14), o edital de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), bem como para concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, que ficam no litoral capixaba. A publicação do edital deverá ser feita na próxima semana pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pelo Ministério da Infraestrutura.

Ao referendar o edital – o primeiro envolvendo a venda de ativos da União no setor portuário –, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, destacou o modelo de gestão que está sendo inaugurado com a desestatização da Codesa. “Estou certo de que esse modelo trará um novo dinamismo para os portos organizados brasileiros, garantindo a essas instalações maior qualidade e eficiência de serviços”, frisou.

O Porto de Vitória, localizado na capital do estado, tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário. Já o Porto Barra do Riacho, localizado no distrito de Barra do Riacho em Aracruz, é especializado no embarque de celulose.

Modelo institucional

O modelo institucional apresentado prevê a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho por um prazo de 35 anos e mais cinco em caso de necessidade de investimentos adicionais. Como contrapartida para assumir a operação do porto ao longo do contrato, o setor privado pagará ao setor público um valor de outorga por ocasião do leilão e mais uma outorga variável de 7,5% da receita. O futuro concessionário também pagará uma taxa anual de fiscalização à ANTAQ de R\$ 3,188 milhões, que servirá para custear o trabalho de fiscalização e regulação no modelo de concessão.

Em relação aos investimentos, a estimativa é que os recursos atinjam R\$ 1,3 bilhão ao longo da vigência contratual, sendo que R\$ 355 milhões serão os requisitos obrigatórios previstos no contrato

No caso do Porto de Vitória, o potencial é dobrar a movimentação de cargas de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano. Em termos de área disponível, são 500 mil m² e 14 berços de atracação, boa parte dos quais é operada atualmente pela autoridade portuária.

As estimativas para crescimento da movimentação até o final do prazo do contrato do Porto de Vitória são de 85% para cargas de granel sólido mineral, alcançando ao fim dos 35 anos 4,5 milhões de toneladas por ano, com destaque para ferro-gusa e fertilizantes; contêineres, com crescimento de mais de 115%, alcançando 500 mil TEU/ano; e granel líquido, com mais de 115%, totalizando 1,8 milhões de toneladas/ano.

Com uma movimentação atual de 8 milhões de toneladas por ano, o Porto de Barra do Riacho traz grandes oportunidades para exploração de novas áreas. Dos 860 mil m² de área total disponíveis, 522 mil m² são greenfield (sem intervenção anterior). O Porto conta com dois berços de atracação dedicados à movimentação de granel líquido e acessos terrestres por pera ferroviária (Vitória-Minas) e pela BR-101.

Na parte de infraestrutura do novo modelo, caberá ao concessionário investir e manter os acessos; oferecer cais em contratos spot; promover parcerias para exploração de áreas destinados aos terminais arrendados. Em relação à gestão e operação, caberá à concessionária operar o acesso aquaviário; gerir a destinação de áreas; e elaborar o PDZ do porto para apresentação ao Poder Concedente. Não caberá ao concessionário a movimentação de cargas e a exploração direta dos terminais.

O novo modelo prevê a transição dos atuais contratos de arrendamento, mantendo-se a equivalência com o contrato original. Contudo, as partes terão flexibilidade para negociar uma melhoria das condições do contrato, visando maximizar a exploração do porto. Atualmente, há cinco contratos de arrendamento em andamento nos dois portos, sendo quatro em Vitória e um em Barra do Riacho.

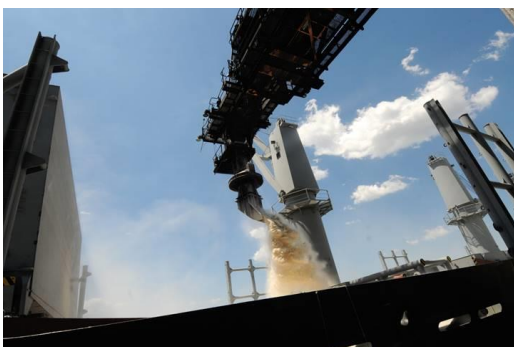
Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 14/01/2022



PORTAL PORTO GENTE

DESESTATIZAÇÃO FRACASSA NO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente



Não há nada mais difícil de controlar, mais perigoso de conduzir, ou mais incerto no seu sucesso, do que liderar a introdução de uma nova ordem. (Nicolo Machiavelli)

Porto Santos ABR2018

Os rumores num crescendo sobre a dragagem do Porto de Santos, envolvendo as empresas brasileira, DTA Engenharia, e a holandesa, Van Noord, refletem o que Portogente há muito vem alertando: o programa de

desestatização do ministério da Infraestrutura (Minfra) não é compatível com o principal porto do Brasil. E essa situação vai piorar com a saída do ministro Tarcísio de Freitas, para ser candidato nas próximas eleições. Mesmo que o presidente Bolsonaro consiga blindar o ministério do centrão, o secretário-executivo Marcelo Sampaio será um ministro-substituto de última hora, sob forte pressão eleitoral.

Se a autoridade portuária, Santos Port Authority (SPA), pretende realmente a privatização da administração do Porto de Santos, deveria defender a simples prorrogação do contrato vigente, de forma a permitir que a nova administração resolva essa questão, que envolve o equilíbrio econômico da nova empresa. Considerando a importância essencial desse serviço para a competitividade operacional. Bem como, teria garantido a economicidade constitucional, que poderia e deveria ser preservada.

Parece que a judicialização desse pregão vai promover o necessário debate da dragagem portuária e pode expor fragilidades estratégicas na manutenção das profundidades dos portos, de interesse da Marinha do Brasil., sob o aspecto da Segurança Nacional. Portanto, é imperativo que a dragagem esteja atrelada ao programa de desestatização dos portos. E no caso do Porto de Santos já foi desatrelada de forma atabalhoada pela SPA. Entretanto, deve ser impedida a construção de alguma trincheira jurídica deste caso, pela atual diretoria.

Destituir a atual diretoria do Porto de Santos é determinante, para preservar a apuração dos fatos com máxima isenção e transparência. De pronto, justificar a vantajosidade e eficiência de um programa de desestatização com conclusão anunciada para os próximos dez meses, no máximo, e a contratação da Van Oord para os próximos dois anos, prorrogáveis até cinco anos, à parte do contexto dos acessos ao porto. Todo esse processo centralizado no Minfra, inclusive a decisão do pregão. Imbróglgio danoso, que pede o pronunciamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A manutenção dos acessos ao porto era uma atribuição da Divisão de Conservação, da antiga Companhia Docas de Santos – CDS. Assim, mantinha-se uma qualidade de excelência nos acessos rodoviário, ferroviário e marítimo do porto, inclusive o balizamento do canal de acesso. Desvincular a dragagem do programa de desestatização do Porto de Santos, apenas confirma que não existe um programa de desestatização para se chamar como tal.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/01/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SANTOS TRAÇA PLANO COM 50 METAS PARA REDUZIR IMPACTOS AMBIENTAIS

Informação: Prefeitura de Santos (14 de janeiro de 2022)



Plano visa cumprir metas entre 2025 e 2050 – Foto: arquivo/PMS

Santos deu um importante passo nas estratégias para reduzir os impactos ambientais causados pelas mudanças climáticas. O decreto de criação do Plano de Ação Climática de Santos (Pacs) foi apresentado e aprovado nesta quinta-feira (13), contendo 50 metas para serem cumpridas entre 2025 e 2050.

O ato ocorreu durante o 'Dia de Adaptação e Resiliência Urbana Santista', evento promovido pela Secretaria de Meio Ambiente (Semam) e que reuniu centenas de pessoas on-line, entre autoridades, ambientalistas e sociedade civil.



Entre os objetivos estabelecidos estão a revisão do Plano Diretor e da Lei do Uso e Ocupação do Solo, levando em consideração as questões climáticas; criação e implementação do sistema de Índice de Risco Climático e Vulnerabilidade Socioambiental (ICVS) e mapeamento das áreas de risco; elaboração do plano habitacional para áreas de risco, cultivo de 10 mil árvores, e substituição de, pelo menos, 20% da frota do serviço público de transporte de passageiros por veículos não emissores, reduzindo a emissão de poluentes e de ruídos urbanos.

Essas metas são direcionadas em oito eixos: planejamento urbano sustentável e meio ambiente; redução de vulnerabilidades e gestão de riscos climáticos (desastres naturais); inclusão e redução da vulnerabilidade social; resiliência urbana e soluções baseadas na natureza; resiliência na zona costeira, estuário, praia, rios e canais; gestão de infraestrutura, incluindo recursos hídricos, saneamento, transporte e estrutura portuária; inventário de emissores de gases de efeito estufa (GEE) e plano municipal de mitigação de GEE; governança e participação na gestão climática.

A proposta prevê a implantação projetos-piloto em áreas como o Monte Serrat, bairros São Manoel, Alemoa e Ponta da Praia.

O prefeito Rogério Santos citou medidas que já vêm sendo tomadas para combater impactos ambientais na Cidade. “Nos últimos dois anos, por exemplo, investimos R\$ 60 milhões na região dos morros, em obras para evitar deslizamentos”.

Ele também resgatou o exemplo do santista mais conhecido da história brasileira, José Bonifácio, o Patriarca da Independência. “Além da atuação política, podemos dizer que José Bonifácio foi o primeiro cientista brasileiro. Naquela época (século 18), ele já lutava por questões ambientais e se preocupava com a preservação da natureza”.

O secretário de Meio Ambiente, Márcio Gonçalves Paulo, falou sobre a importância do plano. “O trabalho que apresentamos hoje é uma resposta da Prefeitura à população de Santos, que conhece bem os impactos locais da crise climática global e serve de base para tomada de decisões no Município”.

ESTUDOS

Para a elaboração do Pacts, a Prefeitura contou com a parceria do Projeto de Apoio ao Brasil na Implantação da sua Agenda Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (ProAdapta). O ProAdapta é fruto da parceria entre o Ministério de Meio Ambiente do Brasil (MMA) e o Ministério Federal do Meio Ambiente, Proteção da Natureza e Segurança Nuclear da Alemanha (BMU), cujas ações são implementadas pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Participando do encontro, a diretora de projetos da GIZ Brasil, Ana Carolina Câmara, destacou os frutos da parceria da empresa com a Prefeitura. “Tudo isso é o resultado do pioneirismo de Santos, que se comprometeu tecnicamente, possibilitando a implementação desses projetos. Sem essa força de vontade não seria possível a execução destes planos. A parceria reflete os avanços municipais e culmina com o papel de liderança do Município na região”.

O vice-cônsul Geral da República Federal da Alemanha em São Paulo, Joseph Albert Weiss, também relatou satisfação em poder ver os avanços da Cidade nas questões ambientais. “A equipe técnica está de parabéns. Todos se envolveram e se dedicaram para que os projetos saíssem do papel e fossem executados”.

A implantação do plano em Santos seguirá com apoio da ProAdapta, que oferecerá recursos como estudos, pesquisas e parcerias, para que autoridades municipais e regionais possam gerenciar os desafios associados às mudanças do clima.

PLANO DE AÇÃO CLIMÁTICA

O Plano de Ação Climática de Santos foi o primeiro a ser implantado no Brasil, em 2016, com o nome Plano Municipal de Mudança do Clima (PMMCS), reunindo representantes do governo, setores econômicos e sociedade civil, com objetivo de garantir ações do poder público para a redução dos efeitos ocasionados pelas mudanças climáticas. Depois, o plano passou por revisão e a redação final foi apresentada no evento.

LIVRO

Durante o evento houve o lançamento do livro Governança Climática Local para o Avanço da Adaptação + Guia para o Desenho de Arranjos Institucionais Locais – uma ferramenta prática para auxiliar outros municípios no desenvolvimento de estratégias de adaptação ao clima. O livro também ficará à disposição do público no site da Prefeitura.

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

Data: 14/01/2022

NÚMERO DE NAVIOS EM TRÂNSITO NO PORTO ORGANIZADO DE VITÓRIA CRESCE 7,3%

Informação: Informativo dos portos (13 de janeiro de 2022)



Em 2021, um total de 2.148 navios cruzou a área do Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) do Porto Organizado de Vitória, número 7,3% maior que no ano anterior (2.002 navios). O serviço contabilizou 116.015 ações de controle de tráfego (atracação e desatracação, embarque e desembarque de prático etc.). Em 2020 foram 126.906 ações.

No ano passado, foram registrados 17 incidentes (avarias ou problemas mecânicos/tripulantes ou de sinalização náutica), e 23 descumprimentos de procedimentos (excesso de velocidade, mergulho sem autorização da

Marinha, ação fora das normas do VTS etc.), além de 15 acionamentos de serviços aliados (órgãos responsáveis por auxílio/socorro) para atender ocorrências.

Como registrado nos anos anteriores, não ocorreu nenhum acidente de navegação. O sistema entrou em operação em setembro de 2017.

Localizado em Capuaba, Vila Velha, o Centro de Controle de Operações (CCO) da CODESA utiliza o mais moderno sistema de monitoramento e controle de tráfego de embarcações do mundo: o Navi-Harbour 4.6 3D. A coordenação do setor é de Agostinho Sobral Sampaio.

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

Data: 14/01/2022

SECEX LANÇA CONSULTA PÚBLICA SOBRE NOVA REGULAMENTAÇÃO DO LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO

Informação: Ministério da Economia (14 de janeiro de 2022)

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia abriu nesta quinta-feira (13/1) consulta pública sobre uma minuta de Portaria que regulamenta o processo de licenciamento das importações brasileiras. Com prazo de 60 dias, a iniciativa faz parte dos esforços de revisão e consolidação normativa adotados pelo governo federal, conforme previsto no Decreto nº 10.139/2019, e alinha-se às melhores práticas regulatórias internacionais. A Circular Secex nº 01, de 12 de janeiro de 2022, publicada no Diário Oficial da União, detalha as instruções para a participação dos interessados no tema.

A proposta normativa é dividida em dois capítulos principais. O primeiro tem o objetivo de regulamentar o emprego do Portal Único de Comércio Exterior do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) no processamento das licenças de importação.

A Lei do Ambiente de Negócios (Lei nº 14.195/2021), em seu capítulo sobre a facilitação de comércio, torna obrigatória a utilização do Portal Único para a implementação das exigências administrativas impostas sobre operações de comércio exterior, o que inclui o licenciamento de importações. Assim, a nova norma deve assegurar a aplicação harmônica e coordenada do Siscomex para esse fim, além de favorecer a transparência e a previsibilidade a seus usuários.

Segurança e publicidade

O segundo capítulo da minuta aborda o licenciamento de importações de atribuição da Secex, por meio da Subsecretaria de Operações de Comércio Exterior (Suext). O objetivo fundamental é garantir que o licenciamento de importação pela Secretaria tenha mais racionalidade, segurança jurídica e publicidade na relação com os importadores.

A principal inovação se refere ao tratamento específico dado aos bens remanufaturados e aos bens usados que sejam destinados a processo industrial para transformação em produto remanufaturado.

Considerando que os bens remanufaturados cumprem requisitos de desempenho e qualidade equiparáveis aos novos, a proposta regulatória dá a eles tratamento diferente em relação aos bens usados, com base na análise de impacto regulatório (AIR) realizada de acordo com o Decreto nº 10.411/2020. O relatório da análise também está disponível na consulta pública.

Como Participar

A minuta de Portaria está disponível no Portal Siscomex [<http://siscomex.gov.br/conheca-o-programa/consultas-publicas/>].

As manifestações sobre a consulta devem ser encaminhadas para o endereço eletrônico sufac.cgfc@economia.gov.br até o dia 14 de março de 2022, na forma dada pela Circular Secex nº 01, de 12 de janeiro de 2022.

Essas contribuições podem ser feitas por cidadãos, empresas, associações, entidades de classe, federações, confederações, associações de consumidores, organizações não governamentais, membros da comunidade acadêmica, membros do governo estadual, municipal ou distrital e qualquer outro interessado.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/01/2022

TERMINAIS PORTUÁRIOS INVESTEM EM PARCERIA COM INTEGRADOR PARA INOVAR SISTEMAS DE OPERAÇÃO

Informação: Santa Portal - Porto & Negócios (13 de janeiro de 2022)



Responsável por controlar toda a movimentação e armazenamento de cargas em um terminal portuário, o Terminal Operating System (TOS) é um sistema fundamental da cadeia logística, sendo responsável por toda a engrenagem logística em um terminal portuário.

É um trabalho que demanda tempo, cuidado e por isso, exige profissionais de Tecnologia da Informação (TI) extremamente capacitados. Por ser uma área específica, poucas empresas tecnológicas são capazes de concluir a demanda com sucesso. Uma delas é a T2S Tecnologia,



que há quase duas décadas oferece suporte às implantações de TOS por meio de diferentes parcerias nacionais e internacionais.

Já atuou como integradora em oito trocas de sistema de sete terminais portuários do Brasil, incluindo os que estão localizados no Porto de Santos, maior da América Latina. A troca permite aos terminais maior facilidade e agilidade na integração de sistemas, assim como ganhos em performance operacional.

Os terminais atendidos pela empresa passam por adaptação do sistema comprado pelo terminal, conforme a necessidade individual de cada um. Além das ações já concluídas, atualmente existem duas trocas de TOS em andamento. Ambas usam o sistema Opus, da sul-coreana CyberLogitec e contam com o auxílio da T2S.

Entre as empresas está a Santos Brasil, que opera o Tecon Santos, o maior terminal de contêineres da América Latina e um dos três mais eficientes do País. A Companhia também é referência em logística integrada e operação portuária.

De acordo com a gerente-executiva de sistemas da Santos Brasil, Adriana Cristina Augusto, a expectativa para o novo sistema é grande. “O Opus foi escolhido pela Companhia pela facilidade de integração com novas tecnologias. A ideia é modernizar e unificar as operações de contêineres, deixando os terminais portuários da Santos Brasil prontos para atender o crescimento da demanda antes mesmo dela chegar”, comenta.

Adriana conta que outro ponto que chamou a atenção da Santos Brasil pelo sistema Opus foi as funcionalidades uniformizadas e acessíveis, que permitem que o sistema seja operado pelos cerca de 3 mil colaboradores que a empresa tem em todo o País. “Com o alcance para integrar simultaneamente as operações de pátios, cais e gates, o Opus também abrange todos os processos de automação, além de permitir integração com diferentes tipos de equipamentos de remoção de contêineres”, explica.

A migração do sistema na Santos Brasil teve início em abril deste ano, nos Tecons Santos e Vila do Conde, no Pará. A gerente-executiva ressalta que, entre os benefícios, a nova tecnologia usa algoritmos que permitem a organização do pátio em um tempo mais curto, o que possibilitará maior controle da operação e incremento do padrão operacional, de ritmo e velocidade, por todo o tempo e a um custo menor. “A implantação é um salto para melhorar ainda mais o nível de serviço e a competitividade da Companhia, até porque nos oferece a oportunidade de alinhar os processos de negócios nos Tecons Santos e Vila do Conde, que antes eram atendidos por meio de sistemas distintos.”

Adriana Cristina conta também que aplicativos, como os coletores, trazem maior visibilidade da operação, garantindo maior segurança na execução das tarefas. “O algoritmo de planejamento de pátio e de navios possibilita a automação de tarefas que eram manuais. Já a nova interface, entre TOS e os sistemas internos da Santos Brasil, permite uma melhor performance e segurança na transmissão da informação”, conclui.

Como funciona o TOS Para a implantação e adaptação desses sistemas é preciso planejamento para que a execução seja bem-sucedida, afinal, o processo demanda inúmeras etapas que devem ser elaboradas com cuidado e atenção. Envolve desde a entrada de um navio na região portuária, à carga e descarga do contêiner, além de todo o sistema operacional da companhia.

De acordo com um dos desenvolvedores da T2S, Rafael Teixeira, que acompanhou e atuou no último suporte e mudança do TOS em junho deste ano, a ação é de enorme responsabilidade. Uma dessas etapas é o Go Live, quando todas as operações do terminal são encerradas para a troca do sistema após meses de suporte. “É uma experiência única e que com certeza me ajudou a evoluir. É preciso manter a calma e o foco para resolver as adversidades encontradas e

tranquilizar os envolvidos. O trabalho em equipe também é essencial e proporciona a resolução de múltiplos problemas.”

Teixeira diz que o momento mais difícil e cuidadoso do processo de implantação é o planejamento. Também ressalta que a comunicação é a chave para garantir a satisfação do cliente e atender o que foi pedido. “Definir os processos exige atenção, pois cada passo a ser tomado deve ser bem planejado. A comunicação da equipe com os usuários garante o alinhamento das expectativas.”

A sul-coreana CyberLogitec, que oferece o sistema operacional Opus Terminal já se tornou referência no mercado por oferecer um sistema voltado a terminais multifuncionais. A T2S tem acordo de cooperação com a CyberLogitec para a integração do Opus e é o principal parceiro para sua implantação no Brasil, fazendo as adaptações necessárias ao cliente.

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

Data: 14/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

AGRONEGÓCIO: EXPORTAÇÃO EM 2021 FOI RECORDE DE US\$ 120,6 BILHÕES

Soja em grãos foi destaque de exportação: 2,71 milhões de toneladas (Crédito: Pixabay)



São Paulo, 14 – As exportações do agronegócio em 2021 somaram recorde de US\$ 120,59 bilhões, alta de 19,7%, em relação ao ano anterior, conforme dados divulgados pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do Ministério da Agricultura. Em dezembro, o desempenho do setor também foi recorde, de US\$ 9,88 bilhões, 36,5% superior aos US\$ 7,24 bilhões de 2020.

Segundo o ministério, em nota, no último mês do ano o resultado foi puxado pelo forte aumento dos preços dos produtos exportados (22,5%) e, também, da expansão do volume exportado (11,4%). “Além dos preços elevados, houve recorde no volume exportado pelo Brasil no agronegócio (15,62 milhões de toneladas). De acordo com os analistas da SCRI, os destaques foram para soja em grãos (2,71 milhões de toneladas; +889,5%); farelo de soja (1,72 milhão de toneladas; +82%); celulose (1,64 milhão de toneladas; +28,8%); e carnes (667 mil toneladas; +3,3%)”, disse a pasta.

Com este cenário, preços elevados e aumento do volume exportado, a participação do agronegócio nas exportações brasileiras voltou a crescer. Em dezembro de 2020, as exportações do agro foram responsáveis por 39,2% do valor total vendido ao exterior, e, em dezembro de 2021, a participação alcançou 40,6%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/01/2022

ANTAQ APROVA EDITAL DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA; PUBLICAÇÃO SAI NA PRÓXIMA SEMANA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou nesta sexta-feira, 14, o edital de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), liberando a publicação do documento, que deve ser feita na próxima semana pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pelo Ministério da Infraestrutura. A Codesa hoje é responsável por administrar os Portos de Vitória e Barra do Riacho.

A previsão do governo é realizar o leilão neste semestre, inaugurando a lista de privatizações portuárias, que conta com o Porto de Santos. Segundo a Antaq, a estimativa é de que seja investido R\$ 1,3 bilhão durante o contrato de 35 anos.

O Porto de Vitória tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário, apontou a agência. Já o Porto Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose.

Quem arrematar os ativos, além da outorga, precisará pagar uma taxa anual de fiscalização à Antaq de R\$ 3,188 milhões. “Estou certo de que esse modelo trará um novo dinamismo para os portos organizados brasileiros, garantindo a essas instalações maior qualidade e eficiência de serviços”, afirmou o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Ainda segundo o órgão, é esperado que, até o fim de contrato de concessão do Porto de Vitória, seja registrado um crescimento de 85% para cargas de granel sólido mineral, alcançando 4,5 milhões de toneladas por ano; no caso de contêineres, crescimento de mais de 115%, atingindo 500 mil TEU ao ano; e alta de 115% no granel líquido, totalizando 1,8 milhões de toneladas por ano.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 14/01/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CHINA REGISTRA SUPERÁVIT COMERCIAL RECORDE EM DEZEMBRO; E 2021 COM EXPORTAÇÕES ROBUSTAS

Por Reuters



O superávit comercial atingiu US\$ 676,43 bilhões em 2021, o mais alto desde que os registros começaram em 1950 (Imagem: Pixabay/bahonya)

A China registrou superávit comercial recorde em dezembro e em 2021, com as exportações superando as expectativas durante a pandemia global, mas alguns analistas apontam para uma desaceleração nos embarques internacionais nos próximos

meses.

O superávit comercial atingiu US\$ 676,43 bilhões em 2021, o mais alto desde que os registros começaram em 1950, de US\$ 523,99 bilhões em 2020, de acordo com dados da agência de estatísticas.

Já em dezembro o superávit subiu a US\$ 94,46 bilhões, o maior da série histórica iniciada em agosto de 1994. O resultado ficou acima do excedente de US\$ 71,72 bilhões de novembro e da expectativa de US\$ 74,50 bilhões em pesquisa da Reuters.

O forte superávit comercial da China com os Estados Unidos, motivo de disputa entre as duas maiores economias do mundo, chegou a US\$ 39,23 bilhões em dezembro, de US\$ 36,95 bilhões no mês anterior, mas abaixo da máxima do ano, de US\$ 42 bilhões em setembro.

As exportações da China superaram as expectativas durante grande parte de 2021, mas os embarques têm desacelerado conforme a demanda externa por bens diminui e os custos elevados pressionam os exportadores.

As exportações aumentaram 20,9% no mês passado sobre o ano anterior, superando a expectativa de alta de 20% mas abaixo do ganho de 22% de novembro.

Já as importações aumentaram 19,5% no mesmo período, contra projeção de alta de 26,3% e ante ganho de 31,7% em novembro.

Em todo o ano de 2021, as exportações totais subiram 29,9% contra ganho de 3,6% em 2020. As importações subiram no ano 30,1%, de queda de 1,1% em 2020.

Fonte: MoneyTimes
Data: 14/01/2022

POLÍTICA DE PREÇOS SÓ SERVE À PETROBRAS, DIZ COORDENADOR DE GOVERNADORES APÓS DECISÃO DE DESCONGELAR ICMS

Por Reuters

A política de preços da Petrobras (PETR4) só serve para manter e aumentar os lucros da petrolífera, afirmou o governador do Piauí, Wellington Dias (PT), que é coordenador do Fórum Nacional de Governadores, ao anunciar que os Estados decidiram encerrar a partir do dia 31 de janeiro o congelamento que vigora por 90 dias do ICMS que incide sobre combustíveis.

Wellington Dias disse que os governadores fizeram a sua parte, congelando o preço de referência para ICMS, mas não houve valorização desse gesto concreto nem respeito ao povo.

Segundo ele, a resposta foi aumento, aumento mais aumento nos preços dos combustíveis.

“Assim, a maioria dos Estados votou para manter a regra do ICMS até 31/01/22, considerando fechamento do governo para o diálogo e sucessivos aumentos do combustível sem preocupação do impacto econômico e social no aumento dos preços”, disse.

“Quem está ficando com o benefício, o povo? Não, só está servindo para aumentar lucros da Petrobras. Para que o aumento dos combustíveis que foram dados? Para manter e aumentar os bilhões de lucros da Petrobras! Onde está o interesse, o compromisso público?”, questionou.



A Petrobras decidiu nesta semana elevar os preços de combustíveis após 77 dias sem alterações (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

No final de outubro, governadores congelaram o ICMS por 90 dias como forma de contraposição a uma proposta que, à época, havia passado pela Câmara e estava no Senado que tornaria fixo por um ano a incidência do impostos.

Estados chegaram a alegar que, se fosse aprovada, ela poderia levar a uma perda de arrecadação da ordem de 24 bilhões de reais.

A Petrobras decidiu nesta semana elevar os preços de combustíveis após 77 dias sem alterações, o que, na prática, fez a companhia pagar o preço pela defasagem.

O governador do Piauí acrescentou ainda que os chefes de Executivos estaduais apresentaram uma proposta que, na opinião deles, resolveria a política de preço e gás.

Segundo ele, a iniciativa juntamente com a discussão da reforma tributária, está parada no Congresso, “dormindo em berço esplêndido”.

Cobrado pelos sucessivos aumentos do preço dos combustíveis, o presidente Jair Bolsonaro tem dito que a culpa pelo elevado preço dos combustíveis é da incidência do ICMS, imposto estadual o governo federal é o acionista controlador da Petrobras.

Bolsonaro já foi ao STF para tentar obrigar o Congresso a votar projeto que busca alterar a forma de incidência desse imposto, mas uma ação sobre o tema ainda não foi julgada pela corte.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/01/2022

MINISTÉRIO DIZ QUE TARCÍSIO NÃO LANÇOU PRÉ-CANDIDATURA A GOVERNO DE SP, APESAR DE FALA DE BOLSONARO

Por Reuters



“A informação que está repercutindo é efetivamente a dita pelo presidente na live de ontem”, disse a assessoria de imprensa da pasta (Imagem: Marcello Casal Jr/Agência Brasil)

O Ministério da Infraestrutura disse nesta sexta-feira por meio de sua assessoria de imprensa que o titular da pasta, Tarcísio Gomes de Freitas, não se lançou pré-candidato ao governo do Estado de São Paulo nas eleições marcadas para outubro deste ano,

apesar de declarações na véspera do presidente Jair Bolsonaro de que o auxiliar aceitou a pré-candidatura.

“Ministro não se lançou oficialmente pré-candidato. A informação que está repercutindo é efetivamente a dita pelo presidente na live de ontem”, disse a assessoria de imprensa da pasta.

Em sua transmissão semanal nas redes sociais na noite de quinta, Bolsonaro disse que Tarcísio, que estava ao seu lado, aceitou ser pré-candidato ao governo paulista.

“Ele ganhando as eleições vai fazer um trabalho semelhante ao meu, a começar pela escolha do secretariado”, disse o presidente, na transmissão.

Em conversa com jornalistas no Palácio da Alvorada na véspera do Natal, Bolsonaro já havia afirmado que o titular da Infraestrutura disputará o governo de São Paulo e, na ocasião, disse ainda que já foi um acerto neste sentido com Valdemar Costa Neto, presidente do PL, partido ao qual Bolsonaro filiou-se recentemente para disputar a reeleição em outubro.

“A certeza é que o Tarcísio é o nosso candidato”, disse Bolsonaro na ocasião. “Ele quer colaborar com o futuro do Brasil, não apenas com São Paulo. Está acertado com o Valdemar Costa Neto essa legenda”, acrescentou.

Outros ministros devem ter o apoio de Bolsonaro nas eleições de outubro.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/01/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

POR QUE NUCLEAR É A MELHOR SOLUÇÃO PARA O BRASIL?

Fonte de energia limpa e firme, geração termonuclear pode conter avanço do aquecimento global e seus impactos, afirma MME

Por Gustavo Gaudarde - 13 de janeiro de 2022 - Em Diálogos da Transição, Política energética, Setor elétrico, Transição energética

Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo.gaudarde@epbr.com.br

O Ministério de Minas e Energia (MME) anunciou nesta quinta (13) a assinatura de um convênio com o Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (Cepel) para estudar potenciais localizações das novas usinas nucleares brasileiras.

E completa: “como fonte de energia limpa e firme para a base das matrizes energéticas, a geração termonuclear vem ganhando cada vez mais espaço no mundo por conter o avanço do aquecimento global e seus impactos no meio ambiente”. É verdade.

Está claro desde o início do governo que o ministro Bento Albuquerque é um entusiasta da fonte.

Mas o avanço do planejamento para construção de novas usinas — no que pode ser o último ano do governo Bolsonaro — acontece no mesmo momento em que a nuclear volta a ser fortemente apresentada como uma solução para transição energética sem choques de oferta de energia.

Isto é, a promessa de uma energia gerada sem emissões, despachável, capaz de sustentar o aumento de potência intermitente das renováveis. Até aqui, sem novidades nos atributos.

O que mudou foi a política: “vamos, pela primeira vez em décadas, relançar a construção de reatores nucleares no nosso país e continuar a desenvolver energias renováveis”, disse o presidente francês, Emmanuel Macron, em novembro de 2021...

... Declarações feitas a esteira da COP26 sediada em uma Europa em crise energética, com lideranças globais como o próprio Macron e o presidente Joe Biden, dos EUA, cobrando dos fornecedores internacionais o aumento da oferta de petróleo e gás para conter a inflação.

Nuclear também permaneceu na política energética americana: tanto no governo de Donald Trump como de Biden (eleito sob uma “agenda verde”), é apresentada como solução para a expansão de renováveis. Conta inclusive com dinheiro público no desenvolvimento de novas tecnologias, como os reatores modulares de pequena escala (em inglês).

E recentemente, fez parte do controverso lançamento na Europa de uma consulta para enquadrar o gás natural e a nuclear na categoria de investimentos verdes para transição energética.

Aliás, podemos apostar com alguma segurança que, na conversa pública, o dilema da garantia de acesso à energia vs transição para fontes de baixa e zero emissão, começará cada vez mais a ser enquadrado sob o termo greenflation, a inflação verde – se ela veio para ficar ou não, contudo, depende do interlocutor.



Angra 3 será a terceira usina da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA), na praia de Itaorna, em Angra dos Reis (RJ). Previsão é que nova unidade com potência de 1.405 MW, será capaz de gerar mais de 12 milhões de MWh / ano (foto: Eletrobras/Divulgação)

Angra 3 será a terceira usina da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA), na praia de Itaorna, em Angra dos Reis (RJ). Previsão é que nova unidade com potência de 1.405 MW,

será capaz de gerar mais de 12 milhões de MWh / ano (foto: Eletrobras/Divulgação)

E o que já temos, até aqui? Além da escolha da próxima locação, temos a indicação que o próximo Plano Decenal de Energia (PDE) vai trazer mais detalhes sobre a expansão da nuclear, rumo aos próximos leilões da fonte. No PNE 2050 são de 8 GW a 10 GW.

“É possível que haja leilões para nuclear a partir de 2023, 2024, 2025... Mas já entra no plano de geração e transmissão”, disse Bento Albuquerque à epr, ano passado, em Glasgow.

Temos também a indicação do ministro que o Rio de Janeiro, sede das usinas Angras 1, 2 e 3, é um “forte candidato”. Avaliações passadas haviam demonstrado que Itacuruba, em Pernambuco, era o local “preferencial” para a instalação de uma nova usina.

O Rio será também a sede da ENBpar, nova estatal criada para assumir o controle do setor pós-privatização da Eletrobras. A empresa foi ativada recentemente e está em estruturação pelo MME.

E é preciso, claro, terminar Angra 3, que será um gancho aqui para falar mal da nuclear, pelo mero exercício do debate. E vamos além do problema do rejeito e do desastre que é um acidente radioativo.

Custa uma fortuna A Empresa de Pesquisa Energética, no PNE 2050, considera para a nuclear um capex (capital para construir) de US\$ 5 mil por kW; e opex (o custo da operação e manutenção) de R\$ 325 por kW, com combustível a R\$ 25/MWh.

Partindo do mesmo ponto, é mais caro que a solar com bateria. No PNE, estima-se que a solução tem um capex decrescente — US\$ 5,8 mil/kW até 2029, chegando a US\$ 3,2 mil/kW em 2050. O&M fixo de R\$ 39/kW, com parcela variável de R\$ 11,7/MWh.

Concorre com o gás natural, no atendimento aos requisitos do sistema com um custo muito inferior (capex de US\$ 1 mil/kW, no ciclo combinado) e é uma fonte que pode se beneficiar no futuro de soluções viáveis de captura de carbono, por exemplo.

Todas as premissas podem ser vistas aqui (.pdf).

<https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-227/topico-563/PNE%202050%20-%20Anexo.pdf>

Não é trivial Angra 3 entrou no planejamento brasileiro nos anos de 1980. Já custou R\$ 8 bilhões; em 2021 estimava-se que custaria outros R\$ 15 bilhões para terminar as obras e tem entrada em operação prevista para 2026.



E os benefícios não são consenso A crise energética de 2021, que mais uma vez colocou o suprimento em risco e fez os custos (inclusive em emissões) dispararem pela dependência do clima, deu força ao debate sobre a mudança na operação do sistema elétrico.

Está na agenda do MME para a nuclear: “o aumento da participação da fonte termonuclear na matriz energética brasileira é importante para reduzir os impactos das crises hídricas na geração de energia elétrica”, disse a pasta, hoje, ao anunciar os estudos para as novas usinas.

Impacto esse que significa queimar óleo, mais caro e poluente, e pegar empréstimo para rolar a dívida da crise paga pelos consumidores de energia elétrica.

Mas, obviamente, os técnicos do governo também dialogam internamente com as alternativas que podem ser trazidas com uma reforma do despacho de energia elétrica.

Aqui, tenho apenas as perguntas.

Qual seria o custo — e o desafio político e regulatório — de tornar as hidrelétricas a bateria do sistema, uma base renovável para compensar a intermitência das renováveis? E se a gente colocar o backup com hidrogênio nessa conta? E a maior disponibilidade das eólicas offshore?

Quantos bilhões precisam ser investidos para ampliar a capacidade e a confiabilidade da rede de transmissão necessária para escoar mais energia renovável do Nordeste? E para descentralizar de forma massiva a geração, mantendo o equilíbrio da rede (e dos contratos)?

Os primeiros estudos apresentados pelo MME para ampliar o sistema de transmissão na área Sul do Nordeste, estimam R\$ 18 bilhões para construir 6.600 km de linhas de transmissão de alta tensão e subestações.

E aqui vale recuperar o estudo de 2020 — Sistemas Energéticos do Futuro: Integrando Fontes Variáveis de Energia Renovável na Matriz (.pdf) –, feito com participação da EPE e do ONS.

“Este estudo mostra que a aplicação de metodologias e ferramentas de planejamento da expansão de última geração permite preparar o sistema elétrico brasileiro para acomodar grandes quantidades de fontes renováveis variáveis, respeitando os critérios de confiabilidade, segurança e estabilidade do sistema”, conclui.

E a bioenergia? A biomassa, grande aposta da política brasileira – muito além do governo Bolsonaro – para a descarbonização do transporte, que pode dar escala a mais geração de energia e soluções de captura de carbono (o bioCCS)?

E, por fim, o que eu negligenciei? Por que a nuclear é a melhor solução para o Brasil? Se quiser, basta responder esta newsletter, que voltamos a tratar disso nas próximas edições.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/01/2022

MERCADO DE CARBONO E RENOVABIO: UMA SINERGIA EM CONSTRUÇÃO?, POR AURÉLIO AMARAL E

Criação de mercado nacional de carbono poderia contribuir tanto para alcance da economia de baixo carbono quanto para RenovaBio

Por epbr - 14 de janeiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Colunas e opinião, Política energética, Transição energética



Comercialização de créditos da descarbonização na B3, a exemplo dos CBIOS, tem se mostrado uma alternativa efetiva para redução das emissões de carbono e sua monetização (foto: Celfenergia/Divulgação)

Num cenário de transição para uma economia de baixo carbono e de enfrentamento das mudanças climáticas, o desenvolvimento econômico sustentável tem se colocado como uma pauta recorrente em discussões no Brasil e no exterior.

Do lado internacional, além de tratados (Protocolo de Kyoto e Acordo de Paris), conferências ligadas às Nações Unidas (COP 26) e relatórios institucionais (IPCC e IEA) demonstram tanto iniciativas para expansão da sustentabilidade econômica como metodologias para o alcance da redução das emissões de carbono.

De todo modo os rumos desse percurso não parecem inflexíveis, na medida em que, recentemente, a União Europeia passou a cogitar classificar o gás natural e a energia nuclear como fontes verdes, o que reitera que argumentos ambientais, por si só, não são capazes de direcionar o tom desse novo cenário energético.

Nesse sentido, por mais que se argumente e incentive em nível internacional, dentre outras ações:

- A expansão dos investimentos em fontes renováveis;
- A redução de fontes de financiamento em atividades poluentes e dos transportes a combustão;
- Metas de redução das emissões de carbono;
- A criação de mercados voluntários ou baseados num modelo de cap and trade para comercialização de créditos de carbono.

Caberá a cada País — ciente das particularidades do seu mercado e de seus agentes econômicos — determinar como e em que velocidade sua transição se dará.

Nacionalmente, houve uma série de avanços nesse sentido, na medida em que, cada vez mais, empresas incorporam parâmetros ESG em estruturas societárias e a regulação do mercado financeiro tem implementado tais questões, de modo que requisitos de responsabilidade social, ambiental e climática passam a ser exigidos de empresas que ocupam segmentos específicos na B3.

A comercialização de créditos da descarbonização na B3, por sua vez, a exemplo do CBIOS (ativos financeiros decorrentes do RenovaBio) tem se mostrado uma alternativa efetiva para a redução das emissões de carbono e sua monetização.

Ademais, políticas setoriais específicas para o enfrentamento das mudanças climáticas, como o comitê interministerial sobre a mudança do clima e crescimento verde, a Política Nacional de Mudança do Clima (Lei 12.187 de 2009) e o Programa Nacional de Crescimento Verde (conforme o Decreto 10.846 de 2021) também trazem contribuições para esse cenário. Já que implementam e pretendem avançar na execução tanto das diretrizes dos tratados internacionais citados anteriormente quanto da convenção quadro das Nações Unidas sobre mudanças climáticas.

Sob a ótica do Congresso Nacional, cabe mencionar tanto o Projeto de Lei 2.148 de 2015, que busca a redução de tributos para atividades que contribuam para economia de baixo carbono, como o Projeto de lei 528 de 2021, cujo intuito é viabilizar um mercado brasileiro de redução das emissões



Ciente desse contexto, o presente artigo visa colocar em relevo a proposta legislativa de criação de um mercado voluntário de carbono de amplitude nacional e a necessidade de se incluir o RenovaBio nessa discussão.

Em 2021, os créditos de descarbonização (CBIOS) foram negociados a um preço médio de R\$ 39,31 e movimentaram cerca de R\$ 1,17 bilhões. Cada C BIO corresponde a uma tonelada de CO², isso significa que as distribuidoras evitaram a emissão de 24,4 milhões de toneladas de gases de efeito estufa com a utilização dos biocombustíveis.

Nesse esteio, o Ministério de Minas e Energia (MME) reafirma a meta de 35.976.348 CBIOS para 2022, que será posteriormente desdobrada aos distribuidores de combustíveis pela ANP.

Conforme o balanço da Política Nacional de Biocombustíveis de 2021, de um total de 34,8 milhões de créditos de descarbonização (CBIOS) emitidos, incluindo o estoque de 2019, 29,8 milhões foram negociados, dos quais 24,4 milhões foram aposentados pelos distribuidores. Esse valor corresponde a 96,8% do total das metas individuais atribuídas pela ANP e 98,2% da meta global estabelecida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE)

Nesse sentido, a criação de um o mercado nacional de carbono poderá ser fator agregador tanto para o alcance da economia de baixo carbono como para o Programa Nacional de Biocombustíveis, tendo como base a experiência internacional do Protocolo de Kyoto e do European Trading Scheme, cujo marco regulatório dispõe da Certified Emission Reduction como mecanismo de desenvolvimento limpo em substituição às European Union Allowances.

Aqui, o C BIO poderia ocupar um papel de destaque no nosso mercado de carbono, de modo a garantir a competitividade dessa indústria, mesmo em cenários de baixa dos preços do petróleo e decréscimos nos percentuais de mistura obrigatória dos biocombustíveis na gasolina.

Desse modo, o estabelecimento dessa sinergia entre o RenovaBio e o mercado de carbono nacional seria um grande marco em favor da sustentabilidade e do crescimento verde, beneficiando não só as gerações futuras pelo enfrentamento das mudanças climáticas como também a população brasileira atual, pela geração de emprego e renda.

Aurélio Amaral é advogado e foi Diretor da ANP até março de 2020 e Erick Diniz é advogado e mestre em Direito pela FGV do Rio de Janeiro.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/01/2022

GÁS NATURAL: JUSTIÇA MANTÉM SUSPENSÃO DO REAJUSTE DE PREÇOS NO RJ, SERGIPE E ALAGOAS

Por epbr - 14 de janeiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

Três decisões judiciais, no Rio de Janeiro, em Sergipe e em Alagoas, mantiveram a suspensão do reajuste de 50% promovido pela Petrobras nos preços do gás natural a partir de 1º de janeiro deste ano. A suspensão do aumento ocorreu por meio de liminares obtidas pelas distribuidoras Naturgy, do Rio, Sergás, de Sergipe, e Algás, de Alagoas, no fim do ano passado.

— A desembargadora Regina Lucia Passos, da 24ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), não concedeu efeito suspensivo a um recurso da Petrobras contra a decisão liminar. Com isso, o aumento segue suspenso até a o julgamento do recurso, informa o Jota.



— Na decisão de quarta (12/1), a magistrada justificou que o aumento representaria danos de “difícil reparação”, diante do “impacto que teria com a vigência dos novos preços estipulados, repercutindo em toda a economia e a sociedade fluminense, já abalada pela grave crise causada pela Covid-19”. Também considerou se tratar de serviço essencial, que não pode ser interrompido, e que não há empresas alternativas à Petrobras para prestar o serviço.

— No recurso, a Petrobras defende que “manter as condições comerciais defasadas, que refletem a realidade do mercado em 2019, antes da pandemia de Covid-19, além de causar prejuízo à Petrobras, afeta toda a economia pública”. Também destacou que o aumento de preços se deve à dinâmica global do mercado.

— A decisão do TJRJ diz respeito ao recurso da Petrobras contra a Naturgy. Ainda há outra ação, da Assembleia Legislativa do estado (Alerj), contra o aumento.

— Já em Alagoas, a negativa ao recurso da Petrobras contra a Algás foi dada pela Desembargadora Elisabeth Carvalho Nascimento, do Tribunal de Justiça de Alagoas (TJAL), nessa quinta (13/1).

— “Esta sentença possibilitou uma economia de R\$ 144 milhões só em janeiro para a Algás, mantendo as empresas que usam gás natural no estado de Alagoas, representando a garantia de mais de 3.500 postos de trabalho. Isso é muito importante para nossa economia poder funcionar e manter os empregos, através de ação judicial contra a Petrobras que queria aumentar em mais de 60% o preço do gás no Estado”, disse o secretário da Fazenda de Alagoas, George Santoro.

— Em Sergipe, o desembargador Roberto Eugenio da Fonseca Porto determinou que a Petrobras deve manter o fornecimento de gás natural para a Sergás pelo menor preço cotado na chamada pública realizada pela distribuidora em 2021.

— A decisão determina a manutenção do preço por seis meses a partir de 1º de janeiro, considerando a necessidade de atualização dos valores cobrados no contrato 2020/2021.

— Além de Rio, Sergipe e Alagoas, Ceará, Espírito Santo e Santa Catarina entraram na Justiça contra o reajuste. A Petrobras anunciou que irá recorrer de todas as ações e alega que elas “abalam a segurança jurídica do ambiente de negócios, “interferindo na livre formação de preços, colocando em risco a implementação da própria abertura do mercado de gás natural no Brasil e atração de investimentos no país”.

ANP aprova edital e contratos da Chamada Pública para o Gasbol A Diretoria Colegiada da ANP aprovou nessa quinta (13/1) o edital e os contratos para a Chamada Pública ANP nº 03/2021, de contratação da capacidade firme disponível no Gasbol de 2022 a 2026 por carregadores autorizados pela agência.

— O Contrato TCQ Brasil (Transportation Capacity Quantity) venceu em 31/12/2019, liberando cerca de 18 milhões de m3 por dia de capacidade de transporte no Gasbol. Desde então, a ANP realizou outras duas chamadas públicas, em 2019 (para os anos de 2020 a 2024) e 2020 (2021 a 2025).

— No ano passado, não houve tempo hábil para o término do processo de chamada pública. A ANP, então, aprovou a contratação extraordinária pela TBG, que agora será substituída pela atual chamada, na modalidade firme.

Explosão de casos de Covid em unidades da Petrobras Em reunião com a Federação Única dos Petroleiros (FUP) sobre avanço da covid-19 entre os empregados nessa quinta (13/1), a Petrobras informou que já tem 725 casos confirmados e 1.041 pessoas suspeitas de terem contraído a doença, e que vai voltar a adotar o sistema do início da pandemia, em março de 2020. Somente no Rio de Janeiro, a estatal registra 468 casos, seguido de São Paulo, com 119.

— De acordo com o último boletim do Ministério de Minas e Energia (MME), em 14 de dezembro de 2020 eram apenas 19 o número de empregados da estatal com a doença. O MME descontinuou o boletim no ano passado.

— Segundo a FUP, a Petrobras está analisando o aumento da carga horária de 8 horas para 12 horas, diante da explosão de casos, para manter a operação. Estadão

Covid faz ANP prorrogar prazo de investimentos em PD&I Resolução aprovada pela Diretoria da ANP nessa quinta (13/1) prorroga o prazo para a realização de investimentos obrigatórios em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) relativos a 2021. O prazo original se encerraria em 30/6/2022 e, com a medida, será prorrogado por 45 dias.

— A medida foi tomada em virtude do agravamento da pandemia de Covid-19 no Brasil, que gerou impacto nos cronogramas de muitos projetos de PD&I, devido ao fechamento temporário ou comprometimento do funcionamento de instituições de ensino e pesquisa e à redução operativa das empresas fornecedoras do setor de óleo e gás.

Revisão de normas de dados técnicos A ANP irá realizar consulta e audiência públicas sobre a revisão da Resolução ANP nº 757/2018, que regula as atividades de aquisição e processamento de dados, elaboração de estudos e acesso aos dados técnicos de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, nas bacias sedimentares brasileiras.

— Os principais pontos a serem alterados:

- Inclusão da definição de dados reprocessados;
- Liberação do compartilhamento de dados públicos pelas pessoas físicas e jurídicas que venham a acessá-los;
- Ampliação dos prazos de sigilo dos dados não exclusivos, de dez para 15 anos, e dos dados exclusivos, de cinco para dez anos;
- Aplicação de prazo de sigilo diferenciado, de 30 anos, para dados não exclusivos adquiridos em áreas de interesse da União;
- Estabelecimento do Plano de Anual de Atividade (PAA), a ser enviado à ANP pelas empresas de aquisição de dados (EADs) autorizadas a realizarem as atividades de aquisição, processamento, reprocessamento e estudo de dados técnicos.

Combustíveis A Diretoria Colegiada da ANP aprovou nessa quinta (13/1) a realização de consulta e audiência públicas 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) para registro diário, pelos postos, dos estoques e movimentação de compra e venda de produtos.

— A revisão traz a possibilidade de o LMC ser gerado de forma eletrônica e impresso apenas em caso de necessidade, reduzindo custos para os agentes econômicos. Não há previsão de alteração no conteúdo do formulário, que deverá permanecer o mesmo do determinado pela Portaria DNC 26/1992, nem de criação de novas obrigações aos agentes regulados.

Os preços do petróleo caíram nessa quinta (13/1), com os investidores realizando lucros após dois dias de ganhos em meio a temores de aumentos agressivos nas taxas de juros dos EUA, mas as perdas foram amortecidas pelas expectativas de uma forte recuperação econômica que impulsionará a demanda em um mercado com oferta restrita.

— O Brent caiu 0,20 dólar, ou 0,2%, para 84,47 dólares o barril. A commodity havia ganhado 4,7% sobre terça e quarta-feira. Já o WTI fechou em queda de 0,52 dólar, ou 0,6%, a 82,12 dólares o barril, após subir 5,6% nos últimos dois dias. Reuters

Voith assina contrato com a Chesf para reforma da UHE Paulo Afonso II Em operação desde 1961, a hidrelétrica Paulo Afonso II, de 443 MW, no Complexo Hidrelétrico de Paulo Afonso, na Bahia, sob concessão da Chesf, passará pela primeira modernização em duas de suas seis turbinas. As obras ficarão a cargo da Voith. O valor do contrato não foi revelado.

— Serão reformadas as máquinas 8 e 9, do tipo Francis e, ainda, revisadas as seis comportas e seus sistemas de acionamento hidromecânicos. Outras turbinas receberão novos filtros e auxiliares mecânicos.

— Em junho de 2020, a Voith Hydro também assinou contrato com a Chesf para a modernização da UHE Paulo Afonso IV. Com isso, a usina contará com uma potência instalada de 2,5 GW

Eletrobras Armando Casado de Araújo, um dos representantes do governo no Conselho de Administração da Eletrobras, renunciou ao cargo, alegando motivos pessoais. A estatal está em processo de privatização.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

IMPOSTO DE RENDA: CORREÇÃO DA FAIXA DE ISENÇÃO PARA R\$ 4,4 MIL TRIPLICARIA NÚMERO DE BRASILEIROS LIVRES DA TRIBUTAÇÃO

Sem nenhuma alteração na tabela, arrecadação deve chegar a R\$ 290,5 bi neste ano. Se fosse corrigida, governo deixaria de arrecadar R\$ 164,5 bilhões

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – O número de brasileiros que estaria isento do pagamento do Imposto de Renda quase triplicaria caso a tabela fosse corrigida pela inflação acumulada desde 1996.

A faixa de isenção subiria para os que ganham menos de R\$ 4.465,35, de acordo com levantamento da Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Unafisco).

Atualmente, paga IR quem ganha mais de R\$ 1.903,98 mensais, menos que dois salários mínimos. Apenas 8,2 milhões de pessoas não pagam IR porque têm rendimentos abaixo desse valor, que não sofre correção há anos.

Esse número saltaria para 23.506.672 de brasileiros, caso a faixa de isenção fosse ajustada, nos cálculos da Unafisco.

Defasagem supera 134%

A associação estimou esse número com base em dados da própria Receita Federal. A defasagem da tabela do Imposto de Renda das Pessoas Físicas (IRPF) é de 134,53%, correspondente à inflação acumulada entre 1996 e 2021.

Caso a correção fosse feita, mais 15.299.260 pessoas estariam isentas do pagamento do imposto.

“Ou seja, para o ano-calendário 2022 (declarações que serão entregues em abril/2023), 15.299.261 contribuintes, que poderiam estar na faixa de isenção, suportarão o ônus do imposto em decorrência da não correção integral da tabela do IRPF”, diz relatório.



Além de projetar a quantidade de contribuintes isentos, a Unafisco também calculou o impacto na arrecadação federal para este ano-calendário.

Sem nenhuma alteração na tabela, a arrecadação deve chegar a R\$ 290,5 bilhões. Caso a faixa de isenção fosse corrigida, somente em 2022 o governo deixaria de arrecadar R\$ 164,5 bilhões, mais da metade do total.

Defasagem no governo Bolsonaro é de quase 25%

A Unafisco estimou também a defasagem do IR apenas ao longo da gestão do presidente Jair Bolsonaro.

Se ele quisesse “zerar” a defasagem em relação à inflação registrada apenas em seu governo, a tabela do IR deveria ser reajustada em 24,49%.

É o valor da inflação acumulada entre 2018 e 2021 calculada pela entidade. Se fizesse essa correção, a faixa de isenção passaria dos R\$ 1,9 mil atuais para R\$ 2.370,31, o que atingiria 12.857.310 de contribuintes em 2022 e reduziria a arrecadação em R\$ 48,1 bilhões.

Negócios: Bilionário dono da Zara acerta a compra do prédio Royal Bank Plaza, do Canadá, por cerca de R\$ 5,3 bilhões

Reforma do IR empacou

O governo Jair Bolsonaro chegou a apresentar uma proposta de reforma do IR, com ampliação da faixa de isenção e correção da tabela. Pelo texto, a faixa de isenção seria ampliada para R\$ 2,5 mil.

A proposta foi aprovada na Câmara, mas travou no Senado, porque havia divergências em relação às mudanças nos tributos para empresas.

O senador Angelo Coronel (PSD-BA), relator da proposta na Casa, chegou a apresentar um novo projeto, em que promovia apenas a correção da tabela do IRPF, com ampliação da faixa de isenção para R\$ 3,3 mil.

A Unafisco estima que, neste cenário, 18.971.686 pessoas estariam isentas em 2022, o que representaria uma perda de arrecadação de R\$ 42,6 bilhões. O projeto de Coronel foi protocolado no final de 2021 e ainda não tem previsão para tramitação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/01/2022

ESTADOS DECIDEM DESCONGELAR ICMS DOS COMBUSTÍVEIS A PARTIR DE FEVEREIRO

O estopim para a decisão de descongelar o valor do ICMS foi o novo anúncio de aumento do preço da gasolina e do diesel feito pela Petrobras nesta semana

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – Estados decidiram que vão descongelar o valor do ICMS que incide sobre combustíveis a partir de fevereiro. O valor do ICMS cobrado sobre combustíveis foi congelado por 90 dias, prazo que se encerra no dia 31 de janeiro. Já havia maioria para a não prorrogação da medida entre os governadores e os secretários de Fazenda, que adotaram a mesma posição nesta sexta-feira.

O estopim para a decisão de descongelar o valor do ICMS foi o novo anúncio de aumento do preço da gasolina e do diesel feito pela Petrobras nesta semana. O congelamento foi decidido pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) em outubro do ano passado, com a justificativa de colaborar com a manutenção dos preços, em uma tentativa de segurar a inflação.

Nesta sexta, o Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz) divulgou que os secretários já haviam formado maioria pelo descongelamento do tributo e apontou que é preciso alterar a política de preços da Petrobras para que haja uma diminuição que atinja a população.

Em nota, Wellington Dias (PT), governador do Piauí e coordenador no Fórum Nacional de Governadores, comentou a decisão pelo descongelamento do valor do ICMS.

“Fizemos nossa parte: congelamento do preço de referência para ICMS, não valorizaram este gesto concreto, não respeitaram o povo. A resposta foi aumento, aumento mais aumento nos preços dos combustíveis”, disse.

Os estados devem, agora, solicitar uma nova reunião ao Confaz para comunicar a decisão sobre encerrar o congelamento do ICMS.

A discussão sobre o peso do ICMS no preço dos combustíveis foi acirrada ao longo de 2021. De um lado, o presidente Jair Bolsonaro e aliados costumavam atribuir a responsabilidade pela alta no preço da gasolina, diesel e etanol ao tributo cobrado pelos estados. Estes, por sua vez, criticam a política de preços da Petrobras, que é atrelada a variação do mercado externo e, portanto, ao dólar.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/01/2022

BOLSONARO DEU A LÍDER DO CENTRÃO PODER SOBRE ORÇAMENTO APÓS DESGASTE DO PLANALTO COM CONGRESSO

Decreto enfraqueceu Guedes, que antes comandava sozinho execução das despesas
Por Manoel Ventura



O ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, ao lado do presidente Jair Bolsonaro Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo/13-12-2021

BRASÍLIA — O decreto do presidente Jair Bolsonaro que aumentou os poderes do ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, líder do Centrão, sobre o Orçamento ganhou corpo após a conflagração de um conflito entre o Congresso e a articulação política do Palácio do Planalto envolvendo a distribuição de emendas parlamentares no fim do ano passado.

Deputados aliados do governo reclamaram que acordos para a liberação de verbas nos ministérios foram descumpridos. Em função disso, chegaram a pedir publicamente a demissão de Flávia Arruda, ministra da Secretaria de Governo responsável por fazer a interlocução de deputados e senadores com as pastas.

A insatisfação de parlamentares acelerou o plano de Ciro Nogueira de assumir o controle da execução orçamentária, sobretudo em um ano eleitoral. A ideia vinha sendo debatida desde o fim do ano passado com o ministro da Economia, Paulo Guedes, que antes comandava sozinho a liberação e o remanejamento de recursos da União.

Em suas férias, longe de Brasília, Guedes manteve contato com o secretário de Tesouro e Orçamento, Esteves Colnago, que o informou sobre o custo dos acordos que estavam sendo firmados no Congresso para a liberação de verbas nas pastas.

A pessoas próximas, o chefe da equipe econômica criticou os "acordos paralelos" feitos entre parlamentares e ministros, sem passar pelo crivo do Planalto. Em função disso, segundo Guedes, o "governo não conseguiu pagar" o que prometeu.

Pressão: Ministros alertam que STF pode obrigar aumento para todos os servidores, caso haja reajuste para policiais

No Orçamento de 2022, por exemplo, o acordo seria para destinar R\$ 16,5 bilhões para projetos apoiados por parlamentares aliados ao governo (por meio do chamado orçamento secreto). No fim, foram de R\$ 24,9 bilhões — esse excedente agora terá que ser cortado.

Desgaste nas equipes

Em mensagem enviada a pessoas próximas, o ministro da Economia reconheceu que o "desgaste de cortar é da Economia". Segundo ele, o decreto é uma chance de reduzir essa exposição junto a parlamentares e demais ministros do governo.

Como mostrou a colunista do GLOBO Malu Gaspar, Flávia Arruda culpou o ministério da Economia pela não liberação de cerca de R\$ 600 milhões para projetos patrocinados por parlamentares, o que provocou o incêndio entre a articulação política e a base aliada a Bolsonaro.

A insatisfação dos partidos da órbita do governo desencadeou também uma crise interna no Palácio do Planalto, conforme mostrou O GLOBO no último domingo. Nos bastidores, Flávia passou a ter um conflito particular com Nogueira.

O ministro da Casa Civil passou a defender o decreto do controle orçamentário como uma forma de serenar o ânimo exaltado do Congresso, uma vez que o governo passaria a ter maior controle sobre os acordos firmados com deputados e senadores. Bolsonaro concordou com a proposta.

A medida amplia o poder do Centrão no governo em um ano em que aumentará a pressão sobre a equipe econômica por maior gasto público para viabilizar o projeto de reeleição do presidente Jair Bolsonaro.

O objetivo agora é que o quarto andar do Palácio do Planalto, onde está instalado o gabinete de Nogueira, determine a liberação da verba.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/01/2022

SUPERIATES DE LUXO: BARCELONA INVESTE US\$ 22 MILHÕES PARA CRIAR A MAIOR MARINA PRIVADA DO MEDITERRÂNEO

Embarcações de ricos ficam cada vez maiores, com heliportos, piscinas e até 140 metros de comprimento, exigindo grandes espaços para atracar

New York Times



Atrair proprietários de iates bilionários é apenas uma pequena parte dos esforços de Barcelona para aproveitar a 'economia azul' do mar. Na foto, o Sea Rhapsody em manutenção no estaleiro administrado pela empresa MB92 Foto: Samuel Aranda / NYT

BARCELONA - Lançado há menos de um ano, o Solaris de 140 metros de comprimento e oito decks é um dos mais novos superiates que são verdadeiros



palácios flutuantes no mar. Tem um heliporto, é claro, além de uma piscina e todas as outras comodidades de alta tecnologia exigidas por seu proprietário russo, Roman Abramovich.

Sem crise no topo: Voos de jatinhos particulares voltam a crescer no país, mas ainda são luxo para poucos

Mas em uma manhã recente em Barcelona, o Solaris de US\$ 600 milhões estava fora da água, enfiado em uma doca seca, enquanto uma equipe trabalhava sob seu casco cinza-claro. Eles estavam consertando seus estabilizadores semelhantes a barbatanas, que auxiliam regularmente o enorme navio em mares agitados, e se retraem quando não há ondas.

Na outra extremidade do estaleiro, outro grande navio, o Sea Rhapsody, estava passando por um check-up final antes de ser colocado novamente na água.

À medida que os ricos ficaram mais ricos com a pandemia, seus barcos ficaram maiores e mais caros – e quando esses superiates exagerados não estão levando seus donos de casa para locais de férias não públicos no Caribe e no Mediterrâneo, eles querem um local para ancorar e passar por reparos.

E é aqui que a cidade de Barcelona, cujos dias como estaleiro comercial se extinguiram anos atrás, vê uma oportunidade de negócio.

Barcelona se transformou em um hub para esses navios de luxo, combinando uma marina privada que está investindo 20 milhões de euros (US\$ 22,7 milhões) este ano para se transformar no maior porto reservado para superiates no Mediterrâneo e instalações de manutenção que podem içar gigantes da água e, em seguida, convocar um pequeno exército para fazer reparos.

E não prejudica o fato de Barcelona proporcionar tempo de inatividade aos tripulantes dos navios em um dos maiores locais turísticos do Mediterrâneo.

Atrair proprietários de iates bilionários é apenas uma pequena parte dos esforços de Barcelona para explorar a "economia azul" do mar, disse Jaume Collboni, vice-prefeito.

A autoridade portuária de Barcelona aprovou recentemente a construção de um novo terminal para navios de cruzeiro, com inauguração prevista para 2024. A metrópole também está reformando a área à beira-mar desenvolvida para os Jogos Olímpicos de 1992, sediado pela cidade.

A pandemia foi um enorme baque para Barcelona, que costuma receber dezenas de milhões de turistas. Para o vice-prefeito, a conjuntura mostrou que "a diversificação está se tornando essencial", afirmou Collboni.

"Quando o turismo caiu para zero, alguns elementos da cidade foram fortemente afetados e precisamos encontrar novos empregos, inclusive para uma força de trabalho menos qualificada."

Ao mesmo tempo, a disseminação do coronavírus deu aos bilionários do mundo uma nova desculpa para manter distância de outras pessoas, um papel perfeitamente adequado para superiates.

Em todo o mundo, cerca de 5,7 mil iates têm mais de 30 metros de comprimento (pouco menos de 100 pés), e essa frota deve expandir 15% até 2025, de acordo com as projeções da indústria.

No topo deste mercado estão cerca de 370 megaiates de mais de 60 metros, cujo número aumentou 70% antes na última década e deve chegar a 500 em cerca de sete anos. Os estaleiros de construção estão lutando para se manter: a carteira de pedidos de superiates está cheia até 2025.

A MB92, empresa que opera a instalação de manutenção de superiates de Barcelona, conhecida como estaleiro de reforma, tem 180 funcionários, mas grande parte do trabalho é realizado por cerca de 1 mil subcontratados cujos trabalhos abrangem uma variedade de especialidades, incluindo pintura, carpintaria e isolamento.

Cerca de 40 oficinas estão espalhadas pelo estaleiro e, durante as estações de reparo de pico da primavera e outono, o estaleiro pode trabalhar em cerca de 25 iates por vez.

Clientes discretos

O negócio de manutenção de iates vem saltando. A MB92, que também possui um estaleiro menor em La Ciotat, na França, registrou receita de 191 milhões de euros (cerca de US\$ 215 milhões) em 2021, acima dos 150 milhões de euros em 2019.

Mesmo que um superiate seja uma vitrine impressionante de riqueza, os proprietários esperam que aqueles que trabalham para eles mantenham o silêncio sobre seus ativos e paradeiro. Quando perguntado sobre o destino do Sea Rhapsody assim que ele deixou o estaleiro, Henk Dreijer, diretor comercial da MB92, hesitou, sugerindo que era certo ir para "o Caribe, mas pode ser as Seychelles ou algum outro lugar".

"Trabalhamos para pessoas que gostam de ser muito discretas", acrescentou.

Em Barcelona, que é liderada por um governo municipal de esquerda, nem todos saúdam a chegada de bilionários e seus iates, cujas marinas são normalmente cercadas do resto da orla da cidade.

"Estamos trazendo as pessoas mais ricas do mundo, mas elas não gastam seu dinheiro em nossos bairros locais, têm iates com bandeiras de paraísos fiscais e contratam tripulações que não são de Barcelona", afirmou Gala Pin, um legislador da cidade de Barcelona até 2019.

"Além disso, permitimos que empresas privadas e muito opacas extraíssem lucros de terras públicas e, em vez disso, vedassem o acesso a uma área portuária que deveria ser usufruída por todos os cidadãos de Barcelona", acrescentou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/01/2022

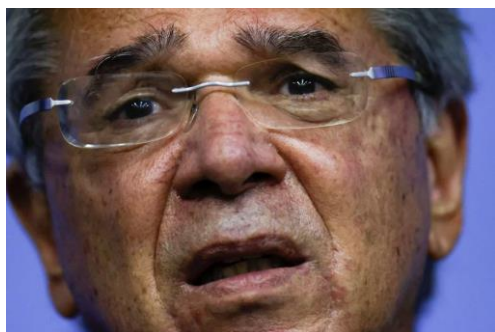
O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AUDITORES SAEM 'FRUSTRADOS' DE REUNIÃO COM GUEDES E PROMETEM INTENSIFICAR MOBILIZAÇÃO POR REAJUSTE

Guedes disse aos auditores da Receita que não é hora de regulamentar o bônus de eficiência da categoria, em razão da situação orçamentária do País, afirmou presidente do sindicato; Ministério da Economia não quer se manifestar sobre a reunião

Por Guilherme Pimenta e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo



Paulo Guedes, ministro da Economia; reunião do ministro com auditores da Receita não agradou ao sindicato Foto: Ueslei Marcelino/ Reuters

BRASÍLIA - O presidente do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Sindifisco), Isac Falcão, afirmou ao Estadão/Broadcast que a reunião com o ministro da Economia, Paulo Guedes, não contou com



propostas efetivas por parte do Executivo. Assim, a mobilização da Receita Federal, com entregas de cargos e operações-padrão que causaram transtornos em portos e rodovias, deve ser ampliada nos próximos dias.

De acordo com Falcão, Guedes disse aos auditores da Receita que não é hora de regulamentar o bônus de eficiência da categoria, em razão da situação orçamentária do País. Segundo ele, com a reunião sem propostas por parte do governo, a operação-padrão da Receita Federal será ampliada e mais cargos comissionados devem ser entregues nos próximos dias.

Segundo a agenda de Guedes, participaram da reunião com o ministro Julio Cesar Vieira, secretário Especial da Receita Federal, Caio Paes de Andrade, secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, Leonardo Sultani, secretário de Desenvolvimento de Pessoas e José de Assis Ferraz Neto, subsecretário geral da Receita Federal.

A única sinalização positiva de Guedes, segundo Isac Falcão, foi sobre o corte no orçamento da Receita Federal para 2022. Guedes, segundo ele, disse que tentará contornar a situação e recompor o orçamento, mas não teria apresentado prazo ou os instrumentos que serão utilizados para isso.

Em nota, o Sindifisco disse que a reunião com Guedes foi "frustrante". "O movimento dos auditores fiscais, em decorrência da insensibilidade do governo às reivindicações da categoria, tende a intensificar", diz o sindicato. O Ministério da Economia afirmou que não se manifestará sobre a reunião.

No fim de dezembro, o sindicato se reuniu com Ciro Nogueira, ministro-chefe da Casa Civil. Na ocasião, segundo a entidade, também não houve proposta concreta por parte do governo.

Efeitos

A mobilização na Receita Federal já é sentida em algumas instâncias de governo. O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), por exemplo, ainda não conseguiu se reunir este ano por falta de quórum, tendo em vista que conselheiros representantes da Receita no órgão se recusam a participar das sessões e teriam renunciado aos cargos. Hoje, a presidente do Carf, Adriana Gomes Rêgo, anunciou que também cancelou as sessões previstas para a próxima semana.

O Carf, última instância para recorrer de autuações do Fisco antes da Justiça, tem um estoque tributário de processos a serem julgados que totaliza quase R\$ 1 trilhão.

Na última semana, a operação padrão dos auditores da Receita Federal em protesto contra a falta de previsão no Orçamento para bancar o bônus extra nos salários da categoria já provoca uma fila de 800 caminhões na fronteira do Brasil com os países vizinhos na região Norte, segundo o governador de Roraima, Antonio Denarium (PP).

Na quarta, o sindicato informou que 1288 cargos já foram entregues no órgão, em protesto dos auditores contra o governo federal. As baixas atingem a Delegacia de Operações Especiais de Fiscalização da Receita Federal do Brasil (Deope), que fiscaliza operações transnacionais e planejamentos tributários de grandes empresas, e a Delegacia de Instituições Financeiras da Receita Federal do Brasil (Deinf), responsável pela fiscalização dos bancos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/01/2022

GOVERNO QUER MUDAR JOVEM APRENDIZ E LIBERAR VAGA PARA QUEM NÃO ESTUDA

Medida poderia alterar o principal ponto do programa de emprego criado há 21 anos; Ministério do Trabalho e Previdência, que também estuda a flexibilização de outras normas, fala em 'aperfeiçoamento'

Por Vera Rosa e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - O governo quer mudar o programa Jovem Aprendiz, criado há 21 anos. A ideia em discussão é remover da lei seu principal ponto, permitindo que empresas possam contratar jovens sem seguir a exigência de que todos estejam matriculados na escola. Há também estudos para flexibilizar a norma que obriga as empresas a contratar uma cota de aprendizes proporcional ao número de funcionários e a atrelar a remuneração ao salário mínimo.

Jovem com carteira de trabalho; 461,5 mil integram programa hoje. Foto: Amanda

Perobelli/Reuters

O Brasil tem atualmente cerca de 461,5 mil jovens aprendizes, de acordo com os dados mais recentes do Ministério da Economia. Deste total, quase a metade trabalha na indústria de transformação e no comércio. A principal função que os jovens desempenham é a de auxiliar de escritório ou assistente administrativo.

Procurado pelo Estadão/Broadcast para explicar as mudanças, o Ministério do Trabalho e Previdência afirmou que instalou um grupo de trabalho, em dezembro do ano passado, para definir propostas de "aperfeiçoamento" do programa, em conjunto com representantes dos trabalhadores e dos empregadores. De acordo com o ministério comandado por Onyx Lorenzoni, a expectativa é a de que o grupo termine os debates em março. A próxima reunião está marcada para o dia 18. Depois que a reportagem foi publicada, o ministério divulgou uma nova nota dizendo que o governo não planeja fazer as mudanças no programa citadas. O Estadão mantém as informações.

Críticos das mudanças observam, porém, que o programa poderá ser descaracterizado porque empresários teriam a intenção de acabar com a cota. "Eu sou contra isso", disse o presidente da Força Sindical, Miguel Torres. "Alguém deve estar sendo beneficiado."

Vagas

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

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

Além da anotação na carteira de trabalho, a lei exige a "matrícula e frequência" do aprendiz na escola pelo menos até a conclusão do ensino fundamental. Para aqueles que cursaram até o nono ano escolar, determina a inscrição em um programa de aprendizagem técnico-profissional.

Para o Ministério Público do Trabalho (MPT), as mudanças em estudo na aprendizagem dos jovens acabam com uma das principais funções do programa, que é justamente o combate ao trabalho infantil e à evasão escolar. "Essa é uma matéria muito cara para a fiscalização do



trabalho, na prevenção e erradicação do trabalho infantil. O programa de aprendizagem foi criado para trazer uma infância protegida, com garantia de estudo, com renda, e com qualificação profissional”, disse a coordenadora nacional de Combate à Exploração do Trabalho da Criança e do Adolescente do Ministério Público do Trabalho, Ana Maria Villa Real.

A procuradora criticou pontos específicos em debate pelo grupo de trabalho, como a exclusão das funções de nível básico, com priorização para vagas de nível técnico ou tecnólogo. “Para atender a certos interesses econômicos, o grupo também quer focar na contratação de maiores de 18 anos, subvertendo o público original do programa, que são os adolescentes mais vulneráveis. O que eles querem são trainees ou estagiários de luxo”, avaliou ela.

Dados de 2021 mostram que mais de 60% dos aprendizes contratados têm menos de 18 anos. “Os ataques ao jovem aprendiz partem de uma ala mais velha da classe empresarial e da burocracia estatal. Se uma empresa tem problemas com o Jovem Aprendiz, significa que ela tem problemas muito maiores do que isso. O programa é uma solução para a evasão escolar, a violência e o desemprego”, disse o CEO do Centro de Integração Empresa-Escola (Ciee), Humberto Casagrande, que estima potencial de 17 milhões de vagas para o programa no País, com as regras atuais.

Esta é a quarta vez, nos últimos anos, que o programa passa por modificações. A primeira foi na gestão de Michel Temer, com uma tentativa de reduzir o seu escopo. No governo Bolsonaro, foram enviadas ao Congresso propostas de mudanças com o Contrato Verde e Amarelo e o Regime Especial de Trabalho Incentivado, Qualificação e Inclusão Produtiva (Requip). As duas iniciativas foram rejeitadas pelos parlamentares.

Como funciona hoje

- Quem pode ser: Adolescentes e jovens na faixa entre 14 e 24 anos, sem idade máxima para aprendizes com deficiência
- Exigências: São obrigatórias matrícula e frequência escolar para quem ainda não completou o Ensino Fundamental
- Como funciona: Empresas médias e grandes são obrigadas a reservar parte das vagas para aprendizes, de no mínimo 5% e no máximo 15% do quadro de pessoal
- Horário de trabalho: A jornada de trabalho não pode exceder 6 horas diárias, e os contratos devem ter no máximo dois anos
- Quais são os direitos: Além de participar de atividades práticas relacionadas à formação profissional, o aprendiz recebe remuneração equivalente ao salário mínimo proporcional às horas trabalhadas (hoje, R\$ 5,51 por hora). Com anotação na carteira de trabalho, aprendizes têm direito a férias e recolhem 2% para o FGTS

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 14/01/2022

TERMINAIS PORTUÁRIOS DEVERÃO PEDIR REVISÃO DE CONTRATOS E INVESTIMENTOS COM FIM DO REPORTE

Benefício fiscal, que suspende a cobrança de IPI, PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas e equipamentos, foi vetado por Bolsonaro durante a sanção do projeto BR do Mar

Por *Amanda Pupo*, *O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O setor portuário prevê uma onda de pedidos de reequilíbrio de contratos caso o benefício fiscal conhecido como Reporto não seja retomado. A apreensão se deve ao movimento do presidente Jair Bolsonaro, que vetou a reativação do incentivo dentro do projeto BR do Mar, sancionado na semana passada.

Responsável por suspender a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens no segmento portuário e de ferrovias, o

Reporto barateava o custo de investimentos realizados pelos operadores. Sem ele, os desembolsos ficam mais caros, o que pode até impedir que parte dos investimentos planejados seja executada no setor.

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



Ausência do Reporto, que não é aplicado desde o ano passado, travou mais de R\$ 2 bilhões de investimentos do setor portuário. Foto: Vítor Jubini/Estadão - 26/11/2021

"A solução para o Brasil não é equilibrar contratos, mas fazer investimentos. O reequilíbrio significa talvez minimizar o prejuízo, mas para o negócio é péssimo porque nós queremos as condições para fazer os investimentos", afirmou ao Estadão/Broadcast o presidente da Associação Brasileira dos Terminais

Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva. Apesar de não ser a solução buscada pelo setor, Silva afirmou que os reequilíbrios precisarão acontecer em boa parte dos contratos caso o Congresso mantenha a decisão do presidente.

O presidente da ABTP, por sua vez, se mostrou otimista com o desfecho do assunto no Parlamento. Para ele, o Congresso entendeu que, conforme avaliação dos operadores, o fim do Reporto seria um "golpe" no comércio internacional brasileiro, devido à relevância dos portos para a entrada e saída de produtos. "Acredito que o problema será sanado", afirmou Silva, segundo quem os operadores continuarão buscando o retorno do regime especial se o veto não for derrubado.

Investimentos

Em razão da ausência do Reporto, que não é aplicado desde o ano passado, mais de R\$ 2 bilhões programados para investimentos estão parados no setor portuário, que aguarda um desfecho para avançar com os desembolsos, relatou Silva. Há pelo menos dois anos o mercado convive com a expectativa de renovação do incentivo, frustrada com o veto de Bolsonaro.

O reequilíbrio dos contratos será necessário se não houver a revisão do veto porque esses negócios, fechados entre o governo federal e empresas privadas, foram fechados com a previsão do Reporto, que vigorava desde 2004. Por isso, a partir do momento que investimentos obrigatórios se tornam mais caros, o poder público precisaria recompor os contratos, questão que é analisada caso a caso pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). As associadas da ABTP mantêm mais de 230 terminais portuários pelo Brasil.

O impacto não seria sentido apenas nos investimentos obrigatórios, uma vez que vários terminais desembolsam além da previsão obrigatória para melhorar a capacidade do atendimento, disse Silva. Para ele, portanto, a descontinuidade do Reporto deve afetar principalmente os contratos assinados recentemente, aqueles com prorrogação antecipada e os que ainda têm investimentos sendo contratados agora ou futuramente.

O reequilíbrio poderá acontecer via extensão do prazo do contrato ou redução de investimentos, por exemplo. "No mínimo vai haver atraso nos investimentos. Alguns deixam de ser feitos, e outros necessários sofrerão muito atraso", afirmou.

Apesar de contar com o apoio do Ministério da Infraestrutura, o Reporto foi barrado por orientação do Ministério da Economia, sob argumento de que a renovação do benefício configuraria renúncia de receita sem compensação. Para o presidente da ABTP, a pasta se apegou a uma formalidade para impor uma visão ideológica, de avançar com a reforma tributária, limpando incentivos fiscais

do sistema atual. "O setor entende que precisa, sim, de uma reforma tributária. Só que ela ainda não saiu", disse Silva.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura alegou que o veto à renovação do Reporto não implica na necessidade de reequilíbrios contratuais "ou em fatos potencialmente ensejadores de desequilíbrios". Segundo a pasta, os pedidos de recomposição, se forem feitos, serão analisados caso a caso, onde será avaliado, por exemplo, se o benefício chegou a ser considerado no fluxo de caixa do terminal. "Caso ocorram os pedidos, eles serão analisados caso a caso, levando em consideração elementos diversos e particulares de cada contrato, como o momento da realização dos investimentos ou, em contratos mais antigos, se o benefício chegou a ser considerado no fluxo de caixa", afirmou. Já a Antaq respondeu que apenas se posiciona sobre pleitos de reequilíbrio econômico financeiro nos casos concretos, mediante deliberação da Diretoria Colegiada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/01/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

MSC COMPRA 67% DA LOG-IN E ENTRA EM CABOTAGEM

Aquisição no montante de R\$ 1,75 bilhão abre leque de parcerias entre grupos

Por Taís Hirata — De São Paulo



Marcio Arany, presidente da Log-in, vê diversas oportunidades de parcerias entre as empresas, mas destaca que não se trata de uma incorporação total — Foto: Roberto Moreyra/Agência O Globo

Correção: Diferentemente do informado anteriormente, o navio adquirido pela Log-In no ano passado não é australiano, mas construído em estaleiro chinês.

A venda do controle da Log-In para a MSC (Mediterranean Shipping Company), concretizada nesta quinta-feira, deverá impulsionar a demanda da companhia de cabotagem. Com a entrada do novo acionista – que é um gigante global da navegação de longo curso –, abrem-se diversas oportunidades de operações em conjunto, avalia Marcio Arany, presidente da Log-In.

Entre as grandes companhias que operam no transporte de carga na costa brasileira, a Log-In era a única independente, ou seja, sem uma grande empresa de navegação global por trás. Os outros dois maiores operadores são a Aliança, do grupo Maersk, e a Mercosul Line, da CMA CGM.

Com o leilão da oferta pública de ações, realizado ontem, a MSC (por meio de sua subsidiária SAS Shipping) passará a deter 67% do capital da empresa. As ações foram precificadas a R\$ 25. Com isso, o desembolso total deverá chegar a R\$ 1,75 bilhão (o equivalente a US\$ 316 milhões).

Apesar do grande potencial de integração entre os grupos, o presidente da Log-In destaca que não se trata de uma incorporação da empresa brasileira, que seguirá buscando resultados e metas de expansão independentemente da nova controladora.



“A MSC já trabalha com a Log-in há anos como cliente, mas agora haverá muito mais possibilidades. Porém, pelo menos no curto prazo, não será uma relação como a da Aliança com a Maersk, ou da Mercosul Line com a CMA. Esses armadores estão mirando o ótimo global. Já nós vamos continuar buscando o que é ótimo para a Log-In”, disse Arany, em conversa com o Valor.

O presidente afirma que não houve diálogo entre as companhias desde que os trâmites para a aquisição se iniciaram e, por isso, os planos da MSC ainda não estão claros. Essas conversas deverão se iniciar a partir de agora, com a formalização da aquisição.

Na sua visão, há oportunidade para parcerias estratégicas entre as empresas, o que não era viável sem o controle acionário.

“Agora, há uma confiança muito maior na operação da Log-in e será possível desenhar operações conjuntas em mercados específicos. Um exemplo hipotético: com a crise argentina, a escala em Buenos Aires ficou pequena, o navio chega com pouca carga. Mas, para a MSC, é ruim tirar a marca do país. Agora, poderá usar a Log-In com um serviço feeder [distribuição com navios menores]”, diz.

“Será possível estruturar projetos de maneira mais consistente, porque vão ter certeza de que podem contar com o atendimento, que ninguém vai comprar a Log-In e deixá-los na mão.”

A aquisição não prevê aporte de capital na Log-In, afirma Arany. “A empresa não precisa e não terá injeção de recursos. Agora, se a MSC tiver algum grande projeto que demande isso, é possível.”

Em paralelo às mudanças no controle acionário, a Log-in vem conduzindo um plano de crescimento relevante. Em dezembro, a companhia anunciou a aquisição de uma empresa rodoviária, a Tecmar. A operação, de R\$ 102,7 milhões, ainda aguarda aval do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A ideia é incorporar a expertise da empresa com carga fracionada, além de agregar uma operação rodoviária própria. A transportadora tem cerca de mil veículos. “A Tecmar já tem uma operação paralela à cabotagem, no eixo Sul-Nordeste, ao longo da costa, então é muito complementar.”

Além disso, a Log-in está investindo para ampliar em cerca de 60% sua capacidade de movimentação, por meio da incorporação de mais três navios à sua frota atual, de seis embarcações. A ideia é reforçar principalmente as rotas na região Norte do país.

O primeiro navio já foi adquirido em fevereiro de 2021, construído em estaleiro chinês, com bandeira liberiana. Porém, ainda não foi incorporado à frota de cabotagem da companhia e vem sendo alugado para rotas de longo curso. A empresa decidiu esperar pela aprovação da nova lei da cabotagem, a BR do Mar – que flexibilizou o uso de embarcações estrangeiras na costa nacional. Além disso, não houve um aquecimento da demanda do país que justificasse a adição de capacidade.

“O navio deverá entrar em operação no segundo semestre deste ano – se o mercado reagir, principalmente na Zona Franca de Manaus. É difícil escolher o momento certo para adicionar um navio, porque os custos da operação estão dados, mas a demanda não. Então ele vai enchendo devagar, temos que converter carga do rodoviário. É um processo”, explica.

Apesar das dúvidas, o grupo também já encomendou, em outubro de 2021, a construção de outros dois navios em um estaleiro chinês, pelo custo de US\$ 85,2 milhões. A previsão de entrega de cada um é de dezembro de 2023 e maio de 2024.

Em relação à BR do Mar, sancionada nos últimos dias, Arany considera a versão final do texto positiva. “Vai nos permitir trazer navios de forma mais fácil para a costa. Já trouxemos um navio [em outubro de 2021] pensando nisso. No caso dos dois navios encomendados, havia a opção de importá-los, mas eles teriam que vir vazios da China. Agora, já poderão fazer a primeira viagem para o Brasil faturando”, diz.

Todos esses investimentos estão sendo realizados parte com financiamento e parte com recursos levantados em uma oferta subsequente de ações, realizada em 2019, que levantou R\$ 551 milhões, explica o diretor financeiro, Pascoal Gomes. “Hoje, a alavancagem do grupo está em cerca de 2 vezes [dívida líquida pelo Ebita]. Vemos como saudável um patamar até 3 vezes.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/01/2022

MINÉRIO DE FERRO CAI 2,99% NOS PORTOS CHINESES, PARA US\$ 128,01 A TONELADA

Com esse declínio, os ganhos acumulados do ano ficaram em 6,01% ante valorização de 10,71% na quarta-feira

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro caíram nesta sexta-feira em meio as incertezas sobre a nova política de restrição à produção siderúrgica pelo governo chinês.

Segundo o site “mining.com” com base nos dados da Fastmarkets MB, o minério com 62% de teor de ferro foi cotado a US\$ 128,01 a tonelada nos portos chineses, nesta sexta-feira. Na quinta-feira, o preço da principal matéria-prima do aço chegou a US\$ 131,96 a tonelada.

Com esse declínio, os ganhos acumulados do ano ficaram em 6,01%.

“Será interessante ver se a China facilitará sua política de redução de [produção de] aço após os Jogos Olímpicos de Inverno”, segundo um relatório da CreditSights enviado ao mining.com.

Para a agência de risco Moody’s, resta saber com que rigor as siderúrgicas locais seguirão a política, “dadas as margens lucrativas de todos os principais produtos siderúrgicos”, informou o mining.com.



Em relatório, a Moody’s, no entanto, mantém a estimativa de preços para a commodity este ano, em torno de US\$ 100 a tonelada. “Produtores enfrentam menor produção de aço na China em meio a controles ambientais, enfraquecimento do mercado de construção imobiliária e pressões de energia na fabricação”, disse a Moody’s em nota.

Minério — Foto: Fábio Rossi/Agência O Globo

As restrições impostas pelo governo chinês fizeram com que as importações de minério de ferro no ano passado passassem de 1,17 bilhão de toneladas em 2020 para 1,12 bilhão de toneladas, segundo dados publicados nesta sexta-feira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/01/2022

EXXONMOBIL VOLTA A TER US\$ 300 BI EM VALOR DE MERCADO COM ALTA DO PETRÓLEO E DA DEMANDA

Em 2020, o valor da companhia chegou a cair para US\$ 139 bilhões, e a ação foi removida do índice Dow Jones Industrial Average
Por Dow Jones Newswires — Texas

As ações da ExxonMobil acumulam alta de 16% desde o início de 2022, impulsionando o valor de mercado da petrolífera para além de US\$ 300 bilhões pela primeira vez em dois anos.

Em 2020, o valor da companhia chegou a cair para US\$ 139 bilhões, e a ação foi removida do índice Dow Jones Industrial Average no que o banco Raymond James chamou de “um sinal dos novos tempos”.

Mas a alta do petróleo no mercado internacional e a robusta demanda pela commodity apesar dos esforços de transição para energias limpas fizeram com o que o seu valor de mercado dobrasse em 15 meses.

Mesmo assim, o valor de mercado da ExxonMobil ainda está muito longe da sua máxima histórica superior a US\$ 500 bilhões, alcançada em 2007.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/01/2022

MAIOR PORTO DA CHINA FICA CONGESTIONADO POR SURTOS DE COVID

Navios estão sendo direcionados para Xangai devido a restrições para conter surtos de covid-19 em outros portos chineses
Por Ann Koh, Bloomberg



Foto : Chinatopix via Associated Press

Navios que tentam evitar atrasos devido às restrições contra a covid-19 na China estão indo direto para Xangai, causando um congestionamento crescente no maior porto de contêineres do mundo.

Empresas de transporte marítimo estão fazendo a alteração para evitar atrasos na cidade vizinha de Ningbo, que suspendeu alguns serviços de transporte rodoviário em seu porto após um surto de covid-19.

Os navios também estão sendo redirecionados para Xiamen, no sul, mostram dados de transporte da Bloomberg.

Esses desvios estão aumentando a onda de congestionamentos nos portos da China, à medida que um número crescentes de cidades lida com os surtos do vírus. A política rigorosa de testes dos trabalhadores e dos caminhoneiros antes do feriado do Ano Novo Lunar, no final deste mês, estão pressionando ainda mais as cadeias de suprimento em um momento em que a pandemia entra em seu terceiro ano.

Em Shenzhen, principal centro tecnológico do país, testes nos moradores e caminhoneiros para conter um surto provocaram uma fila de navios no porto. Isso fez com que o terminal de Shekou começasse a restringir a entrada de mercadorias, o que significa que, a partir de sexta-feira, os contêineres cheios só podem ser transportados três dias antes da chegada dos navios, disse o operador do terminal.

Enquanto isso, a cidade de Tianjin, ordenou que os trabalhadores fizessem uma pausa de meio dia para se submeter a testes de covid-19, em um esforço das autoridades para conter a propagação da variante ômicron. Estima-se que a capacidade de transporte por caminhão está na

metade dos níveis normais, e os motoristas devem ser testados diariamente antes de entrar no porto, disse Alex Hershman, presidente-executivo da empresa de fretes Zencargo.

O surto agora se espalhou para a cidade portuária de Dalian, após as autoridades confirmarem que duas pessoas que viajaram para lá vindas de Tianjin estão com a ômicron.

O fluxo de embarcações em Xangai atrasou o horário de partida dos navios porta-contêineres em cerca de uma semana, disseram analistas. Esses atrasos podem afetar portos já sobrecarregados nos EUA e na Europa. Os navios podem começar a evitar os portos chineses em breve devido à falta de opções, de acordo com Hershman, da Zencargo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/01/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

ATRASO NO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMA PERSISTE EM 2022, DIZ MAERSK

Pandemia trouxe escassez de contêineres em momento de altos gastos do consumidor

Por Stine Jacobsen

A empresa de transporte marítimo de contêineres AP Moller-Maersk alertou os clientes nesta terça-feira (11) que continua tendo problemas para transportar mercadorias ao redor do mundo, já que o descongestionamento está demorando mais do que a empresa dinamarquesa estava esperando.



A pandemia levou à escassez de navios de contêineres e a congestionamentos nos portos em um momento de altos gastos do consumidor, o que significa que centenas de navios de contêineres estão inativos fora dos portos.

"Infelizmente, 2022 não começou como esperávamos", disse a Maersk em um aviso publicado em seu site.

Movimento no Tecon Santos, terminal de contêineres da Santos Brasil - Eduardo Anizelli -

7.out.2021/Folhapress

"A pandemia continua e, infelizmente, estamos vendo novos surtos que afetam nossa capacidade de movimentar sua carga", disse a empresa, acrescentando que espera que as limitações continuem "por algum tempo".

Os maiores tempos de espera para os navios de contêineres descarregarem ou pegarem carga ocorreram na costa oeste dos Estados Unidos. No porto de Long Beach, em Los Angeles, é preciso esperar entre 38 e 45 dias, disse a Maersk.

No entanto, a companhia observou que houve recentemente uma diminuição no norte da Europa, onde se esperava que o porto belga de Antuérpia reduzisse a espera para cerca de dois dias nesta semana, dos dez dias da semana anterior.

-Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 14/01/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

PRESIDENTE PREVÊ R\$ 1 BI PARA REFORMA DE RODOVIAS ATINGIDAS POR CHUVAS

Governo também deve liberar crédito extra para duas pastas



Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil – Brasília

O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta quinta-feira (13), durante sua live semanal nas redes sociais, que uma nova medida provisória (MP) deve ser publicada na próxima semana com a liberação de créditos extraordinários no valor de R\$ 1 bilhão para a reforma de rodovias destruídas pelas chuvas nas últimas semanas. A estimativa do custo total das obras foi apresentada pelo ministro da

Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que participou da transmissão.

"A gente está estimando, presidente, alguma coisa em torno de R\$ 1 bilhão para fazer todos os trabalhos de recuperação necessários. Nós tivemos muitas quedas de barreira, deslizamento de corpos de aterro, interrupções das mais diversas em vias, rompimentos de taludes, encabeçamentos de pontes. Então, é um trabalho muito grande. São vários pontos de interdição total ou parcial e a gente vai ter que restabelecer a mobilidade das pessoas, garantir a segurança de trafegabilidade. Esse dinheiro vai ser muito importante", explicou o ministro.

Segundo Bolsonaro, a liberação dos recursos já está acertada com o Ministério da Economia. "Eu acho que, até segunda-feira, a gente consegue assinar essa MP", afirmou. No fim de dezembro, o governo federal já havia liberado R\$ 200 milhões para a recuperação de rodovias em diversos estados, principalmente Bahia e Minas Gerais, que registram, até agora, a maior extensão de estradas danificadas.

Além do recurso para rodovias, Bolsonaro disse que está previsto outro crédito extraordinário de R\$ 1,3 bilhão para o Ministério do Desenvolvimento Regional. O recurso também será usado para obras de reconstrução de equipamentos públicos destruídos pelas chuvas nos estados. Há ainda um crédito "entre R\$ 700 milhões e R\$ 800 milhões", de acordo com o presidente, que será destinado ao Ministério da Agricultura. Neste caso, os recursos serão usados para apoiar produtores rurais que tiveram lavouras fortemente afetadas pelas chuvas e para apoiar agricultores que estão sofrendo com a seca severa na Região Sul.

Cabo fluvial

Nesta sexta-feira (14), Bolsonaro viaja para Macapá, onde participa do lançamento do cabo subfluvial de fibra ótica do programa Norte Conectado. O cabo, da Infovia 00, terá 770 quilômetros de extensão pelo leito do Rio Amazonas. De acordo com o Ministério das Comunicações, ele vai ligar as cidades de Macapá, Almeirim (PA), Monte Alegre (PA), Alenquer (PA) e Santarém (PA), oferecendo internet ultrarrápida, com capacidade de 100 gigabites por segundo, conexão quase mil vezes superior à banda larga doméstica que, em média, tem capacidade de 100 megabites por segundo.

O programa Norte Conectado prevê a expansão da infraestrutura de comunicações na região, ampliando o acesso e reduzindo os custos da internet banda larga. O presidente e comitiva embarcam da Base Aérea de Brasília por volta das 7h30 da manhã. O evento, na capital do Amapá, está marcado para às 11h. Em seguida, Bolsonaro retorna ao Distrito Federal.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/01/2022

BALANÇA COMERCIAL REGISTRA MAIOR SUPERÁVIT DA SÉRIE HISTÓRICA EM 2021

As exportações mais as importações atingiram recorde de US\$ 500 bi

Por Alana Gandra - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



O Indicador de Comércio Exterior (Icomex), divulgado hoje (14) pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), aponta que a balança comercial brasileira registrou, no ano passado, o maior superávit da série histórica, no valor de US\$ 61,2 bilhões, US\$ 10,8 bilhões a mais em relação ao saldo de 2020.

A corrente de comércio, que soma exportações mais importações, atingiu recorde de US\$ 500 bilhões, resultado do aumento de 34,2% nas exportações e de 38,2% nas importações em 2021, ante o ano anterior. Segundo a FGV, contribuiu para o aumento das exportações a variação dos preços, que subiram 29,3%, enquanto o volume evoluiu apenas 3,2%. Já nas importações, o volume cresceu 21,9% e os preços aumentaram 13,1%.

As exportações de commodities (produtos agrícolas e minerais comercializados no mercado exterior) tiveram participação de 67,7% nas exportações totais, mostrando expansão de 37,3% em valor. Os preços tiveram incremento de 38,9%, contra recuo no volume de 1,8%. Já as exportações de não commodities cresceram 28,1%, resultado do aumento dos preços (12,4%) e do volume (13,5%).

Do mesmo modo, as importações de commodities elevaram sua participação na pauta de 7% para 8,5%, na passagem de 2020 para 2021. Essa alta foi associada a uma variação de 69,5% em valor, com aumento nos preços de 36,4% e no volume de 23%. No caso das não commodities, que explicaram 91,5% das compras externas do Brasil, a variação em valor foi de 35,8%, com aumento no volume de 22% e nos preços de 11,1%.

De acordo com o Icomex da FGV, não é esperada uma nova onda de aumento nos preços das commodities no mercado internacional, embora este ano mostre um cenário de incertezas em função dos efeitos da seca e da chuva em algumas safras, do menor ritmo de crescimento da China e de uma possível intensificação do uso de subsídios em alguns países, como Estados Unidos, em relação ao mercado de carne bovina. Preocupa também, no âmbito interno, a variação cambial no ano eleitoral.

Indústria

Por tipo de indústria, o comércio exterior brasileiro registrou aumento, em valor, de 62,7% nas exportações da indústria extrativa, explicado pelo aumento de preços (59,7%) e de volume (1,3%). A participação da indústria nas exportações totais subiu de 23% para 28%, de 2020 para 2021. Minério de ferro e óleo bruto de petróleo concentraram 94% do total das vendas externas do setor, no ano passado. Os dois produtos tiveram variações, em valor, de 73% e 55,3%, respectivamente.



O Icomex indica que a segunda maior variação em valor foi da indústria de transformação (26%), com participação de 51% nas exportações totais nacionais em 2021, revelando queda de 4 pontos percentuais em relação a 2020.

O índice de preços aumentou 17,8% e o de volume 6,5%, entre 2020 e 2021. A FGV destacou que a pauta de exportações da indústria é mais diversificada que a da agropecuária e da indústria extrativa. Os dez principais produtos vendidos no mercado internacional explicaram 46% das vendas externas do setor, sendo, majoritariamente, produtos que podem ser classificados como commodities.

Por sua vez, a agropecuária marcou expansão de 23,6% em valor e 27,2% nos preços, com recuo de 1,8% no volume. Sua participação foi de 20% no total das exportações brasileiras. A soja liderou, respondendo por 70% das vendas do setor e mostrando incremento de 35,3%, em valor, seguida do café, com 10,5% de participação e aumento de 16,7%.

Do lado das importações, os dez principais produtos compõem 36% das compras externas e os três - adubos, óleos combustíveis e medicamentos - ficaram com 16,7%. A indústria de transformação participou com 91,5% das importações e registrou aumento de 34,6%, em valor, 11,7% nos preços e 20,3% no volume, entre 2020 e 2021. A indústria extrativa participou com 6% no total das importações, com aumentos de 89,8% em valor, 43,2% em volume e 31,6% nos preços. Os principais produtos importados foram gás natural liquefeito (GNL) e óleo bruto de petróleo. Destaque para o incremento em valor de 298% das importações de gás, resultado de uma variação de 108% no preço e de 91% no volume. A agropecuária teve peso de 2,5% nas importações totais, com variações positivas de 30,7% (valor), 22% (preços) e 7,2% (volume). O principal produto importado foi o trigo, com participação de 31% e crescimento de 24,3%.

Composição

O Icomex da FGV mostra que não ocorreram mudanças na composição da pauta brasileira. Os setores de agropecuária e extrativa registraram saldos positivos de US\$ 46,6 bilhões e 62,8 bilhões, respectivamente, enquanto a indústria de transformação teve saldo negativo de US\$ 45,3 bilhões. “A dependência de commodities primárias na geração de superávits torna o comércio exterior mais sujeito às flutuações de preços”, analisa o documento.

Destinos

A China continua liderando as exportações e importações brasileiras. Embora sua participação nas exportações tenha recuado de 32,4% para 31,3%, em 2021 em comparação a 2020, as exportações para o mercado chinês aumentaram 29,4%. As importações também cresceram em valor (45,2%), com aumento de preços de 9,9% e de 22,5% no volume. O superávit subiu de US\$ 33 bilhões para US\$ 40,1 bilhões.

Em contrapartida, o déficit comercial com os Estados Unidos, segundo maior parceiro do Brasil, evoluiu de US\$ 6,4 bilhões para US\$ 8,3 bilhões. Para a Argentina, o superávit de US\$ 591 milhões registrado em 2020 deu lugar a um déficit, em 2021, de US\$ 69,9 milhões.

O Icomex aponta ainda que, puxada pela China, a Ásia confirmou sua liderança no comércio exterior brasileiro. A participação da região nas exportações do país, sem a China, atingiu 15,1%, superando a da União Europeia (13%). Nas importações, a participação foi de 12,2%, inferior aos 17,4% de participação da União Europeia.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 14/01/2022

PROGRAMA NORTE CONECTADO INAUGURA INFRAESTRUTURA DE ALTA VELOCIDADE

Presidente Jair Bolsonaro participou da instalação dos cabos
Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil – Brasília



O presidente da República, Jair Bolsonaro participou hoje (14) de uma visita técnica para acompanhar o lançamento de um projeto para implantar cabos de fibra ótica entre os municípios de Macapá, no Amapá e Santarém, no Pará. A implantação dos cabos da chamada Infovia 00 faz parte do Programa Norte Conectado, uma ação para levar internet de alta velocidade a comunidades da região que ainda não dispõem do serviço.

Além de Macapá e Santarém, o cabo vai passar também pelos municípios paraenses de Alemquer, Almeirim e Monte Alegre. A perspectiva é que cerca de um milhão de pessoas sejam beneficiadas com a fibra ótica.

Além da instalação de pontos de acesso wi-fi gratuito em praças desses municípios, a internet de alta velocidade também será disponibilizada, nessa etapa, para 86 instituições de ensino, saúde e segurança pública. Serão 14 em Macapá e 72 nas outras quatro cidades paraenses.

O lançamento subfluvial da rede ocorre em janeiro por se tratar da época do ano em que o leito do rio está mais propício para este tipo de serviço. Os cabos são transportados em uma espécie de balsa, erguidos por um guindaste e depois colocados em uma estrutura que vai depositá-los no leito dos rios. No total, serão lançados 770 km de cabos.

Os cabos de fibra vão se ligar ao linhão de energia elétrica de Tucuruí, no Amapá, e ao linhão da Eletronorte, em Santarém. O custo estimado é de R\$ 94 milhões e a previsão é que a implantação da fibra ótica termine no final de março.

A implantação da Infovia 00 é a primeira etapa do programa, que integra o Programa Amazônia Integrada Sustentável, voltado para a implantação rede de transporte de fibra óptica de alta capacidade ao longo dos rios da Região Amazônica e de redes metropolitanas nos municípios conectados à rede de transporte.

Bolsonaro participou da cerimônia acompanhado pelo ministro das Comunicações, Fábio Faria. Segundo o ministro, na implantação do programa, serão R\$ 1,5 bi de investimentos com recursos oriundos principalmente do edital de concessão da tecnologia 5G. A estimativa é que 10 milhões de habitantes sejam beneficiados.

No total, serão mais de 12 mil km de fibra ótica implantadas nos leitos dos rios da Amazônia e atendendo 58 municípios de seis estados da região (Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia e Roraima).

As redes implantadas permitirão a conexão de estabelecimentos públicos, como instituições de ensino, unidades de saúde, hospitais, bibliotecas, instituições de segurança pública e tribunais. A projeção do governo é que todas as infovias devam ser implantadas até 2026. A próxima infovia, cujo início está previsto para o final do ano, ligará os municípios de Santarém e Manaus, passando por cinco municípios no Pará e quatro no Amazonas.

“O lançamento desse cabo submerso que vai conectar toda a região Norte do Brasil, vai trazer internet para todos vocês”, disse Bolsonaro durante a cerimônia de lançamento do cabo de fibra.

“Também, no meio do ano, grande parte das capitais do Brasil já terão, no mínimo, o seu núcleo de internet 5G, afirmou Bolsonaro.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/01/2022

PUBLICADO EDITAL PARA CONCESSÃO DE SETE TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS

Projeto gerará R\$ 71,1 mi de investimentos privados em seis estados

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil – Brasília



Com a previsão de gerar R\$ 71,1 milhões de investimentos privados nos próximos 20 anos, a concessão de sete terminais pesqueiros públicos em seis estados teve o edital publicado nesta quarta-feira (12). Os leilões ocorrerão em 7 de março, na sede da B3 (bolsa de valores brasileira), em São Paulo.

Serão concedidos os terminais pesqueiros públicos de Aracaju, Belém, Cananéia (SP), Manaus, Natal, Vitória e Santos (SP). Os terminais de Santos e

de Cananeia serão oferecidos em conjunto. Os demais serão concedidos individualmente à iniciativa privada.

Ganhará o leilão quem oferecer o maior valor de outorga. Além do pagamento da outorga, os vencedores terão de ressarcir os custos efetivos dos estudos técnicos de viabilidade e as despesas com a realização do leilão na B3.

Os concorrentes interessados podem pedir esclarecimentos sobre o edital até 16 de fevereiro. Já o envelopes com as propostas deverão ser entregues até o dia 23 de fevereiro.

Qualificação

Os terminais entraram no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio dos Decretos 10.383/2020 e 10.442/2020. Eles foram qualificados junto com o terminal pesqueiro público de Cabedelo (PB), concedido à iniciativa privada em janeiro do ano passado, com o contrato assinado no fim de abril.

Segundo a Secretaria Especial do PPI, vinculada ao Ministério da Economia, a concessão poderá beneficiar mais de 59 mil pescadores artesanais, com produção que pode chegar a mais de 54 mil toneladas de pescado por ano. O desperdício de pescados seria reduzido em 87,5 mil toneladas ao longo de 20 anos, como consequência das melhores condições de manuseio e processamento da produção.

Os estudos técnicos também estimaram ganhos adicionais de R\$ R\$ 472 milhões, com o aumento da qualidade sanitária, e de R\$ 192 milhões em ganhos de produtividade na pesca industrial. Ao todo, os benefícios socioeconômicos do projeto somam R\$ 986 milhões, mais do que os R\$ 628,5 milhões que as empresas vencedoras ganharão com a operação dos terminais.

Edição: Paula Laboissière

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

UE REJEITA FUSÃO DE ESTALEIROS SUL-COREANOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 13 Janeiro 2022



A Comissão Europeia confirmou sua oposição à proposta de aquisição da Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering pela Hyundai Heavy Industries, anunciando que "proibiu" a fusão dos construtores navais sul-coreanos sob o Regulamento de Fusões da UE. A decisão, que vinha sendo comentada há meses, baseia-se na criação de uma posição dominante pela fusão e na redução da concorrência no mercado mundial para a construção de grandes transportadores de gás liquefeito.

A decisão segue uma investigação aprofundada da transação proposta.

A Hyundai Heavy Industries Holdings emitiu um comunicado chamando a decisão de "decepcionante" e dizendo que consideraria opções, incluindo um possível recurso. O governo sul-coreano também disse que "lamentava a desaprovação da fusão pela UE", mas observou que a recuperação global no mercado de construção naval significa que pode ter menos impacto do que quando a fusão foi acordada há mais de dois anos. O governo disse que continuaria a procurar um operador civil para a Daewoo, enquanto o Korea Development Bank, que salvou a DSME da falência em 2017 e estava usando a fusão para alienar a participação do governo na empresa, deveria fazer uma declaração adicional.

O mercado para a construção de grandes transportadores de GNL, segundo a CE, representou cerca de 40 bilhões de euros nos últimos cinco anos, observando que, embora seja um mercado global, os clientes europeus representaram quase metade de todos os pedidos de grandes transportadores de GNL.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/01/2022

PORTO DE XANGAI ASSINA ACORDO DE ABASTECIMENTO DE GNL COM CMA CGM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Janeiro 2022



A operadora de terminais chinesa Shanghai International Port Group (SIPG) e a CMA CGM assinaram um acordo de serviço de abastecimento de GNL.

As partes disseram que este novo acordo representa um marco importante para a cooperação entre os dois grupos e aumentará sua colaboração. Também marca um marco importante no roteiro de transição energética da CMA CGM, pois, de acordo com o grupo, será a primeira linha de navegação a combustível de GNL na China.

Sob o acordo, o SIPG fornecerá GNL aos navios bicombustíveis de 15 mil TEUs da CMA CGM no Porto de Yangshan, o que será feito por barcaça de bunker de GNL de 20 mil metros cúbicos.

A CMA CGM implantará navios bicombustíveis de 15 mil TEUa em sua linha Pearl River Express (PRX), que vai da China ao Porto de Los Angeles. Todos os navios estarão totalmente operacionais até o final de 2022.

O acordo é válido a partir do final do primeiro trimestre de 2022 e terá duração de dez anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/01/2022

EXPORTAÇÕES ARGENTINAS DE GRÃOS SÃO AFETADAS PELA DIMINUIÇÃO DO NÍVEL DAS ÁGUAS NO RIO PARANÁ

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Janeiro 2022



Navios que transportam grãos a partir do porto de Rosário, principal polo exportador de soja e milho da Argentina, estão sendo forçados a sair com uma carga 30% menor devido à queda recorde do nível das águas do rio Paraná.

Devido ao baixo nível da água, os navios handymax estão atualmente carregando 13 mil toneladas a menos, enquanto os graneleiros panamax estão carregando 16 mil toneladas a menos, de acordo com Guillermo Wade, gerente da Câmara de Atividades Portuárias e Marítimas

da Argentina (CAPyM), que falou à Reuters esta semana.

Os níveis de água do rio Paraná têm sido uma preocupação há pelo menos um ano, fazendo com que os armadores cortem cargas para evitar o encalhe em águas rasas. O rio atingiu recentemente seu nível mais baixo desde o final de 2019. Ele foi medido a 0,43m abaixo do nível do mar, em comparação com uma média para esta época do ano de 3,24m, segundo a agência de águas argentina INA.

Janeiro é tipicamente um mês de menor tráfego fluvial, uma vez que as duas principais culturas da Argentina, milho e soja, ainda não foram colhidas, deixando o trigo como o principal grão embarcado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/01/2022

THYSSENKRUPP VAI INSTALAR PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE DE 200 MW PARA A SHELL NO PORTO DE ROTTERDAM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Janeiro 2022



A thyssenkrupp Uhde Chlorine Engineers assinou um contrato de fornecimento com a Shell para o projeto de larga escala "Hydrogen Holland I" no Porto de Rotterdam, na Holanda. Com o projeto, a thyssenkrupp vai desenvolver, produzir e instalar uma planta de 200 MW com base em seu módulo de eletrólise de água alcalina de 20 MW de larga escala.

O trabalho de construção dos eletrolisadores deve começar no primeiro semestre. A decisão final de investimento da Shell para construir o 'Holland Hydrogen I' está prevista para 2022, com o início da produção programada para 2024.



O centro das instalações do projeto “Hydrogen Holland I” será em uma área de dois hectares, equivalente ao tamanho de três campos de futebol. O hidrogênio verde será produzido para a indústria e o setor dos transportes, sendo toda a eletricidade proveniente do parque eólico offshore Hollandse Kust (Noord), com garantias de origem de energia limpa. O hidrogênio pode ser transportado por meio de um duto com cerca de 40 quilômetros de extensão que vai da usina até o Parque de Energia e Produtos Químicos da Shell em Rotterdam.

Ser carbono neutro é a prioridade número um para a planta: materiais de construção reutilizáveis serão aplicados sempre que possível e painéis solares serão incorporados nas paredes externas do polo. A fábrica estará aberta a visitantes selecionados quando estiver totalmente operacional.

O hidrogênio verde é um dos principais pilares da transição energética para a descarbonização sustentável. Até 2025, espera-se que os países que representam mais de 80% do PIB global entrem na economia do hidrogênio. Como líder global em tecnologia para hidrogênio verde, a thyssenkrupp impulsiona seus clientes a se transformarem em empresas livres de carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/01/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006