


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 035/2022
Data: 15/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ELIANE MARTINS: A SEGURANÇA JURÍDICA NO MUNDO PORTUÁRIO	4
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PREVÊ VETO À DEMISSÃO POR UM ANO	5
ENTIDADES PEDEM MAIS TEMPO PARA CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ REALIZA 518ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (17).....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
GOVERNO FEDERAL PROMOVE ENCONTRO PARA DISSEMINAR BOAS PRÁTICAS DE TRÂNSITO NAS CIDADES	7
PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TRAZ MECANISMOS INOVADORES, DIZ SECRETÁRIO DO MÍNFRÁ	8
PORTARIA DO MÍNFRÁ GARANTE MAIS EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CANA-DE-AÇÚCAR E GRANÉIS	8
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
SPE DIVULGA O PRISMA FISCAL DE MARÇO DE 2022	9
PRORROGADA A VIGÊNCIA DE CONTRATOS DE TRANSFERÊNCIAS VOLUNTÁRIAS DA UNIÃO PARA PETRÓPOLIS (RJ).....	10
PUBLICADO DECRETO QUE APRIMORA ESTRATÉGIA DE GOVERNO DIGITAL PARA O PERÍODO DE 2020 A 2022 E INCLUI GOVTECHS.....	11
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 18,4% E CHEGA A US\$ 7,53 BILHÕES NO ANO.....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL - SANTOS E A DRAGAGEM	13
HUB - CURTAS	13
INTERMODAL I.....	13
INTERMODAL II.....	13
AEROPORTO	14
SANCIONADO PROJETO DE ALÍQUOTA ÚNICA DE ICMS PARA COMBUSTÍVEIS	14
REGIÃO SUDESTE - Van Oord assume dragagem do Porto de Santos.....	15
NAVIO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE CHEGA AO BRASIL	16
BRASIL EXPORT – MISSÃO PORTUGUAL 2022	17
REPRESENTANTES DE TERMINAIS E SINDICATOS PEDEM PRORROGAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS	18
OPINIÃO - LOGÍSTICA - HIDROVIAS E O TRANSPORTE DE COMMODITIES	20
OPINIÃO - PARCERIA INTERNACIONAL - OPORTUNIDADES PARA O BRASIL FRENTE À IMINENTE NOVA ORDEM MUNDIAL	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
TERMINAIS PEDEM MAIS 30 DIAS DE CONSULTA SOBRE VENDA DO PORTO DE SANTOS.....	23
SANTOS E ILHAS MARSHALL BUSCAM ESTREITAR RELAÇÕES EM DIVERSAS ÁREAS.....	23
MAERSK FAZ ESCALA EM PORTOS RUSSOS PARA RECOLHER 50.000 CONTÊINERES RETIDOS	24
PORTO DE FELIXSTOWE BATE RECORDE DE VOLUME PELA TERCEIRA VEZ EM DOIS MESES	25
CALIFÓRNIA PLANEJA PRIMEIRO PORTO EÓLICO NA COSTA OESTE.....	26
LOCKDOWN NA CHINA DEVE AUMENTAR ATRASO LOGÍSTICO E MANTER FRETE CARO	27
FIESP: BRASIL PRECISA INVESTIR 4,5% DO PIB EM INFRAESTRUTURA.....	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	29
GUERRA NA UCRÂNIA: LIÇÕES PARA O MERCADO DE ENERGIA	29
MPF QUER SUSPENSÃO DA INSTALAÇÃO DA UTE GERAMAR III, NO MARANHÃO.....	30
AUMENTA PRESSÃO SOBRE A PETROBRAS PELOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS	32
PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES NECESSITA DE MEDIDAS COMPLEMENTARES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS.....	35
JORNAL O GLOBO – RJ	40
BRASIL ESTÁ PRONTO PARA ENFRENTAR OS IMPACTOS DA GUERRA, DIZ GUEDES.....	40
GOVERNO ASSINA DECRETO QUE ZERA IOF SOBRE CÂMBIO GRADUALMENTE ATÉ 2029	41
QUEDA NO PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO REDUZ CHANCE DE GOVERNO DECRETAR CALAMIDADE.....	42
UE PROMOVE TECNOLOGIAS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL	43
RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS CAI PELA METADE EM FEVEREIRO, APONTA SERASA EXPERIAN.....	45
ESTADOS PODEM PERDER R\$ 11 BI EM UM ANO SE NÃO ADERIREM A ICMS ÚNICO PARA O DIESEL.....	45



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	46
REFORMA TRIBUTÁRIA DO SENADO NÃO REDUZ CARGA DE IMPOSTOS, MAS INCENTIVA CRESCIMENTO, DIZ CNI	46
QUEDA DO PETRÓLEO E AUMENTOS RECENTES DOS COMBUSTÍVEIS REDUZEM DEFASAGEM DA PETROBRAS NO DIESEL A 2%	48
PETRÓLEO RECUA A MENOS DE US\$ 100, E COMMODITIES PUXAM A BOLSA PARA BAIXO	48
VALOR ECONÔMICO (SP)	49
EXPORTAÇÕES DO AGRO BATEM NOVO RECORDE	49
SUZANO APLICA R\$ 890 MI EM TERMINAIS PORTUÁRIOS	51
CHINA REFORÇA MEDIDAS EM PORTOS PARA CONTER SURTOS DE COVID-19	52
MINÉRIO DE FERRO CAI MAIS 5,2% NO PORTO DE CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 136,19 POR TONELADA ‘	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS	54
LEILÃO DE ÁREA DESTINADA A CARGA GERAL NO PORTO DE PARANAGUÁ SERÁ ANTECIPADO	54
PORTO DE ITAJAÍ TEM QUATRO NAVIOS ATRACADOS SIMULTANEAMENTE	54
CORREIAS MERCÚRIO ANUNCIA INVESTIMENTO E AUMENTO DA CAPACIDADE	55
ESTRUTURA DE NAVIO AUTÔNOMA OBTÉM APROVAÇÃO DA CLASSNK E BUREAU VERITAS.....	55
ASSOCIAÇÕES INTENSIFICAM DIÁLOGO COM PARLAMENTARES PARA DERRUBAR VETO AO REPORTO	56
PETRORIO INICIA GERAÇÃO DE ENERGIA A GÁS NO POLO POLVO & TUBARÃO MARTELO	57
TERMINAIS PESQUEIROS DE VITÓRIA, BELÉM E MANAUS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 370 MILHÕES DA INICIATIVA PRIVADA.....	58
APÓS LANÇAMENTO DE NOVA MARCA, NORSUL DÁ INÍCIO A REBRANDING DE FROTA MARÍTIMA	59
ARTIGO - BRASIL-RÚSSIA: O QUE SE PODE ESPERAR.....	60
PORTOS DE SALVADOR E DO RIO GRANDE SÃO OS MAIS EFICIENTES DO PAÍS, SEGUNDO ÍNDICE DO BANCO MUNDIAL E IHS MARKIT.....	61
ARTIGO - A REGULARIDADE DOS SERVIÇOS E O FIM DO APAGÃO LOGÍSTICO INTERNACIONAL.....	63
TERMINAIS DEFENDEM SEGURANÇA JURÍDICA PARA MIGRAÇÃO DE CONTRATOS APÓS CONCESSÃO.....	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ELIANE MARTINS: A SEGURANÇA JURÍDICA NO MUNDO PORTUÁRIO

Ela é jurista e Diretora da Maritime Law Academy - MLAW

Por: *Eliane Octaviano Martins*



Foto: Pixabay

O mundo vem enfrentando inúmeros desafios nos últimos tempos e isso não é diferente no setor portuário. Como se não bastasse a pandemia, temos agora o conflito entre Ucrânia e Rússia e todos os seus reflexos na economia e na indústria shipping. No Brasil, há também os desafios do BR do Mar, a desestatização dos portos nacionais e outros temas de relevância.

Sabemos que a sistemática do mercado shipping envolve operações complexas, custos e riscos consideráveis. Na prática internacional, tem-se considerado que a gestão estratégica e a identificação das vantagens competitivas devem ser balizadas em consonância aos custos e riscos da transação e ao perfil de eficiência, às necessidades dos players, às especificidades logísticas e operacionais e à segurança jurídica.

Mas, afinal, o que significa segurança jurídica? Há muitas vertentes a serem analisadas para essa resposta. De uma maneira geral, a segurança jurídica se centra nas diretrizes de risco, certeza, previsibilidade e uniformidade. Na definição de segurança jurídica, há que se considerar, ainda, o contexto para analisar tais normas, considerando tais especificidades e o momento. Vamos analisar, em específico, a segurança jurídica e os contratos.

O conceito de risco define-se como a incerteza contratual na qual qualquer uma das partes pode ser responsável por suportar a perda resultante da frustração ou quebra de contrato. No contexto de certeza, se infere a previsibilidade. A certeza e a previsibilidade se referem à garantia que as partes que tenham reduzido a termo suas limitações para que essas sejam unicamente determinadas pelo contrato. A certeza minimiza os riscos e consolida o equilíbrio contratual.

As obrigações retratadas em contrato de forma clara e objetiva reduzem a possibilidade de litígios. Em sede de contencioso estatal e arbitral, o princípio de certeza também permite que o direito seja aplicado de uma forma previsível, assegurando a uniformidade de decisões. Em caso de ausência de definições claras para todas as eventualidades no contrato, haverá maior dificuldade em se garantir a certeza/previsibilidade.

A previsibilidade envolve as decisões proferidas pelos tribunais e, também, em decisões arbitrais. A certeza e a previsibilidade garantem que todos os contratos sejam executados de acordo com seus termos originais, limitando as definições sobre ocorrências inesperadas.

A segurança jurídica envolve coerência na interpretação do contrato e das normas e garante um cenário mais estável nas relações negociais. Observa-se, portanto que entender o que ela é envolve muitas outras questões, como a efetividade das leis, o sistema regulatório e a eficiência dos tribunais. Será que estamos preparados para esta conversa?

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 15/03/2022

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PREVÊ VETO À DEMISSÃO POR UM ANO

Concessionário fica impossibilitado de demitir sem justa causa e deve garantir programa de requalificação profissional

Por: *Ágata Luz*



Audiência discutiu temas como segurança jurídica, emprego e tarifas com a desestatização do Porto de Santos Foto: Divulgação/Santos Port Authority

Além do pedido de prorrogação da consulta pública envolvendo a desestatização do Porto de Santos, a audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nesta segunda-feira (14) também discutiu temas como segurança jurídica, emprego e tarifas. Nela, chamou atenção o pedido da comunidade portuária sobre o direito de preferência aos arrendatários com contratos já firmados.

“Reitero o pleito de se dar garantia do direito de preferência quando da renovação contratual e até mesmo preferência dos atuais arrendatários na negociação de áreas novas dentro do Porto de Santos porque, dentro de um processo licitatório, obviamente a gente teria plena possibilidade de participação. Já numa relação privada, não quer dizer que vai ser aberto”, explica o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, pregou cautela ao abordar o tema. “Direito de preferência é algo que a gente avalia com muito cuidado. O que estamos fazendo é dar transparência ao processo de negociação e aí o código de conduta com as melhorias que esperamos do processo de consulta pública é uma resposta a isso. Queremos que o concessionário tenha liberdade em negociação, mas a gente está tutelando que não haja arbitrariedades”.

Já sobre a estabilidade no emprego, encarada com preocupação por trabalhadores portuários, Piloni garantiu que a desestatização da Santos Port Authority (SPA) seguirá o modelo utilizado na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), “com a impossibilidade do concessionário demitir sem justa causa por um ano e um programa de requalificação profissional”.

O secretário de Portos ainda enfatiza que outras ferramentas são estudadas para aplicação no Porto de Santos. Uma das alternativas pensadas pelo Governo Federal é atribuir ao futuro concessionário da SPA obrigações de treinamento e capacitação de funcionários e trabalhadores avulsos.

“Como autoridade portuária, a gente já se comprometeu ano passado, estamos fazendo e renovamos o compromisso de continuar os esforços de qualificação dos funcionários”, enfatiza o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral.

Tarifas

O diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, demonstrou preocupação com “a tentação do futuro concessionário de forçar o aumento tarifário para responder as necessidades e obrigações contratuais”.

Porém, Piloni respondeu que a modelagem buscou por “mecanismos de estímulos” ao futuro vencedor do leilão que prevenissem a busca por aumento nos valores das tarifas. “Todos os processos foram modelados com foco principal na exploração de novos negócios, e não na cobrança de tarifa por serviços prestados”.x’1

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 15/03/2022

ENTIDADES PEDEM MAIS TEMPO PARA CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Requerimento foi oficializado nesta segunda-feira (14), em audiência pública realizada pela Antaq
Por: Ágata Luz

A dois dias do fim do prazo para contribuições ao processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA), empresa responsável pela gestão do Porto de Santos, entidades do setor portuário pediram a prorrogação da consulta pública por mais 30 dias. O requerimento foi oficializado durante a audiência pública virtual realizada, nesta segunda-feira (14), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Iniciada em 31 de janeiro, a consulta será encerrada na quarta-feira (16). Para o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, o tempo de disponibilidade do material é curto. “O prazo de 45 dias para uma análise bem detalhada desse processo é bastante exíguo”, enfatizou, sugerindo a prorrogação por “pelo menos” mais 30 dias.

“É importante para que a gente possa enriquecer mais as nossas contribuições”, destacou Silva, que foi apoiado pelo presidente executivo da Associação Nacional de Usuários do Transporte de Carga (ANUT), Luis Henrique Teixeira Baldez. “É uma questão complexa, difícil e muitas vezes se passam dois ou três anos para fazer estudos e modelos”, diz Baldez.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, afirmou que o pedido será avaliado pela Antaq. “Mas queria deixar claro que, embora a discussão tenha esse prazo de 45 dias, a gente já debate o modelo há muito tempo”.

Ele explica que a maior preocupação é de colocar em risco o cronograma planejado para todo o processo, pois trata-se de um “compromisso com a população brasileira”. Ainda assim, Piloni não descarta a possibilidade do prazo ser estendido. O superintendente de regulação da Antaq, Bruno Pinheiro, afirmou que o pedido já foi protocolado e a análise será encaminhada à diretoria da agência.

Outro pedido dos presidentes da ABTP e ANUT foi para que o material produzido a partir da consulta pública seja disponibilizado ao público antes de ser encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU). Piloni confirmou que todas as contribuições serão respondidas e publicadas.



Audiência virtual foi presidida pelo superintendente de regulação da Antaq, Bruno Pinheiro Foto: Reprodução/Antaq

“É importante para que vejamos de fato como ficou e eventualmente solicitar pequenos ajustes, como ocorreu na Codesa (Companhia de Docas do Espírito Santos)”, relembra Silva. Para ele, todas as contribuições – acatadas ou não – devem ser publicadas.

Além deles, o diretor-executivo Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, demonstrou apoio ao requerimento. “A publicização ou qualquer outra solução em que a gente tenha contato com material é bem-vinda”, enfatizou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/03/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA 518ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (17)

Os interessados poderão fazer sustentação oral

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta quinta-feira (17), a partir das 15h, a sua 518ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

Durante a reunião, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo não serão consideradas.

Saiba mais sobre os procedimentos para sustentação oral clicando no link: www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/sustentacao-oral

Clique aqui acessar a pauta da 518ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/Pautada518ROD.pdf>

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: 15/03/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

GOVERNO FEDERAL PROMOVE ENCONTRO PARA DISSEMINAR BOAS PRÁTICAS DE TRÂNSITO NAS CIDADES

Entre 12 e 13 de abril, oficinas organizadas por diversos órgãos vão apresentar, em Pernambuco, ferramentas de gestão para fomentar a integração dos órgãos locais

Evento promovido em conjunto pelo Governo Federal e o governo de Pernambuco vai disseminar as boas práticas em segurança viária, mobilidade urbana, educação para o trânsito e fiscalização, visando o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito. O encontro está marcado para os dias 12 e 13 de abril e será realizado no Colégio Militar de Recife (PE).

Estão previstas palestras e oficinas para apresentar a prefeitos, autoridades e gestores municipais de trânsito ferramentas de gestão integradas aos princípios do Visão Zero e às ações do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), para fomentar a segurança no trânsito e o desenvolvimento da mobilidade urbana nos municípios.

O encontro é organizado pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) e pelo Conselho Estadual de Trânsito de Pernambuco (Cetran/PE)

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/03/2022

PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TRAZ MECANISMOS INOVADORES, DIZ SECRETÁRIO DO MINFRA

São esperados R\$ 16 bilhões em investimentos durante a duração do contrato pela empresa vencedora da licitação, que deve ocorrer ainda em 2022



Audiência pública discutiu detalhes do projeto de desestatização do porto - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Com leilão previsto para o quarto trimestre de 2022, a desestatização do Porto de Santos traz no seu projeto mecanismos inovadores como uma forma de viabilizar investimentos privados de aproximadamente R\$ 16 bilhões, afirmou nesta segunda-feira (14) o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Ele participou, de forma virtual, da segunda audiência pública para discutir o projeto de desestatização do maior porto da América do Sul, que foi promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Após a consolidação pela Antaq das contribuições da sociedade, o projeto segue para análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

“A proposta apoiada é um mecanismo simplificado de realização de investimentos não previstos originalmente no contrato, que contam com uma história interessante de acordo entre as partes (usuário e prestador de serviço) para uma resposta rápida diante de uma possibilidade de investimento estruturante para o Porto de Santos”, disse Piloni.

Túnel S.A.

Entre as inovações, está a previsão da construção do túnel entre Santos e Guarujá, que elimina a atual travessia de balsas pelo canal de acesso. A concessão da ligação será licitada separadamente, com a criação da empresa Túnel S.A. e verba privada, sendo executada por outro empreendedor. O projeto está estimado em R\$ 3,5 bilhões.

“A ligação é essencial não só para a operação do porto, mas para a preservação da operação de entrada e saída de navios no Porto de Santos, e traz a possibilidade de melhoria na qualidade de vida de quem convive com esta importante estrutura portuária do país”, ressaltou Piloni.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/03/2022

PORTARIA DO MINFRA GARANTE MAIS EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CANA-DE-AÇÚCAR E GRANÉIS



Novos formatos de reboques vão garantir mais eficiência no transporte da produção sucroalcooleira

Assinatura regulamentou duas portarias do Contran aprovadas em 2021 - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), regulamentou nesta segunda-feira (14) as combinações de veículos de carga



para o setor sucroalcooleiro. Portaria assinada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, traz as combinações de 91 toneladas destinadas ao setor canavieiro, além dos semirreboques dotados de 4 eixos, permitindo um transporte de carga com mais eficiência.

Em 2021, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovou as resoluções 872 e 882, que tratam de sobre os requisitos para transporte de carga. Faltava, porém, a edição de uma portaria da Senatran estabelecendo o tipo de combinação de veículo de carga com 11 eixos e capacidade de carga de 91 toneladas. Com a assinatura da portaria pelo ministro Tarcísio, a decisão do Contran entra em vigor.

“O Contran aprovou e a Senatran agora detalha uma especificação sobre o uso desse reboque para os veículos que transportam cana-de-açúcar e os de granéis. Isso vai proporcionar maior eficiência no transporte da lavoura para a indústria, sem deixar de lado qualquer questão técnica de segurança”, afirmou o ministro, durante evento na sede da União da Indústria de Cana de Açúcar (Unica), em São Paulo.

Combinações

As configurações das Combinações de Veículos de Carga (CVC) com peso bruto total combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar foram alinhadas diretamente com o setor, em estudo encomendado ao Observatório Nacional de Segurança Viária, bem como nas discussões das câmaras temáticas do conselho e em consulta pública.

“A portaria vai dar segurança jurídica e atender um setor tão importante para nós que é sucroenergético, uma indústria que vai ser importante para a eletrificação da frota com as baterias que vão tirar hidrogênio do etanol”, disse o ministro.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 15/03/2022



Ministério da Economia
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

SPE DIVULGA O PRISMA FISCAL DE MARÇO DE 2022

Estatísticas para as previsões das variáveis fiscais e a distribuição de frequência já estão disponíveis para consulta

A Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia (SPE/ME) divulgou nesta terça-feira (15/3) o Relatório Mensal e a Distribuição de Frequência do Prisma Fiscal de março de 2022.

O Prisma Fiscal é um sistema de coleta de expectativas de mercado elaborado pela SPE para acompanhar a evolução das principais variáveis fiscais brasileiras: arrecadação das receitas federais, receita líquida do governo central, despesa total do governo central, resultado primário do governo central e dívida bruta do governo geral.

Ele oferece uma oportunidade para o aprimoramento dos estudos fiscais no país, além de facilitar o controle social a partir de uma ancoragem das expectativas quanto ao desempenho destas variáveis.

Publicações

O Relatório Mensal reúne as estatísticas das previsões enviadas pelas instituições participantes (mediana, média, desvio padrão, mínimo e máximo). Nele também pode ser consultada a média das instituições com o melhor nível de acerto para cada variável.



Já o Relatório de Distribuição de Frequência apresenta, em formato gráfico, a frequência das projeções para cada variável nos últimos três meses.

Ranking

A SPE divulga, ainda, a relação das cinco instituições com maior precisão em suas previsões para cada variável fiscal, o Podium. A elaboração e divulgação dos rankings, além de trazer reconhecimento às instituições com melhores previsões, busca incentivar o aprimoramento dos modelos preditivos contribuindo para a robustez dos dados divulgados.

Painel do Prisma Fiscal

Pela consulta ao Painel do Prisma Fiscal, disponível no Portal do Ministério da Economia, é possível ter acesso facilitado às expectativas de mercado para as principais variáveis fiscais brasileiras e acompanhar as projeções para arrecadação das receitas federais, despesa total do governo central, resultado primário e dívida bruta do governo geral. A elaboração do painel é mais uma medida para aumentar a transparência e o controle da sociedade sobre as ações do governo.

Acesse os relatórios na íntegra:

Relatório Mensal – março de 2022

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/marco/resolveuid/048de34fb09e4bedbda995aeab5b6269>

Distribuição de Frequência – março de 2022

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/marco/resolveuid/dc5c39d5d12a4a18ae7df22cd5e82b64>

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 15/03/2022

PRORROGADA A VIGÊNCIA DE CONTRATOS DE TRANSFERÊNCIAS VOLUNTÁRIAS DA UNIÃO PARA PETRÓPOLIS (RJ)

Decreto publicado nesta terça-feira (15/3) estende prazo até 31/12 e alcança 34 instrumentos de repasse, com o valor total estimado de R\$ 17 milhões

O governo federal publicou nesta terça-feira (15/3) o Decreto nº 10.992, que prorroga até 31 de dezembro de 2022 a vigência de convênios e contratos de repasse das transferências voluntárias da União para o município de Petrópolis (RJ). O normativo ainda suspende, até a mesma data, os prazos estabelecidos pela Portaria Interministerial nº 424/2016 para celebração desses instrumentos entre a União e o município. A medida beneficiará 34 convênios e contratos que, juntos, somam cerca de R\$ 17 milhões.

O objetivo é auxiliar a prefeitura de Petrópolis na condução dos esforços necessários ao enfrentamento dos danos causados pelas fortes chuvas ocorridas em fevereiro último. O temporal afetou o funcionamento da cidade, demandando o direcionamento de toda a equipe técnica do município para o atendimento das situações emergenciais e posterior o auxílio na reconstrução das áreas atingidas.

A prorrogação se faz necessária para que o município tenha tempo hábil de avaliar quais objetos de convênios e contratos de repasse foram impactados pelos deslizamentos e alagamentos decorrentes das fortes chuvas. Assim, a prefeitura de Petrópolis poderá concentrar todos os seus recursos humanos nos trabalhos de atendimento à população afetada pelo desastre.

A proposta não gera novos gastos, uma vez que não há previsão de novos repasses para os instrumentos que estão tendo suas vigências prorrogadas e prazos suspensos.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 15/03/2022



PUBLICADO DECRETO QUE APRIMORA ESTRATÉGIA DE GOVERNO DIGITAL PARA O PERÍODO DE 2020 A 2022 E INCLUI GOVTECHS

Atualizações do texto original começam a valer de imediato e visam à utilização, pelo governo federal, de soluções rápidas propostas por empresas focadas em tecnologia, como as startups

O presidente da República, Jair Bolsonaro, assinou nesta segunda-feira (14/3) o Decreto nº 10.996, que atualiza o Decreto nº 10.332/2020, o qual instituiu a Estratégia de Governo Digital 2020-2022 para a Administração Pública federal. A alteração visa aprimorar ainda mais a qualidade dos serviços reunidos na plataforma GOV.BR. Para isso, uma das principais medidas é a inclusão de iniciativas que aproximam as GovTechs – empresas focadas em tecnologia, processos de trabalho e soluções ágeis, com o propósito de gerar inovação para a gestão pública e auxiliar na economia de recursos públicos – às ações de transformação digital do país. O novo texto ressalta, ainda, a importância da unificação de canais digitais no GOV.BR, a interoperabilidade de sistemas do governo (integração de dados), e a segurança e privacidade, em consonância com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

Conforme a atualização orientada pelo normativo, será criada este ano uma dinâmica de integração entre os agentes públicos de transformação digital e o ecossistema de inovação GovTech. Deverão também ser ampliadas em 20% as competições de inovação abertas para a identificação ou desenvolvimento de soluções tecnológicas para o governo no âmbito do GOV.BR. As ações envolvem o Ministério da Economia – por intermédio da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital e da Escola Nacional de Administração Pública (Enap) –, a Secretaria Especial de Modernização do Estado da Secretaria-Geral da Presidência da República e o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações.

"A inclusão das GovTechs em nossa Estratégia facilita as ações do próprio governo que, para superar seus desafios nas mais diversas áreas – como saúde, educação, agricultura, meio ambiente e infraestrutura, por exemplo –, agora pode contar com essas empresas focadas em tecnologia e em soluções rápidas", destaca o secretário especial de Desburocratização do ME, Caio Mario Paes de Andrade.

A importância da inovação também é enfatizada pelo secretário especial de Modernização do Estado, Eduardo Gomes. "Atualmente, o empreendedorismo está fortemente ligado aos conceitos de inovação tecnológica e startups. A inovação tecnológica desenvolvida por elas tem contribuído de forma muito significativa para transformar a economia do país e, até mesmo, a sociedade. Aplicar essa mesma estratégia na Administração Pública federal aproxima empresas, investidores e o terceiro setor. Isso é o GovTech", explica.

Ao governo federal, ainda caberá sistematizar e disseminar conhecimentos sobre compras públicas de inovação; incorporar a temática de GovTechs em pelo menos dois programas de empreendedorismo inovador/transformação digital; e realizar no mínimo dois eventos sobre a utilização de GovTechs na Administração Pública, com foco no Marco Legal das Startups e do Empreendedorismo Inovador (Lei Complementar nº 182, de 1º de junho de 2021).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 15/03/2022

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 18,4% E CHEGA A US\$ 7,53 BILHÕES NO ANO

Dados da Secex até a segunda semana de março mostram corrente de comércio de US\$ 101,16 bilhões, em alta de 24,5%

Abalança comercial brasileira atingiu superávit de US\$ 7,53 bilhões no acumulado do ano, até a segunda semana de março, com alta de 18,4% pela média diária, sobre o período de janeiro a março de 2021. Já a corrente de comércio (soma das exportações e importações) chegou a US\$



101,16 bilhões, com crescimento de 24,5%. As exportações em 2022 já somam US\$ 54,35 bilhões, com aumento de 24,1%, enquanto as importações subiram 25,1% e totalizam US\$ 46,81 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (14/03) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do mês, as exportações cresceram 38,2% e somaram US\$ 11,70 bilhões, enquanto as importações subiram 30,3% e totalizaram US\$ 8,10 bilhões. O resultado foi um superávit de US\$ 3,60 bilhões, em alta de 60,2%, com corrente de comércio de US\$ 19,80 bilhões, subindo 34,9%.

Apenas na segunda semana de março, as exportações somaram US\$ 7,13 bilhões, enquanto as importações foram de US\$ 5,13 bilhões. Assim, a balança comercial registrou o superávit de US\$ 2,00 bilhões e a corrente de comércio alcançou US\$ 12,26 bilhões.

Veja os principais resultados da balança

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

Exportações no mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a segunda semana deste mês (US\$ 1,462 bilhão) com a de março de 2021 (US\$ 1,058 bilhão), houve crescimento de 38,2%, com aumento nas vendas da Indústria Extrativista (+21,4%), da Indústria de Transformação (+48,3%) e da Agropecuária (+39,3%).

Na Indústria Extrativista, os destaques foram o aumento das exportações de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+49%); minérios de cobre e seus concentrados (+46,8%); minérios de níquel e seus concentrados (+407,5%); outros minerais em bruto (+63%) e outros minérios e concentrados dos metais de base (+52,4%).

Já na Indústria de Transformação, o crescimento foi puxado pelas vendas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+129,4%); farelos de soja e outros alimentos para animais, excluídos cereais não moídos, farinhas de carnes e outros animais (+112,6%); gorduras e óleos vegetais, "soft", bruto, refinado ou fracionado (+296,2%); celulose (+60,2%) e carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (+41,4%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações refletiu, principalmente, o crescimento nas vendas de soja (+29,1%); café não torrado (+96,9%); trigo e centeio, não moídos (+3.113,8%); algodão em bruto (+37,1%) e especiarias (+75,3%).

Importações no mês

Nas importações, a média diária até a segunda semana de março de 2022 (US\$ 1,012 bilhão) ficou 30,3% acima da média de março do ano passado (US\$ 776,75 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras da Indústria de Transformação (+32,9%) e de produtos da Indústria Extrativista (+36,8%). Por outro lado, as compras da Agropecuária tiveram uma leve redução (-0,4%).

Na Indústria de Transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+177,5%); válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+103,9%); compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucleicos e seus sais, e sulfonamidas (+92,3%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+51,7%) e inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (+111,3%).

Na Indústria Extrativista a alta nas importações se deve, principalmente, à compra de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+93,2%); gás natural, liquefeito ou não (+ 21,6%);



carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+24,4%); outros minérios e concentrados dos metais de base (+47,7%) e fertilizantes brutos, exceto adubos (+41,1%).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 15/03/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - SANTOS E A DRAGAGEM

Após meses de debates, que chegaram à Justiça, a Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) e a DTA Engenharia fecharam um acordo no último dia 9 e resolveram encerrar o contrato de dragagem que tinham firmado. Com isso, o serviço de manutenção da profundidade dos acessos aquaviários e berços passa a ser executado pela Van Oord Operações Marítimas e a expectativa é que, agora, volte à regularidade.

Este é mais um capítulo na turbulenta história da dragagem no Porto de Santos, o principal do País. E mais uma vez, um serviço que deveria ser marcado pela constância e regularidade se vê em meio a debates e questionamentos judiciais. Algo lamentável em qualquer complexo portuário, mas ainda mais preocupante em se tratando de Santos, líder nacional.

A dragagem no Porto de Santos é marcada por dificuldades. Já foi interrompida por falta de recursos, por disputas judiciais e por questionamentos ambientais. Independente do motivo, o fato é que um serviço essencial ao funcionamento do Porto e que, por isso, deve ser constante, com uma execução regular, frequentemente se vê suspenso.

Essas irregularidades estão entre os motivos que levaram o Governo Federal a desestatizar a administração do Porto de Santos, por considerar que, nas mãos da iniciativa privada, o tratamento dado será outro e os resultados, mais satisfatórios. Que tal expectativa se confirme. Só não é possível admitir que o principal porto do Hemisfério Sul não consiga executar sua dragagem, atividade essencial para suas operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

HUB - CURTAS

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

INTERMODAL I

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participa hoje do primeiro dia da Intermodal South América, a principal feira de logística e transportes da América do Sul. Ele chegará ao evento, realizado no São Paulo Expo (às margens da Rodovia dos Imigrantes), no início da tarde. Às 14 horas, estará na abertura da Conferência Nacional de Logística e do seminário Pro Trilhos, ambos realizados juntamente com a feira. No Pro Trilhos, Tarcísio fará uma palestra sobre o desenvolvimento do setor ferroviário do Brasil e o novo regime de autorizações ferroviárias, previsto no Marco Legal das Ferrovias e que permite a expansão da rede nacional de estradas de ferro a partir de empreendimentos privados.

INTERMODAL II

A feira Intermodal será aberta nesta terça-feira, às 11 horas, com a participação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Diogo Piloni; do secretário nacional de Transportes Terrestres do Minfra, Marcello da Costa Vieira; do secretário de Estado de Logística e Transportes de São Paulo, João Octaviano Machado Neto; e do presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Transporte (Frenlogi), o senador

Wellington Fagundes. Também estarão presentes os governadores Ratinho Júnior (Paraná) e Marcos Rocha (Rondônia) e o diretor-presidente da MSC, Elber Alves Justo.

AEROPORTO

O Ministério da Infraestrutura aprovou a contratação dos estudos e dos projetos para a reforma e a ampliação do Aeroporto Regional Augusto de Oliveira Salvação, de Americana, no Interior de São Paulo. A licitação tem um valor previsto em R\$ 740,8 mil, a ser custeado pela União. Estão previstas obras como o alargamento da pista de pouso e decolagem (de 18 a 23 metros) e, também, a construção de área de giro para aeronaves na cabeceira 12.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

SANCIONADO PROJETO DE ALÍQUOTA ÚNICA DE ICMS PARA COMBUSTÍVEIS

Novo regramento busca conter alta dos produtos, reflexo da Guerra da Ucrânia

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Novo modelo de cobrança valerá para gasolina, etanol, diesel, querosene de aviação (QAV), gás liquefeito do petróleo (GLP) e derivado do gás natural

O Governo sancionou, na íntegra, o Projeto de Lei Complementar 11/2020. A proposta define os combustíveis sobre os quais incidirá uma única vez o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de

Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

O texto, sancionado em edição extra do Diário Oficial da União de sexta-feira (11), determina que a cobrança do tributo aconteça sobre o preço de saída dos combustíveis. Portanto, será tributado diretamente na refinaria, nas operações ocorridas no território nacional, ou no balcão de importação, quando o combustível vier do exterior.

Antes da sanção, a alíquota do ICMS que incidia sobre os preços dos combustíveis era variável de estado para estado e cobrada em cima do preço final aplicado na bomba. Isso fazia com que o consumidor final acabasse pagando um preço ainda mais elevado.

A cobrança valerá para gasolina, etanol, diesel, querosene de aviação (QAV), gás liquefeito do petróleo (GLP) e derivado do gás natural. Os valores serão definidos pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que reúne representantes do Ministério da Economia e dos estados e do Distrito Federal

A cobrança deverá prever um intervalo mínimo de doze meses entre a primeira fixação e o primeiro reajuste dessas alíquotas. Já os próximos devem ser definidos de seis em seis meses.

Em nota divulgada pelo relator do projeto no Senado, senador Jean Paul Prates (PT/ RN), a sanção foi importante para discussão do preço dos combustíveis praticado no Brasil. Contudo, ressaltou que é importante que a Câmara aprove o Projeto de Lei 1.472/2021 – que cria um auxílio-combustível para motoristas de baixa renda, amplia o auxílio-gás e cria uma “conta de estabilização” para conter as altas dos combustíveis.

"A sanção da nova lei é um passo importante, que dá início a um processo mais longo de diálogo entre os Estados para adoção da monofasia. Mas, para dar conta da crise atual dos combustíveis, precisamos aprovar o PL 1.472/2021, que trata da conta de estabilização de preços para

combustíveis (CEP-Combustíveis), e ampliar o auxílio gás. O povo espera que o Congresso continue fazendo seu papel enquanto o governo se omite", disse.

Já o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou que a aprovação do projeto não irá diminuir a discussão sobre o tema no Congresso. Em especial, sobre os dividendos e preços praticados pela Petrobras. "O projeto foi uma iniciativa do Senado sem prejuízo de outros que estão em discussão. Inclusive, em Preços praticados pela Petrobras vão continuar sendo alvo de debates no Senado, informou o presidente da Casa, senador Rodrigo Pacheco relação à participação da Petrobras neste problema. A empresa tem uma lucratividade da ordem de três vezes mais do que seus concorrentes. Pratica dividendos bilionários, o que é muito bom, mas que não pode ocorrer com o sacrifício da população brasileira. Vamos buscar exigir da Petrobras a sua parte enquanto uma empresa que tem participação da União e que tem uma função social", falou.

Além das mudanças no ICMS, principal tributo estadual, o texto também altera os federais PIS/Pasep e Cofins, prevendo a isenção sobre combustíveis em 2022.

JUDICIALIZAÇÃO

A sanção do texto vem sendo muito criticada por governadores. Segundo eles, o projeto fere a Constituição Federal ao não respeitar a autonomia dos entes federativos em propor políticas tributárias que possam suprir suas necessidades orçamentárias, possibilitando o cumprimento de suas políticas públicas.

Na última quinta-feira (10), o Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e Distrito Federal (Comsefaz) afirmou que, caso o texto avançasse sem alterações, os estados levariam a discussão ao Supremo Tribunal Federal (STF). Ao BE News, a confederação afirmou que ainda está discutindo o tema e que uma manifestação oficial sobre o assunto acontecerá nas próximas semanas.

Preços praticados pela Petrobras vão continuar sendo alvo de debates no Senado, informou o presidente da Casa, senador Rodrigo Pacheco

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/03/2022

REGIÃO SUDESTE - VAN OORD ASSUME DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Empresa inicia serviço após rescisão do contrato entre a SPA e a DTA, no último dia 9
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Vista do canal de navegação do Porto de Santos: Van Oord terá 20 dias para apresentar suas dragas. Prazo vence no final do mês

empresa holandesa Van Oord Operações Marítimas assumiu a dragagem do Porto de Santos, após a rescisão do contrato do serviço entre a Santos Port Authority (SPA) e a DTA Engenharia, no último dia 9. A DTA era a responsável pela obra desde 2020.

Segundo a Autoridade Portuária, a nova ordem de serviço foi expedida no dia 10 e as dragas têm 20 dias para chegar. Nesse período, serão avaliados os pontos que necessitam de dragagem de forma mais urgente, considerando o acúmulo de sedimentos e a operação. Quando os equipamentos chegarem, o trabalho terá início nos pontos indicados por esta avaliação.

A Van Oord foi a vencedora da licitação realizada pela SPA no ano passado e assinou contrato no dia 20 de dezembro, mas ainda não tinha assumido porque a DTA Engenharia, empresa que até então realizava o serviço, havia conseguido, na Justiça, uma liminar para continuar realizando a dragagem, ao divergir com a Autoridade Portuária sobre a data que findava o contrato.

Com o fim do impasse jurídico, a Van Oord torna-se a responsável pela manutenção da profundidade do acesso aquaviário do complexo portuário. A empresa venceu o pregão da dragagem após oferecer uma proposta com o menor valor para a realização do serviço, orçado em R\$ 371 milhões. O contrato tem validade de dois anos e pode ser prorrogado até o limite de cinco anos. Na época, cinco empresas disputaram a concorrência aberta pela estatal.

A companhia fará a dragagem de manutenção nos trechos 1, 2, 3 e 4 do canal de acesso, nas bacias de evolução, nas áreas de acesso aos berços e nos berços de atracação do Porto de Santos, garantindo continuamente as profundidades de projeto.

RESCISÃO

Após muitas divergências entre a SPA e a DTA em relação aos pontos firmados em contrato, chegou ao fim o vínculo entre as duas.

Entre as questões judicializadas, estava o período de validade do acordo. Para a empresa de dragagem, o serviço seguiria sendo feito por ela até abril deste ano, porque houve demora para a permissão do início dos trabalhos, há dois anos. Mas para a SPA o que valia era o período firmado em contrato.

A DTA garantiu na justiça o direito de continuar as dragagens até abril. Mas, no último dia 9, as empresas informaram, em nota conjunta, a extinção do documento contratual. De acordo com a nota, a rescisão foi feita de comum acordo entre as duas.

“SPA e DTA reconhecem que, a partir desta data, o contrato está formalmente extinto, eximindo a DTA da continuidade de sua execução e autorizando a SPA à assunção imediata do objeto contratual para dar início ao novo contrato, bem como colocando fim às discussões até então judicializadas. As partes afirmam que envidarão os seus melhores esforços visando finalizar no âmbito administrativo as questões subsistentes após a rescisão aludida”, afirmaram no documento.

Segundo a Autoridade Portuária, a nova ordem de serviço foi expedida no dia 10 e as dragas têm 20 dias para chegar. Nesse período, serão avaliados os pontos que necessitam de dragagem de forma mais urgente

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

NAVIO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE CHEGA AO BRASIL

O Ocean Warrior está em sua primeira viagem pela costa brasileira. Desde domingo, ele permanece atracado no Porto de São Sebastião

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Em São Sebastião, a embarcação da Sea Shepherd passa por manutenção

Uma das principais embarcações para a proteção de baleias e golfinhos da frota mundial, o navio Ocean Warrior está em sua viagem inaugural pela costa brasileira. E sua primeira escala foi no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, para serviços de manutenção. Mas não está descartado que, nos próximos dias, ele seja aberto à visitação pública.

O navio deve permanecer em São Sebastião por um mês.

O Ocean Warrior é uma das dez embarcações da Sea Shepherd, organização internacional de defesa pela conservação marinha e com a maior frota privada de navios do mundo. Segundo a entidade, o barco que protege baleias e outros animais marinhos foi adquirido para patrulha à pesca ilegal no Hemisfério Sul, possui 50 metros de comprimento e nove metros de largura.

Entre as ações realizadas pela equipe do navio, estão a fiscalização de pesca ilegal; denúncia de pesca predatória; matança de baleias e golfinhos por bycatch, ou seja, capturados, de forma acidental, durante a pesca, entre outras ações de proteção aos oceanos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

BRASIL EXPORT – MISSÃO PORTUGUAL 2022



BRASIL EXPORT
MISSÃO PORTUGAL 2022

Nosso agradecimento especial às empresas, entidades e autoridades que participaram da missão internacional do Brasil Export em Portugal.

COMITIVA PORTUGAL 2022

Abal	Clá. Doucas do Parad	Mercos Shipping	Santos Port Authority
ABTP	Colênia	Ministério da Infraestrutura	Servião Federal
Almas	Colênia	ModulOP	Sindicom
Antaq	Elitório	Porto de Cabedelo	Suprema
ATP Portugal	Fença	Proteções do Brasil	Terminal Portuário do Recife
ATP	Galvão Advogados	Proteções São Paulo	Tráfego Logística
CD&J	Grupo Econodivias	Seminária Advogados	Unimed Santos
Clá. Doucas do Parad	Marina	Santos Brasil	Voz das Ostras

O que move o mercado passa pelo BE News.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

REPRESENTANTES DE TERMINAIS E SINDICATOS PEDEM PRORROGAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS

A AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA SUGESTÕES, CONTRIBUIÇÕES E ESCLARECIMENTOS FOI REALIZADA NA MANHÃ DE ONTEM

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



Previsão da Antaq é lançar edital de licitação do Porto de Santos em novembro

Representantes de terminais portuários e de usuários de complexos marítimos brasileiros, além de sindicalistas, pediram a prorrogação da consulta pública sobre a desestatização do Porto de Santos. Conforme o cronograma em vigor, o prazo termina amanhã. O pleito foi apresentado ontem, durante a segunda

audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre o processo de privatização do cais santista. A sessão foi realizada virtualmente.

O processo de desestatização de Santos prevê a concessão da administração do Porto por 35 anos, podendo ser prorrogável por mais cinco anos. O futuro concessionário terá de realizar investimentos de R\$ 18,55 bilhões, adequando a infraestrutura do complexo portuário.

“É preciso bastante cautela nessa modelagem. Uma grande preocupação que nós temos nesse momento, obviamente, além de todo o modelo, é quanto ao conflito de interesses e à segurança jurídica às dezenas de terminais hoje já existentes. Mas, diante de toda essa complexidade, esse prazo de 45 dias para uma análise bem detalhada é bastante exíguo”, aponta o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição Silva, que, durante a audiência sugeriu mais 30 dias de prazo.

O presidente executivo da Associação Nacional de Usuários do Transporte de Carga (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez, também reforçou o pedido. E disse que “é uma questão complexa, difícil e muitas vezes se passam dois ou três anos para fazer estudos e modelos”.

Em resposta, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que o pleito de prorrogação de prazo será avaliado. Já o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, enfatizou que é preciso respeitar o cronograma, sem atrasos, para a publicação do edital de licitação até novembro.

Entre os participantes da audiência, ainda estavam o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro; o advogado Daniel Bogéa, representando a ABTP; o vice-presidente do Sindaport, João de Andrade Marques; e o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo. A sessão também reuniu o presidente da Comissão de Licitação da Antaq, Bruno Pinheiro; o secretário substituto nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fábio Lavor; o presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, e representantes do BNDES.

CRONOGRAMA DO CERTAME LICITATÓRIO

Conforme o cronograma do processo de desestatização de Santos, o período de audiência e consulta pública para apresentação de contribuições se encerrará amanhã. Com isso, deve ser feita uma audiência pública de venda em junho, a emissão do acordão do Tribunal de Contas da União (TCU) sairá até outubro e a publicação do edital de licitação fica para novembro. Porém, representantes de terminais que enviaram suas contribuições ontem solicitaram mais.

PILONI ESCLARECE PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO



Durante a apresentação do programa de desestatização do Porto de Santos, o secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, destacou a importância de se transferir a gestão do complexo marítimo, hoje sob a responsabilidade da Santos Port Authority (SPA), à iniciativa privada. “O objetivo é perenizar esses bons resultados de gestão, obviamente, com bases contratuais, para que a gente possa ter a salvaguarda garantida de que eficiência e investimentos continuem sendo a tônica da gestão, da SPA e de todos os projetos que estão qualificados. São projetos que reúnem investimentos extremamente vultosos, estamos falando em R\$ 18 bilhões, incluindo investimentos de manutenção dos ativos. Às vezes, a gente é questionado: ‘mas essas obras de dragagem não são consideradas Capex, que estaria desvirtuando números?’. Na verdade, não. Quem é que não vai considerar uma obra de dragagem de R\$ 300 milhões, como não fosse um capex de manutenção? São investimentos que vão afetar positivamente a vida das pessoas que vivem nesse ambiente portuário, dos municípios de Santos e Guarujá, enfim, de todos os municípios da Baixada Santista”, afirmou.

Piloni complementou apontando outra obra de infraestrutura, com grande impacto na mobilidade urbana e na relação porto- cidade, que está prevista no plano de concessão do complexo marítimo à iniciativa privada. “Temos aí o compromisso de realizar investimentos como a travessia seca Santos-Guarujá, tão importante não somente para a operação do Porto, para a preservação da entrada e da saída de navios no Porto de Santos, mas também trazendo a possibilidade de melhoria da qualidade de vida dos que vão conviver com essa importante infraestrutura portuária. Além de outras obras que estão sendo estudadas, sugestões feitas inclusive dentro desse processo de consulta pública e audiências, como o túnel do maciço. Melhorias de acesso ao Porto de Santos serão estudadas com muita atenção e carinho pela equipe para que a gente possa também, não só transformar o Porto de Santos, mas também a vida das pessoas que dependem e convivem com o Porto no seu dia a dia”, afirmou Pilone.

O secretário nacional de Portos falou ainda sobre os modelos de contratos que simplificam investimentos. “Trazemos mecanismos inovadores para esse contrato de concessão, que é um mecanismo simplificado de realização de investimentos não previstos originalmente no contrato, que contam com acordos entre as partes, usuário e prestador de serviço, para uma resposta rápida diante de uma possibilidade de investimento estruturante para o Porto de Santos. Muitas vezes, é inviável mapear, dentro um contrato de 35 anos, todas essas possibilidades”, afirmou Piloni.

Pilone deixou claro que a transferência de concessão do Porto de Santos à iniciativa privada não é um “modelo arrecadatório”. “Não será. Não é essa intenção, nunca foi. O objetivo sempre foi a realização de investimentos, a melhoria da eficiência na prestação de serviço e, por que não dizer, a redução do custo-Brasil, do custo logístico”, afirmou o secretário de Portos.

Na audiência, Diogo Piloni destacou ainda a regulação sobre a concessionária. “Tivemos uma preocupação grande com a questão regulatória. O Porto de Santos é o que vai receber o modelo regulatório mais cuidadoso, com a regulação das tabelas (tarifárias) 1, 2 e 3 para que a gente tenha a garantia de que esse concessionário, eventualmente, tendo um desalinhamento de interesse com o poder público e com as cadeias que dependem do porto, venha querer onerar demais essas cadeias com cobranças de tarifas acima do razoável”, afirma Piloni em relação à participação da “empresa gestora no ativo portuário”.

O secretário ainda comentou sobre as regras para participar do leilão de Santos. “A medida que nós temos mecanismos de restrição de participação para operadores, armadores e concessionários ferroviários, exatamente para que a gente busque preservar essa atuação, essa universalidade no atendimento dos usuários do porto. Então, além da atuação da agência reguladora (Antaq), nós temos amarras editalícias e contratuais para preservar esse desempenho da autoridade portuária, transferida a gestão ao agente privado, mas com a tutela sobre interesses públicos importantes que estão sendo exercidos dentro do porto organizado”, esclareceu Piloni.

A primeira audiência pública foi realizada no último dia 10 de fevereiro. O prazo para encaminhamento de contribuições encerra na próxima quarta-feira (16).

AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO

A nova concessionária do Porto de Santos terá que realizar investimentos na ampliação e modernização do acesso aquaviário estimados em R\$ 761 milhões. A quantia deverá ser aplicada na dragagem e na derrocagem de aprofundamento dos trechos 1 ao 4 em duas etapas. Na primeira, haverá o aprofundamento para 16 metros, com orçamento previsto de R\$ 339 milhões e prazo de conclusão em 2026. Na segunda etapa, o projeto prevê aprofundamento para 17 metros, aporte de R\$ 442 milhões e conclusão em 2033.

O investimento total inclui custos com projeto de dragagem, volumes dragados e derrocados, estudos ambientais, batimetria e sinalização.

O aprofundamento do canal de acesso visa a entrada de navios de Classe VI (16 metros de calado) e Classe VII (17 metros), conforme projeção de frotas apresentada no Relatório de Estudo de Mercado.

ENCARGOS

A concessionária recolherá encargos do contrato de concessão. São eles: 25 contribuições fixas anuais de R\$ 63 milhões, a partir do oitavo ano de concessão até o 32º; aporte inicial vinculado de R\$ 200 milhões e contribuições anuais de 2,25% sobre a receita bruta anual; contribuição para a ligação seca de R\$ 2,988 milhões, em três parcelas anuais equivalentes a 25%, 35% e 40% do valor total; contribuição variável de 2,25% sobre a receita bruta anual; verba de fiscalização de R\$ 6,4 milhões por ano e bonificação pela outorga conforme proposta no valor mínimo de R\$ 1,383 milhão.

Atualmente, a companhia possui uma dívida de R\$ 1,208 bilhão que será assumida pela concessionária.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/03/2022

OPINIÃO - LOGÍSTICA - HIDROVIAS E O TRANSPORTE DE COMMODITIES

- NOSSO PAÍS NÃO TEM UM PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO COMO ESTADO, MAS, SIM, COMO GOVERNO. E ESTE É NOSSO GRANDE DESAFIO COMO CIDADÃOS QUE PROCURAMOS PENSAR COMO ESTADO.

Por **EDEON VAZ FERREIRA** Diretor executivo do Movimento Pro-Logística e presidente do Conselho do Centro-Oeste Export opinio@portalbenews.com.br

Infelizmente, a infraestrutura para logística existente no Centro-Oeste é insuficiente para viabilizar, a custos adequados de fretes, o escoamento desta produção. Nossa malha rodoviária federal tem sido exigida ao extremo e não tem tido a manutenção adequada, com isto, gerando deformidades e patologias que, a cada dia, oneram o transporte por este modo.

A solução encontrada diante da falta de orçamento oficial para as obras necessárias para pavimentação, recuperação e manutenção das

VISÃO GERAL DO PROJETO

R\$ 18,55 bilhões

É O TOTAL DO VALOR QUE SERÁ INVESTIDO NO PORTO DE SANTOS AO LONGO DE 35 ANOS



MANUTENÇÃO
R\$ 14,16 BILHÕES



LIGAÇÃO SECA
R\$ 2,99 BILHÕES



CAPEX
R\$ 1,4 BILHÃO

FONTE: RELATÓRIO TÉCNICO OPERACIONAL TOMO III/MONICA SOBRAL/BE NEWS
ESTIMATIVA EM PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO ATRAVÉS DO CHAMAMENTO PÚBLICO SPA Nº 4/2021





rodovias, é a concessão das principais vias. O problema é que os valores de pedágio cobrados nos novos contratos são muito altos. Não somos contra as concessões e a cobrança de pedágios, mas entendemos que os valores cobrados não podem onerar os fretes. Quando se tem uma rodovia em mau estado, aumentam-se o consumo de combustível, a necessidade de manutenção do caminhão e o desgaste dos pneus. Com a rodovia em bom estado, ocorre o contrário: melhora o consumo de combustíveis, reduzem-se a manutenção e o desgaste dos pneus e, além disso, ganha-se no transit time. O valor dos pedágios deveria ser, no máximo, esta diferença entre os custos da rodovia ruim para o da rodovia boa, e o usuário ganharia no transit time.

De qualquer forma, embora o transporte rodoviário seja o mais eficiente, pois faz o “porta a porta”, da produção ao consumo, os fretes cobrados são inadequados para o transporte de commodities. Os modos, neste caso, mais adequados são o ferroviário e o hidroviário. Este último tem limitações de uso pois, no Brasil, somente conseguimos utilizá-lo em regiões específicas: o Rio Madeira liga Porto Velho-RO ao Rio Amazonas; o Rio Tapajós, ao Rio Amazonas; o Rio Paraguai, ao Rio Paraná; e há alguns trechos dos rios São Francisco e Tocantins. São nossos rios navegáveis.

Além deles, temos os rios potencialmente navegáveis, onde se faz necessária a intervenção do homem, com derrocamentos e construindo barramentos com eclusas. As hidrovias nunca foram prioridade dos governos, haja visto ter o menor orçamento anual na estrutura do Ministério da Infraestrutura. Além disso, não conhecemos nenhuma ação neste sentido dos governos estaduais

Sobra então o modo ferroviário, que, na escala de custos de fretes, é o segundo colocado. Se considerarmos uma escala em que o modo rodoviário figura com valor 100, o ferroviário é de 60 a 70 e o hidroviário de 30 a 40. Ou seja, para transportes de commodities, o ideal é o hidroviário. Em segundo, o ferroviário, e o mais alto, o rodoviário.

O Brasil ficou mais de 30 anos sem investimentos consideráveis no modo ferroviário. Neste período, tivemos as obras da Ferrovia Norte-Sul, entre Açailândia (MA) e Anápolis (GO), e pela iniciativa privada, o trecho da divisa de São Paulo a Rondonópolis (MT). Conforme dito anteriormente, os investimentos em infraestrutura de transportes têm sido reduzidos ano a ano.

Numa iniciativa do senador José Serra, foi lançado o PLS 261, que se tornou a Lei 14.273-2021 e cria, em âmbito nacional, a autorização para construção e exploração de ferrovias. Este modelo permite que, mediante a solicitação ao Ministério da Infraestrutura, indicando o trecho de interesse para construção de uma determinada ferrovia, se possa fazer a obra e obter a autorização para sua exploração por 99 anos, prorrogáveis.

Mas o detalhamento disto e os trechos de interesse para a região Centro-Oeste serão objeto de nosso próximo artigo. Até lá!!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022

OPINIÃO - PARCERIA INTERNACIONAL - OPORTUNIDADES PARA O BRASIL FRENTE À IMINENTE NOVA ORDEM MUNDIAL

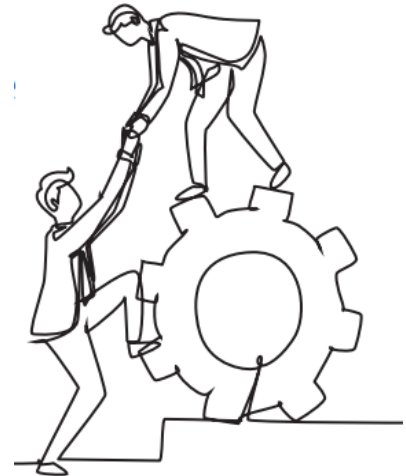


- É NESSE CENÁRIO EM QUE O BRASIL PODE OCUPAR UMA POSIÇÃO ECONÔMICA DE DESTAQUE. MAS PARA TAL, NÃO DEVE FICAR APENAS NA CONDIÇÃO DE SUPRIR PRODUTOS BÁSICOS (COMO PETRÓLEO, MINÉRIO DE FERRO, MINERAIS NÃO METÁLICOS) E PRODUTOS ALIMENTÍCIOS (COMO SOJA, MILHO, CAFÉ, AÇÚCAR, CARNE BOVINA, CARNE DE FRANGO E CARNE SUÍNA), SEM AGREGAR BENEFÍCIOS NA CADEIA DE VALOR, QUE É CONDIÇÃO SINE QUA NON PARA PRODUIR EMPREGOS QUALIFICADOS E COM MAIOR REMUNERAÇÃO LABORAL.

Por ALUÍSIO DE SOUZA SOBREIRA Diretor da Merco Shipping Marítima e presidente do Conselho do Nordeste Export opiniao@portalbenews.com.br

Como resultado da recente missão com visita a portos portugueses, em especial o Porto de Sines, promovida pelo Brasil Export e ocorrida do dia 7 ao dia 10 do corrente mês, restaram claras, de forma inequívoca, a conveniência e a oportunidade de Brasil e Portugal estabelecerem uma parceria econômica e comercial forte e bem estruturada.

De três anos para cá, duas crises internacionais se somaram. A primeira, decorrente dos efeitos da pandemia do coronavírus, e a segunda, bem mais recente, a da guerra da Ucrânia. Há cerca de duas décadas, o mundo ocidental abriu mão do sentido estratégico de suas indústrias e focou, basicamente, em adquirir produtos manufaturados ou semimanufaturados na China, o que se materializou com uma forte dependência da China, que passou a fornecer desde bens de consumo duráveis, como máquinas e equipamentos, até artefatos de grifes europeias, antes tradicionalmente de países europeus. Tal processo fez com que a China se transformasse na segunda potência mundial, muito próxima dos EUA.



Já a guerra da Ucrânia tem como origem uma reação da Rússia, lastreada com fundamentos geopolíticos, buscando fazer contraponto à dualidade de poder, protagonizada pelos EUA e pela comunidade comum europeia, por enquanto ainda dependente da energia (petróleo e gás natural) fornecida aos principais países europeus, em especial Alemanha, França e Itália.

A realidade antes descrita deixa por transmitir que uma nova ordem econômica mundial se aproxima. É nesse cenário em que o Brasil pode ocupar uma posição econômica de destaque. Mas para tal, não deve ficar apenas na condição de suprir produtos básicos (como petróleo, minério de ferro, minerais não metálicos) e produtos alimentícios (como soja, milho, café, açúcar, carne bovina, carne de frango e carne suína), sem agregar benefícios na cadeia de valor, que é condição sine qua non para produzir empregos qualificados e com maior remuneração laboral.

Na recente visita antes referida, quando a missão brasileira comprovou as vantagens de uma parceria com Portugal, vista a peculiaridade deste país estar inserido na Comunidade Europeia, aliás, como chamou atenção o presidente da República de Portugal, Marcelo Rebelo de Sousa, que demonstrou conhecimento de causa e ser defensor de uma integração econômica entre Brasil e Portugal, mais ainda da complementariedade econômica e proximidade geográfica da região Nordeste com Portugal.

Por todo o exposto, para que a integração mencionada possa produzir os efeitos esperados, há que se estabelecer mecanismos que facilitem o crédito e medidas que venham a reduzir o denominado e famigerado Custo Brasil, tornando nossos produtos mais competitivos em valor e qualidade. Concluindo: o papel do Fórum Brasil Export, no qual se insere o Nordeste Export, é o de identificar e materializar, no menor espaço possível, as ações que permitam alcançar o objetivo preconizado.

Vale ressaltar ainda que a Região Nordeste passa, no momento, pela realização de investimentos vultosos no campo energético e em sua infraestrutura de transportes, em especial nos segmentos ferroviários e de cabotagem, dando vez a um multimodalismo racional.

Assim, a parceria com Portugal ultrapassa os laços históricos e o de serem países irmãos. E se mostra uma forma de garantir uma inserção positiva do Brasil na nova ordem mundial, que começa a ser estruturada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TERMINAIS PEDEM MAIS 30 DIAS DE CONSULTA SOBRE VENDA DO PORTO DE SANTOS

Informação: CNN Brasil (15 de março de 2022)



Navio é carregado no porto de Santos, Brasil.

Com o prazo para contribuições ao projeto de privatização do Porto de Santos se esgotando, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) pediu nesta segunda-feira (14) que a consulta pública seja estendida por mais 30 dias. O processo foi aberto no dia 31 de janeiro e se encerrará na quarta-feira (16).

Presidente da ABTP, Jesualdo Conceição da Silva afirmou que o prazo atual de 45 dias é “bastante exíguo” e que uma prorrogação seria importante para enriquecer as contribuições.

A colocação foi feita durante audiência pública sobre a modelagem de desestatização do porto, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Em resposta ao pedido da ABTP, o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, afirmou que a Antaq analisará o pedido, mas já antecipou que, em sua visão, o período concedido é suficiente para o debate com o setor.

“É uma decisão que será avaliada, mas queria deixar claro que, embora a discussão tenha esse prazo, já discutimos o modelo há muito tempo”, afirmou Piloni.

O processo de consulta pública é uma etapa obrigatória para a privatização do ativo, e antecede o envio do projeto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

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

Data: 15/03/2022

SANTOS E ILHAS MARSHALL BUSCAM ESTREITAR RELAÇÕES EM DIVERSAS ÁREAS

Informação: Prefeitura de Santos (15 de março de 2022)



Vice-prefeita e a cónsul Paula Furfaro conversam sobre possível intercâmbio – Fotos: Carlos Nogueira

Estreitar relações entre Santos e a República das Ilhas Marshall. Este foi o motivo da visita da cónsul geral Paula Furfaro ao Município nesta segunda-feira (14). Ela foi recebida pela vice-prefeita Renata Bravo. A cónsul explicou que o pequeno país no meio do Pacífico, com cerca de 55 mil habitantes, assim como Santos, tem como maior referência o setor portuário, por isso o interesse em abrir canais de conversação.

Atualmente, mais de dez navios de bandeira marshallesa, principalmente tanqueiros, atracam no Porto de Santos todas as semanas. O Brasil passou a exportar petróleo para as Ilhas Marshall em 2018, obtendo um crescimento de 69% em 2019. A venda da commodity representa US\$ 198,4 milhões na balança comercial brasileira.

“Hoje o principal ponto entre as Ilhas Marshall e o Brasil é Santos por causa do número de navios que atracam aqui. Não temos em outras cidades, empresas ou cidadãos marshalleses vindo visitar tanto o Brasil como acontece no Porto de Santos, que acolhe os nossos navios aqui”.

Formada em Administração Pública e Pedagogia, a cônsul apontou ainda as áreas da Cultura e Educação como pontos de destaque. Uma das ideias, nesse caso, seria criar um intercâmbio, levando professores da rede municipal santista para ensinar português a alunos da ilha que tenham interesse em estudar no Brasil.

“A cônsul faz uma proposta de um intercâmbio, não só cultural como educacional, que tem condições plenas de ser riquíssima para nossa rede de ensino”, avalia a vice-prefeita.

Segundo ela, Santos ficará de portas abertas a todas as ofertas vindas do governo da República das Ilhas Marshall.

“Mesmo sendo um país muito pequeno, há dez navios de bandeiras no nosso porto, e exclusivamente pela questão do petróleo, então isso tem valor comercial importante que precisa ser melhor explorado para outras áreas também. É o início de uma conversa longa e que dá para a gente plantar uma sementinha para colher bons frutos”.

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

Data: 15/03/2022

MAERSK FAZ ESCALA EM PORTOS RUSSOS PARA RECOLHER 50.000 CONTÊINERES RETIDOS

Informação: MarineLink (15 de março de 2022)



© Alexander Piragis / Adobe Stock

O grupo de transporte marítimo Maersk ainda tem navios parando em portos russos para entregar contêineres reservados antes do início da invasão da Ucrânia e recolher cerca de 50.000 contêineres retidos na Rússia, disse o presidente-executivo Soren Skou na terça-feira.

A empresa suspendeu temporariamente novas reservas de contêineres de e para a Rússia, como consequência do que o Kremlin chama de “operação militar especial” na Ucrânia.

“Temos cerca de 50.000 de nossos contêineres na Rússia hoje. A maioria está vazia, é nossa propriedade”, disse Skou.

“Precisamos deles e estamos muito relutantes em deixá-los na Rússia. Por esse motivo, ainda temos algumas escalas na Rússia”, disse.

A Maersk também estava tentando tirar os contêineres da Rússia via ferrovia, disse um porta-voz.

É improvável que a Maersk consiga entregar todos os contêineres reservados na Rússia antes do início da invasão da Ucrânia, devido a gargalos nos portos russos.

A empresa no ano passado gerou cerca de 2,5% de sua receita total da Rússia. Opera rotas de transporte de contêineres para São Petersburgo e Kaliningrado no Mar Báltico, Novorossiisk no Mar Negro e para Vladivostok e Vostochny na costa leste da Rússia.

A Maersk, que atua na Rússia desde 1992, disse na semana passada que venderia todos os seus ativos na Rússia, incluindo sua participação de 30,75% na operadora portuária russa Global Ports Investments, cujos acionistas incluem a estatal nuclear russa Rosatom e o empresário russo Sergey Shiskarev.

“A Rússia tem sido por muitos anos um mercado grande e importante para a Maersk, mas naturalmente não podemos continuar operando infraestrutura crítica na Rússia como se nada tivesse acontecido”, disse Skou.

“Talvez não possamos voltar a fazer negócios na Rússia por muitos anos. Este é um preço que estamos dispostos e capazes de pagar.”

(Reportagem da Reuters; Edição de Kirsten Donovan e Louise Heavens)
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/03/2022

PORTO DE FELIXSTOWE BATE RECORDE DE VOLUME PELA TERCEIRA VEZ EM DOIS MESES

Informação: Port Technology (15 de março de 2022)



Foto: Port Technology

Hutchison Ports – O porto de Felixstowe quebrou seu próprio recorde de maior número de contêineres movimentados em um único navio pela terceira vez em dois meses.

A última referência foi estabelecida quando um total de 27.961 TEU foi movimentado no MSC AMELIA que partiu do porto em 8 de março de 2022.

Antes disso, 25.852 TEU foram movimentados no Moscow Maersk na semana anterior e 23.773 TEU foram movimentados no MSC DILETTA em 12 de janeiro de 2022. Todos os três navios são operados no serviço 2M Alliance Griffin/AE55 Far East Asia to North Europe.

Comentando sobre o último registro, Robert Ashton, Diretor de Operações do Porto de Felixstowe, disse:

***“O tamanho crescente dos navios porta-contêineres gera uma grande demanda por recursos portuários e estamos satisfeitos com a forma como respondemos a esse desafio. Continuamos a investir em pessoas, infraestrutura, sistemas e equipamentos necessários para atender o crescente número de navios porta-contêineres ultra grandes nas principais operações do mundo, bem como o volume crescente de contêineres em cada navio.*”**

“A logística de tal operação é imensa e continuaremos a trabalhar em estreita colaboração com os parceiros da 2M, Maersk Line e Mediterranean Shipping Company (MSC) para ajudar a alcançar seus objetivos de suprir a alta demanda atual de importações do Extremo Oriente para os consumidores do Reino Unido.”

O trabalho está em andamento para aumentar ainda mais a capacidade do porto de lidar com os maiores navios porta-contêineres do mundo. A Harwich Haven Authority está dragando o canal

principal de aproximação para aumentar a profundidade de 14,5 metros para 16,0 metros. As obras começaram no ano passado e devem ser concluídas em 2023.

O porto também está aumentando a profundidade em seus berços de águas profundas. O Berço 7 foi aprofundado para 16,5 metros e o Berço 6 também será dragado para 16,5 metros em 2022, ao mesmo tempo em que os Berços 8 e 9 são aumentados para 18,0 metros.

No início deste mês, Felixstowe se tornou o maior porto do Reino Unido a implantar a tecnologia 5G e a Internet das Coisas (IoT).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/03/2022

CALIFÓRNIA PLANEJA PRIMEIRO PORTO EÓLICO NA COSTA OESTE

Informação: The Maritime Executive (15 de março de 2022)



A Califórnia planeja desenvolver um porto eólico em Humboldt Bay, na parte norte do estado (Foto: Arquivo do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA)

A Califórnia aprovou as etapas para começar a planejar o primeiro porto eólico da Costa Oeste. O esforço está vinculado ao programa atual do Bureau of Ocean Energy Management para abrir locais-chave ao longo da costa da Califórnia para o

desenvolvimento de parques eólicos offshore.

Vinculado ao esforço para lançar um dos primeiros parques eólicos offshore da Califórnia perto de Humboldt Country, na parte norte do estado, a Comissão de Energia da Califórnia (CEC) aprovou no final da semana passada uma doação de US \$ 10,5 milhões para reformas no porto de Humboldt Bay para apoiar as atividades eólicas offshore. De acordo com a Comissão, o investimento na infraestrutura de portos eólicos offshore é fundamental para abrir a oportunidade de desenvolvimento eólico offshore na Califórnia, com a oportunidade de apoiar inicialmente os esforços através do desenvolvimento de um porto eólico.

“Humboldt Bay tem as condições ideais para servir como o principal porto para a indústria eólica offshore para toda a Costa Oeste”, disse o presidente do conselho do Harbour District, Greg Dale. “Estamos totalmente dedicados a preparar nosso porto para esta oportunidade notável e estamos honrados trabalhar com a Comissão de Energia da Califórnia para lançar a Califórnia no futuro da produção de energia.”

Humboldt Bay é a segunda maior baía natural da Califórnia, com operações comerciais, incluindo importação de madeira e uma base industrial histórica, além das atividades recreativas na área. Uma vez renovado, o novo Terminal Marítimo de Elevação Pesada Eólica Offshore de Humboldt Bay será capaz de lidar com grandes navios de carga pesada, desenvolvimento de plataformas flutuantes eólicas offshore, integração e descomissionamento e outras atividades marítimas.

As atividades financiadas por esta doação incluem a conclusão de trabalhos preliminares de engenharia e design, realização de pesquisas no local e estudos especiais, preparação de avaliações de impacto ambiental necessárias, implementação antecipada de construção e início de medidas de mitigação ambiental. Os recursos também podem ser usados ??para atrair fundos de contrapartida de subvenções federais e contribuir para a construção de projetos.

O CEC também iniciou recentemente um processo para criar um plano estratégico para energia eólica offshore em águas federais. Como parte do desenvolvimento do plano estratégico, o CEC, em coordenação com as agências estaduais e locais relevantes, deve mapear melhorias nas instalações à beira-mar que possam apoiar uma série de atividades de desenvolvimento de

energia eólica offshore flutuante, incluindo construção e preparação de fundações, fabricação de componentes, montagem final e instalações de operação e manutenção de longo prazo.

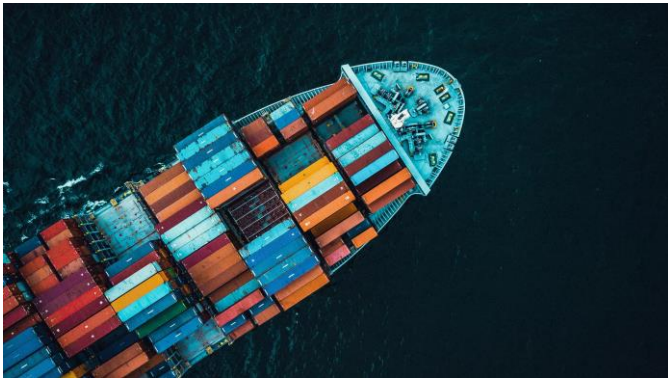
Os planos em desenvolvimento para o Humboldt Bay Floating Offshore Wind Farm projetam um projeto de energia eólica offshore de 1,6 GW. O projeto está atualmente na fase anunciada com o BOEM em janeiro de 2022, lançando seu projeto de avaliação ambiental para o local de aproximadamente 200 milhas quadradas. O cronograma projetado prevê o início da construção já em 2024 com operação comercial em 2028.

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

Data: 15/03/2022

LOCKDOWN NA CHINA DEVE AUMENTAR ATRASO LOGÍSTICO E MANTER FRETE CARO

Informação: Revista Globo Rural (15 de março de 2022)



Lockdowns e restrições à circulação têm gerado efeitos sobre a cadeia logística internacional (Foto: Divulgação/Maersk)

O lockdown em Shenzhen, determinado pela China devido a um novo surto do Coronavírus na região, tende a trazer problemas para a logística, como aumento de filas de embarque e manutenção dos valores dos fretes por contêiner em níveis elevados. A avaliação é de Leandro Barreto, sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence,

consultoria de logística e comércio exterior. Desde o início da pandemia, o setor logístico vem sofrendo com falta de contêineres e embarcações, que vem afetando custos para diversos setores do agronegócio.

Após sucessivos lockdowns severos para o controle da disseminação da Covid-19, a China está sofrendo com novos surtos com a variante ômicron, dobrando o número de infectados para 3,4 mil pessoas. O lockdown nessa cidade do sul do país deverá vigorar, ao menos, até o dia 20 de março, fechando comércio e levando as pessoas a trabalharem mais uma vez a partir de suas residências.

Além de ter um dos portos mais movimentados da China, Shenzhen é sede de empresas como Tencent Holdings e Huawei Technologies. Agências de notícias internacionais, como a Bloomberg, informam problemas também em portos em Xangai, Qingdao, Ningbo e Zoushan, relatando aumento na fila de desembarque de mercadorias nesses portos.

“Se cancela um navio, ele tem que descarregar em outro porto. Os atrasos, que vinham se reduzindo, vão voltar a piorar de novo. Isso vai reduzir a capacidade de transporte e pode elevar o frete, mas não para níveis de US\$ 20 mil”, diz Barreto. “Avalio que não há muito espaço para grandes aumentos no preço do frete, mas esse lockdown vai colapsar os congestionamentos e causar atraso nos desembarques”, explica Barreto.

Segundo ele, o frete da China para a Europa e Estados Unidos está em torno de US\$ 15 mil por contêiner, preço que ele não acredita que deva subir muito mais que isso. Era esse também o preço do frete entre Brasil e China, mas segundo Barreto, em janeiro deste ano um novo operador iniciou essa rota reduzindo o frete para cerca de US\$ 6 mil.

Um dos motivos que impediria um aumento expressivo do valor do frete, além dos níveis atuais, é que o mundo todo está passando por inflação e há reflexo dos momentos mais severos da pandemia nos últimos dois anos no transporte internacional de cargas. Para ele, exportadores de

madeira, açúcar, carne e algodão poderão ser mais afetados do que os exportadores de soja, embora seja cedo em sua avaliação para analisar o impacto do lockdown. “O fato é que no mundo não tem mais margem para subir o frete muito mais, porque se não, não vai ter mais nada para carregar. A inflação está explodindo no mundo inteiro”, explica.

“Algum impacto sim, pois a China é um dos principais compradores de açúcar”, diz Arnaldo Bortoletto, presidente da Cooperativa dos Plantadores de Cana (Coplacana). Por meio da assessoria de imprensa, o presidente da Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), Miguel Faus, informou que o lockdown em Shenzhen não está afetando as exportações de algodão. Também não se espera impacto nas exportações de soja e milho, segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec).

Em nota, a operadora marítima Maersk informou que está monitorando de perto a situação e “os planos de contingência foram ativados”. Segundo a empresa, os portos estão em funcionamento para embarcações, mas “os armazéns locais foram fechados e os serviços de transporte rodoviário foram afetados”. O transporte terrestre, segundo a Maersk, também teve a eficiência reduzida em razão do lockdown.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/03/2022

FIESP: BRASIL PRECISA INVESTIR 4,5% DO PIB EM INFRAESTRUTURA

Informação: FIESP (15 de março de 2022)



Murilo Passos é o novo presidente do Coinfra. Foto: Ayrton Vignola/Fiesp

Nas últimas décadas, o PIB do Brasil registrou modestos avanços, mas pouco se reverteu em melhorias na infraestrutura do país. O chamado estoque de infraestrutura, que é tudo que o país possui em rodovias, hidrelétricas, ferrovias, portos, aeroportos, etc, que já representou o equivalente a 56% do PIB – patamar semelhante ao de países da Organização para a

Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) – está hoje em cerca de 36%.

O poder público perdeu sua capacidade de investir e não criou formas de a iniciativa privada compensar essa queda. Para recuperar o patamar anterior, o Brasil precisaria investir 4,5% do PIB ao ano em infraestrutura, ao longo dos próximos 10 anos.

A constatação é do presidente da Fiesp, Josué Gomes da Silva, que abriu nesta quarta-feira (9/3) a primeira reunião do ano do Conselho Superior de Infraestrutura (Coinfra), presidido pelo engenheiro químico Murilo Passos. Hoje, o país investe apenas 1,7% do PIB em infraestrutura, nível insuficiente para atender as necessidades do Brasil. “Sem mais investimento, será muito difícil recuperarmos os níveis de infraestrutura de qualidade para permitirmos um desenvolvimento saudável da indústria”, afirmou.

Segundo Josué, um dos focos de sua gestão na Fiesp será, justamente, fomentar a reindustrialização do país, pois a indústria de transformação responde hoje por apenas 11% do PIB, menor percentual em décadas, o que reflete perda de dinamismo do setor. “Nós precisamos fazer com que a indústria de transformação volte a crescer, e falar em reindustrialização sem infraestrutura é impossível, pois a infraestrutura precede o desenvolvimento em qualquer região”, enfatizou.

A ideia é, junto com entidades do setor de infraestrutura, encontrar caminhos de investimento com um novo modelo de política industrial que permita a integração às cadeias globais de valor, proporcionando aumento de produtividade e inovação. Neste sentido, o Senai-SP irá apoiar cerca

de 40 mil pequenas e médias indústrias paulistas em consultorias para aumento de produtividade, melhoria de processos e ganhos de tecnologia.

O Coinfra, por sua vez, terá como plano de ação para 2022 fazer um trabalho de propostas transformadoras e importantes com ideias que ajudem a trazer mudanças na economia e no setor da infraestrutura, segundo o presidente Murilo Passos.

“Vamos trabalhar com dez recomendações de infraestrutura, e, assim, obteremos mais sucesso. Vamos debater temas gerais, como planejamento de longo prazo, questões ambientais, natureza orçamental pública, infraestrutura social, entre outros”, explicou. Para melhor atingir os objetivos, o Coinfra ficará dividido em quatro grupos: energia, logística, telecomunicação e água e saneamento.

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

Data: 15/03/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GUERRA NA UCRÂNIA: LIÇÕES PARA O MERCADO DE ENERGIA

Live com Clarissa Lins, CEO da Catavento Consultoria, e Fernanda Delgado, diretora-executiva Corporativa do IBP, nesta terça (15), às 18h

Por epbr - 15 de março de 2022 - Em Internacional, Petróleo e gás, Política energética, Vídeos



Assista no link abaixo:

<https://youtu.be/stNzCnt2qjE>

A agência epbr inicia um ciclo de discussões sobre as transformações em curso no mercado global de energia com a guerra na Ucrânia e as sanções impostas à Rússia, um dos maiores produtores mundiais de petróleo e gás.

Vamos discutir, semanalmente, os rumos que o mercado está tomando e os impactos desses movimentos para o mercado brasileiro de petróleo, gás natural e energia.

Como o mercado de petróleo vai se comportar? Os preços tendem a ficar altos? A transição energética será acelerada ou diminuirá de ritmo?

Todas essas questões serão abordadas com especialistas, executivos, pesquisadores que fazem parte do mercado de energia no Brasil.

No nosso primeiro programa vamos discutir onde estamos, para onde vamos e como chegaremos até lá com Clarissa Lins, CEO da Catavento Consultoria, e Fernanda Delgado, diretora-executiva Corporativa do IBP.

Na agência epbr, Fernanda Delgado assina a coluna colaborativa Petropolítica, onde publica artigos e vídeos sobre geopolítica do petróleo e política energética. Trata de temas estratégicos, desde análises de tendências e movimentos do mercado de energia, até conteúdos didáticos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/03/2022

MPF QUER SUSPENSÃO DA INSTALAÇÃO DA UTE GERAMAR III, NO MARANHÃO

Licenciamento da usina desrespeitou regras ambientais locais, afirma procuradores federais do estado

Por epbr - 15 de março de 2022 - Em Comece seu Dia, Judiciário, Mercado de gás, Setor elétrico

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



Sede do MPF no Maranhão (divulgação)

O Ministério Público Federal (MPF) ajuizou ação civil pública na Justiça Federal, com pedido de liminar, para que a Geradora de Energia do Maranhão S/A (Gera Maranhão), controlada pelo BTG Pactual, interrompa a instalação da UTE Geramar III, em São Luís (MA). Também foi pedido que o Ibama suspenda a licença prévia do empreendimento, por irregularidades no processo de licenciamento ambiental.

— O município negou a certidão de uso e ocupação do solo para a UTE ser implantada no Distrito Industrial de São Luís, onde é proibida instalação de termelétricas, pela Lei do Plano Diretor da cidade e o Macrozoneamento Ambiental. O MPF aponta que esse fato não foi considerado pelo Ibama.

— Isso porque, de acordo com o MPF, a Gera Maranhão omitiu que o documento foi negado pelo município e apresentou apenas a certidão de uso e ocupação do solo para atividades relativas à estação e subestação de energia, diferente da sua atividade principal, de geração termelétrica.

— O projeto da UTE Geramar III tem capacidade instalada de 1.782,5 MW, uma das maiores do país. A usina será movida a gás natural, que deverá ser fornecido por meio de um terminal de regaseificação de GNL, a ser instalado em São Luís.

— Pelo uso de gás, o MPF também alega que o empreendimento ultrapassa os limites de poluição quanto à qualidade do ar, como previstos na resolução do Conama, e por meio dos dados fornecidos pela empresa e validados pelo Ibama.

— A Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (Semurh) de São Luís alega que a UTE está situada em uma área de fundo de vale, destinada à recarga de aquíferos, reservada para uso sustentável e não para atividades potencialmente poluidoras. Por isso, a usina poderia causar prejuízos ao ecossistema e aos moradores de ocupações na região da Vila Maranhão e para diversas comunidades da zona rural de São Luís.

— Além da suspensão dos efeitos da LP e de qualquer ato posterior no procedimento de licenciamento, o MPF pede a paralisação de serviços relativos ao empreendimento, incluindo a implantação de canteiros de obras, e a paralisação de obras em curso, caso tenham se iniciado no local indicado. Também foi pedida a fixação de multa ao Ibama e à Gera Maranhão.

Congresso analisa vetos sobre Eletrobras, BR do Mar e venda de etanol Está marcada para as 14h de quinta (17/3) sessão do Congresso Nacional para analisar uma pauta com 31 vetos do presidente Jair Bolsonaro (PL). Entre eles estão temas relativos à privatização da Eletrobras, ao Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) e à venda direta do etanol.

— Houve veto parcial a 14 pontos específicos da privatização da Eletrobras. Um deles é o trecho autorizando que 1% das ações da estatal fosse vendido a funcionários demitidos. Bolsonaro



também vetou a obrigatoriedade de o governo realocar os empregados da Eletrobras demitidos sem justa causa durante 12 meses subsequentes à desestatização.

— Em relação ao BR do Mar, os parlamentares terão de analisar 14 itens vetados. Um dos pontos barrados pelo presidente da República exigia que as embarcações afretadas deveriam ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato e em cada ramo de atividade.

— Quanto ao etanol, um dos pontos vetados estendia a autorização de venda direta às cooperativas produtoras e comercializadoras. Agência Senado

EIG deve assumir controle da TBG A Petrobras está próxima de um acordo com a EIG Global Energy Partners para a venda do controle da TBG, segundo a Reuters. A empresa deve pagar entre US\$ 500 milhões e US\$ 1 bilhão pelos 51% da estatal na transportadora, segundo fontes.

— A TBG é proprietária e opera o trecho no Brasil do gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), de cerca de 2.600 quilômetros. O Gasbol tem capacidade de transportar até 30 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural vindo da Bolívia.

— No início do ano passado, a EIG vendeu participação de 27,5% na TBG para a belga Fluxys, por preço não revelado. Era uma condição para que pudesse entregar proposta para a compra de controle do gasoduto.

Luna diz que fica na Petrobras... O presidente da Petrobras, o general da reserva Joaquim Silva e Luna, disse que não deixará a companhia em um momento em que comparou com uma “batalha”, apesar de cobranças e críticas de dentro e fora do governo por conta do reajuste dos combustíveis na última semana.

— “Sou soldado. O campo de batalha é a minha zona de conforto. Não fujo do campo de batalha, abandonando a minha tropa. Um homem tem que fazer o que um homem tem que fazer”, disse Luna à Reuters. “Não há crise”, adicionou.

— O presidente Jair Bolsonaro (PL) vem criticando a empresa pela manutenção da política de Preço de Paridade de Importação (PPI), e o tom das críticas subiu no mais recente reajuste, quando se especulou que Bolsonaro poderia demitir Luna. Fontes do governo disseram que seria melhor que o general pedisse demissão da Petrobras.

... E MP pede que TCU apure interferência na estatal O Ministério Público solicitou nessa segunda (14/3) ao Tribunal de Contas da União (TCU) que apure possível interferência indevida de Bolsonaro na Petrobras e na política de preços da companhia, informa O Globo.

— Na representação, o subprocurador do MP, Lucas Rocha Furtado, lista uma série de declarações públicas do presidente que teriam interferido, imediatamente, na cotação das ações da Petrobras na Bolsa e gerado incertezas internas na empresa

Produção da PetroReconcavo sobe 4,4% em fevereiro A PetroReconcavo registrou uma produção média de 19.713 barris de óleo equivalente por dia (boepd) em fevereiro, de acordo com dados preliminares e não auditados. O volume representa um crescimento de 4,4% sobre a produção de janeiro, de 18.875 boepd.

Equinor suspende comércio de petróleo russo Após anunciar sua saída de projetos de energia na Rússia, a norueguesa Equinor decidiu também interromper o comércio de petróleo daquele país. A decisão vai ao encontro das sanções anunciadas pelos EUA e União Europeia contra a Rússia pela invasão da Ucrânia.



— Por contratos firmados antes da guerra, a Equinor ainda irá negociar quatro cargas de petróleo e derivados da Rússia.

— A Equinor está na Rússia há mais de 30 anos e firmou um acordo de cooperação com a Rosneft em 2012. No final de 2021, tinha US\$ 1,2 bilhão em ativos no país.

Petróleo cai 5% com Ucrânia e lockdown na China Os preços do petróleo caíram mais de 5% nessa segunda (14/3) – o menor nível em quase duas semanas –, em meio a esperanças de um fim diplomático da invasão russa da Ucrânia, o que pode aumentar a oferta, enquanto um lockdown na China lança dúvidas sobre a demanda.

— O Brent recuou US\$ 5,77, ou 5,1%, para US\$ 106,90 o barril, a mínima desde 1º de março, enquanto o WTI caiu US\$ 6,32, ou 5,8%, para US\$ 103,01, o menor valor desde 28 de fevereiro. Ainda assim, ambos avançaram 36% este ano. Reuters

— O Brent chegou a tocar US\$ 97,44 por barril nesta terça (15/3).

TCU só vai julgar privatização da Eletrobras em abril O Tribunal de Contas da União (TCU) deve concluir a análise da segunda etapa da privatização da Eletrobras somente em abril, segundo o Estadão. O governo esperava o julgamento até o fim de março, mas até mesmo integrantes da equipe econômica admitem que não há mais tempo para a conclusão este mês.

— O processo se encontra no que o TCU chama de “fase de saneamento”, quando já há uma convicção dos auditores sobre a análise, mas os gestores da desestatização precisam se manifestar antes de o parecer final ser concluído.

— Nesta terça (15/3), o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, terá um encontro com a ministra Ana Arraes, do TCU. Albuquerque e Paulo Guedes, da Economia, anunciaram que iriam conversar com ministros do tribunal nesta semana.

GD deve adicionar 8 GW de potência em 2022 O presidente da Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD), Guilherme Chrispim, disse que o setor espera alcançar somente este ano resultado similar ao da última década e adicionar 8 GW de potência.

— O otimismo tem pelo menos três motivações: a crise hídrica, que aqueceu a procura pela geração própria de energia; a aprovação do marco da mini e micro GD; e os efeitos da guerra na Ucrânia sobre o preço do petróleo e a inflação global.

Eólicas offshore O relator do marco das eólicas offshore (PL 576/21), senador Carlos Portinho (PL/RJ), deve modificar a versão inicial do texto com regras para geração de eólicas offshore e privilegiar expansão do setor sobre o modelo de arrecadação com outorgas.

— Em entrevista ao político epbr, serviço de cobertura exclusiva de política energética da epbr, o parlamentar defende que a experiência internacional pode ser usada como base para estudos, mas que o Brasil precisa de um modelo “mais próximo da nossa realidade”.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 15/03/2022*

AUMENTA PRESSÃO SOBRE A PETROBRAS PELOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Companhia recebeu várias críticas no meio político e ainda colocou na berlinda o comando da companhia — há menos de um ano na gestão

Por epbr - 14 de março de 2022 - Atualizado em 15 de março de 2022 - Em Comece seu Dia, Eleições 2022, Mercado de gás, Petróleo e gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



Presidente da República Jair Bolsonaro, acompanhado do presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, e do ex Diretor-Geral Brasileiro, designado, da Itaipu Binacional, Francisco Ferreira, que pediu demissão em janeiro. Foto: Alan Santos/PR

O reajuste de gasolina, diesel e GLP nas refinarias da Petrobras, que entrou em vigor na sexta (11/3), provocou mais que corridas a postos e revendedores na véspera do aumento. Recebeu uma série de críticas no meio político e ainda colocou na berlinda o comando da companhia — que sequer completou um ano de gestão.

— “É de certa forma inaceitável que o preço dos combustíveis esteja nesse patamar. Todos têm que contribuir para que haja contenção do aumento de preços, o que é muito nocivo para a economia nacional”, disse o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG). Agência Senado

— No mesmo dia em que a Petrobras anunciou o aumento, os senadores aprovaram o PLP 11/20, que altera o ICMS dos combustíveis, e também o PL 1472/21, que cria um fundo de estabilização dos preços. A Câmara também aprovou o projeto do ICMS, que foi sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) na noite de sexta (11).

— O reajuste irritou Bolsonaro, que não descartou adotar novas medidas — como subsídios ou uma mudança na política de preços da Petrobras — para conter os aumentos, segundo a Agência Brasil. Bolsonaro, partidos da oposição e aliados do governo são críticos ao Preço de Paridade de Importação (PPI) adotado pela estatal.

— Mesmo sem falar em demissão do presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, Bolsonaro disse que, com exceção dele próprio e do vice-presidente, Hamilton Mourão, “qualquer um no governo pode ser trocado”. Auxiliares do presidente disseram à CNN que, diante do clima beligerante, o melhor seria o próprio Silva e Luna tomar a iniciativa de deixar a presidência da estatal.

— “Tem certas coisas que não preciso comentar. Ele [Silva e Luna] vai ligar pra mim e falar: ‘Está satisfeito com o reajuste?’. Não vai. Ele sabe o que eu penso disso e o que qualquer brasileiro pensa disso. Agora, o brasileiro tem que entender que quem decide esse preço não é o presidente da República. É a Petrobras com seus diretores e os seus conselhos”, disse Bolsonaro.

— “Lamento, porque poderia ter esperado mais um dia. A Petrobras demonstra que não tem qualquer sensibilidade com a população. É Petrobras Futebol Clube, o resto que se exploda”, disse a jornalistas no sábado (12/3). UOL

— O levantamento semanal de preços feito pela ANP entre 6 e 12 de março mostra que a cotação máxima da gasolina comum já supera R\$ 8 na Bahia e no Rio de Janeiro. Foram pesquisados 5.040 postos de combustíveis em todo o país. A agência encontrou a gasolina a R\$ 8,77 em um posto em Eunápolis, no sul baiano.

— O diesel já supera R\$ 7 em cinco estados: Bahia, Goiás, Maranhão, Pernambuco e Santa Catarina. A maior máxima é registrada também na Bahia, com R\$ 7,56. Quanto ao gás e cozinha, Acre, Goiás, Pará, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo registram máxima a partir dos R\$ 130, com a maior cotação em Mato Grosso — R\$ 140.



— Os reajustes promovidos pela Petrobras e também pela Acelen — que desde o início de dezembro de 2021 opera a Refinaria Mataripe (ex-RLAM), comprada da estatal — fizeram o Ministério da Justiça e Segurança Pública notificarem as empresas para que esclareçam os aumentos.

— E caminhoneiros e transportadoras decidiram parar a partir de sexta (11/3), alegando que o reajuste do diesel inviabilizou o frete. Segundo o Estadão, o assessor da presidência da Confederação Nacional de Transportadores Autônomos (CNTA) diz que se trata de uma paralisação técnica e sem bloqueios nas estradas. A entidade afirma ainda que “o aumento fez com que o sistema entrasse em colapso”.

Venda de refinarias na berlinda De acordo com especialistas ouvidos pelo Valor, o aumento da pressão política sobre os preços da Petrobras e a ameaça de novos subsídios para os combustíveis elevaram a percepção de risco dos investidores e podem colocar uma pá de cal na venda de refinarias da Petrobras. Achar compradores para essas unidades já tinha se tornado pouco provável para 2022, ano eleitoral, mas o ambiente de negócios se deteriorou ainda mais na última semana.

— Na única venda fechada até o momento, a Acelen, criada pelo fundo Mubadala para operar a Refinaria de Mataripe (ex-RLAM), na Bahia, vem enfrentado dificuldades para competir com os preços praticados pela estatal brasileira, segundo o Valor.

Brasil vai aumentar produção de petróleo a pedido dos EUA A disparada do preço do petróleo provocada pela guerra na Ucrânia levou os EUA a pedir ao Brasil para ampliar sua produção. O pedido foi feito pela secretária de Energia do governo americano, Jennifer Granholm, ao ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

— “Os países que têm estoque, como EUA, Japão, Índia e outros, estão liberando. Mas também tem que ter o esforço de aumento da produção. Ela [Jennifer Granholm] me perguntou se o Brasil poderia fazer parte desse esforço, e eu falei ‘claro que pode’. Já estamos aumentando a produção”, disse Albuquerque. O Globo

— No entanto, vale lembrar que o ritmo de produção dos campos de petróleo e gás natural no país é ditado por Planos de Desenvolvimento, acordados entre a ANP e os operadores.

Leia em eprb: Biden deve ir à Arábia Saudita para pedir aumento da produção de petróleo
Governo lança plano nacional para fertilizantes O governo lançou, na sexta, (11/3), o Plano Nacional de Fertilizantes (PNF), para reduzir a dependência do Brasil da importação de fertilizantes. O PNF pretende reduzir a dependência de importações do agronegócio brasileiro de 85% para 45%, mas não vai receber aportes financeiros diretos do governo federal, informa o Valor.

— O Brasil ocupa a quarta posição no ranking mundial do consumo global de fertilizantes, equivalente a 8%, sendo o potássio o principal nutriente utilizado pelos produtores nacionais, com 38%. Na sequência, aparecem o fósforo, com 33% do consumo total de fertilizantes, e o nitrogênio, com 29%.

— Em fevereiro, o grupo Acron acertou a compra da fábrica de fertilizantes nitrogenados UFN-III, da Petrobras, em Três Lagoas (MS).

Petróleo sobe na sessão, mas balanço semanal é negativo Os contratos futuros do petróleo fecharam a sessão de sexta (11/3) em alta, mas recuaram na semana, revertendo parte do rali que levou os preços a máximas de 14 anos com os temores sobre sanções contra as exportações de energia russa, após a invasão da Ucrânia.



— O contrato do Brent para maio fechou em alta de 3,05% na sessão, mas recuou 4,60% na semana, a US\$ 112,67 o barril, enquanto o WTI para abril subiu 3,12%, no dia, mas cedeu 5,48% nas últimas cinco sessões, a US\$ 109,33 por barril. Valor

Alemanha tenta abandonar petróleo e carvão russos A Alemanha quer deixar de consumir petróleo russo até o final do ano e o carvão no outono do Hemisfério Norte, anunciou o ministro da Economia do país, Robert Habeck, no sábado (12/3). A Alemanha traz um terço de seu petróleo e quase 45% de seu carvão da Rússia.

— Já em relação ao gás, a situação é mais complicada, uma vez que não tem capacidade para importar gás liquefeito, disse o ministro. AFP

Governo vai ao TCU por privatização da Eletrobras Os ministros da Economia, Paulo Guedes, e de Minas e Energia, Bento Albuquerque, irão ao Tribunal de Contas da União (TCU) nesta semana conversar com todos os ministros sobre a privatização da Eletrobras, informa o Estadão.

— O TCU aprovou a primeira parte da privatização da estatal, mas ainda resta a segunda etapa, referente aos detalhes técnicos da modelagem da desestatização.

Acordo entre Santo Antônio Energia e BNDES A Eletrobras comunicou na sexta (11/3) a assinatura de aditivos contratuais da Santo Antônio Energia, que tem participação de sua controlada Furnas, com o BNDES prevendo a suspensão temporária do pagamento de um financiamento de R\$ 2,521 bilhões.

— O acordo prevê a suspensão temporária do pagamento de principal e juros remuneratórios por sete meses, entre 15 de dezembro de 2021 e 15 de junho de 2022, sem alteração do termo final do prazo de amortização, da taxa de juros e do prazo final do contrato. As parcelas suspensas serão capitalizadas ao saldo devedor. Estadão

Consumo de energia sobe em março... O boletim do Programa de Mensal de Operação (PMO) do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), da semana de 12 a 18 de março, prevê que o consumo de energia no Sistema Interligado Nacional (SIN) vai aumentar 2% em março, na comparação com igual período de 2021.

— A carga de energia do subsistema Sudeste/Centro-Oeste vai subir 1,6% e 43.178 MW médios, na comparação com março do ano passado. O Sul terá a maior alta, com 3,5% e 13.476 MW médios, seguido do Nordeste, com 3,4% e 11.792 MW médios. O Norte será o único subsistema em retração, de 1,4%, com 5.759 MW médios.

... E reservatórios hídricos se recuperam Ainda segundo o ONS, desde 2012 não eram registrados, para março, os volumes atingidos pelas hidrelétricas do Sudeste/Centro-Oeste, que tem projeção de 62,7% para o dia 31/03. Também o subsistema Norte não indicava marca tão alta desde 2012, de 98,8% em março. No Nordeste, a última vez que superou 92,6% de reserva foi em março de 2007, quando registrou 94,8%. Já a expectativa de armazenamento para o Sul é de 35,7%. **Por email, você também recebe a agenda das autoridades do setor de energia no país**

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 15/03/2022

PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES NECESSITA DE MEDIDAS COMPLEMENTARES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS

PNF poderá estimular competitividade nacional, mas não tem 'condão de movimentar o setor', escrevem por Laércio Oliveira e Marcelo Menezes

Por epbr - 15 de março de 2022 - Em Colunas e opinião, Mercado de gás, Política energética



Discussões para PNF contemplaram indústria nacional, cadeias emergentes e novas tecnologias, com foco em inovação e sustentabilidade ambiental, buscando criar uma melhoria no ambiente de negócios (foto: Wolfgang Ehrecke /Pixabay)

A entrega do PNF — Plano Nacional de Fertilizantes ocorrida no dia 11 deste mês representou um marco político do Governo Federal para o enfrentamento do problema da enorme dependência do Brasil de fertilizantes importados, que vem se agravando há anos, sem que qualquer medida tivesse sido tomada até agora.

Importante destacar que a iniciativa se deu com a edição do Decreto 10.605 de 22 de janeiro de 2021. Portanto, o despertar para a questão antecede as crises decorrentes da alta de preços do gás natural e das sanções à Bielorrússia e Rússia, que desencadearam uma escalada de preços dos fertilizantes e a insegurança do seu suprimento, fundamental para a produtividade das culturas.

O Decreto 10.991 de 11 de março de 2022, que institui o PNF 2022/2050 e cria o Confert — Conselho Nacional de Fertilizantes e Nutrição de Plantas, é fruto de um trabalho desenvolvido por uma equipe competente que procurou ouvir todos os atores dos setores envolvidos.

As discussões contemplaram a indústria nacional, cadeias emergentes e novas tecnologias, com foco em inovação e sustentabilidade ambiental, buscando criar uma melhoria no ambiente de negócios.

Como destacado no evento, não se trata da criação de mais uma estatal a ser destinada aos fertilizantes, mas, tão somente, a busca da competitividade nacional da cadeia de fertilizantes, baseada em ciência, tecnologia e sustentabilidade, trazendo luzes para o tema em um momento extremamente oportuno.

Questão tributária e Convênio ICMS 26/2021

Neste novo momento, entendemos necessário retomar esse assunto, já abordado em outro artigo publicado em 09 de novembro de 2020, no portal epbr, com o título A questão tributária dos fertilizantes precisa ser enfrentada.

Passados 1 ano e 4 meses, tivemos alguns avanços importantes. Talvez o fato mais relevante ocorrido seja a revisão do Convênio 100/97 que há mais de 24 anos criou uma distorção relevante ao isentar o ICMS do fertilizante importado enquanto o nacional era tributado à alíquota de 8,4%. Esse assunto foi tratado de forma extensa no artigo anterior.

Desde a aprovação desse referido convênio, não houve mais qualquer investimento na produção nacional porque, simplesmente, era mais barato importar que produzir no Brasil.

No fim de 2020, já estava pautada no Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) a renovação do convênio citado, quando, numa postura visionária e corajosa, o Governo de Sergipe não concordou com essa iniciativa. Essa posição causou enorme polêmica e, na tentativa de buscar alguma solução, foi feita uma prorrogação por apenas 90 dias, bem como criada uma comissão para aprofundar a discussão do tema.

Vale registrar que a voz de Sergipe foi acompanhada pelo Ceará e, depois de muita pressão contrária de alguns Estados e de representantes do setor agro, chegou-se a um entendimento.

Foram estabelecidas uma regra de transição com a redução do ICMS do produto nacional e a aplicação de tarifa progressiva para o produto importado, de forma a chegar em 2025 com uma

alíquota isonômica de 4%, mediante compromisso de crescimento da produção nacional em 35% nesse período, conforme o novo Convênio ICMS 26/2021 de 12 de março de 2021.

Desafio para a produção nacional de fertilizantes

Apesar de ser um desafio grande o crescimento da produção em 35% no período de 4 anos, muito pouco representará com relação à dependência dos importados se não forem adotadas outras medidas mais efetivas. O aumento de 35% sobre a produção nacional, que representa 15% do consumo, significa 5,25% da necessidade de fertilizantes do país.

Ora, o consumo de fertilizantes vem crescendo a cada ano e esse aumento de produção em 4 anos poderá representar o crescimento de consumo de um só ano, já que existem previsões de crescimento de demanda de fertilizantes de 5% ao ano, também por conta da adubação de performance para ganhos de produtividade.

Caso o crescimento da indústria fique restrito aos 35% da produção presente, após 4 anos, em termos percentuais, não alcançaremos muita diferença da situação atual, talvez reduzindo a importação a 82% das necessidades do país.

Ressalta-se, por importante, que mesmo com toda essa discussão, não houve a compreensão que o Convênio 100/97 é extremamente danoso para a produção nacional, tendo ele sido prorrogado até 31 de dezembro de 2025 para os demais inúmeros itens contemplados, tais como defensivos, rações e sementes.

A situação dos defensivos não é diferente dessa dos fertilizantes, sendo o país dependente de produtos importados. Está na hora de reabrir essa discussão para que não tenhamos que passar por outras situações, como a que agora enfrenta o setor de fertilizantes, para outros insumos que permanecem submetidos às regras do Convênio 100/97.

PNF não tem o ‘condão de movimentar o setor’

O Plano Nacional de Fertilizantes estabelece diretrizes e objetivos estratégicos para o período 2022 a 2050. Entretanto, o documento, apesar de muito bem elaborado, não tem o condão de movimentar o setor de fertilizantes para iniciar novos projetos. Será necessário agir rapidamente em algumas frentes, para que o PNF possa apresentar resultados efetivos ainda nesta década.

A primeira e principal medida é com relação à desoneração da produção nacional. Neste sentido os Deputados Laercio Oliveira (PP/SE), Evair de Melo (PP/ES) e Christino Áureo (PP/RJ) apresentaram o PL 3507/2021 em 13/10/2021 instituindo o Profert— Programa de Desenvolvimento da Indústria de Fertilizantes.

Nesse debate, não há que se falar em perda de receitas nos investimentos em ampliações e novas indústrias, que não acontecem há 25 anos, nem nas receitas decorrentes da pequena produção nacional.



Deputado Laercio Oliveira (PP/SE), um dos autores do PL 3507/2021

Medidas complementares para mineração

A questão dos direitos de mineração retidos por empresas que não têm a intenção de produzir e que impedem a exploração dos recursos minerais por outros interessados, também precisa ser revista.

Assim como a exploração sustentável em áreas de reservas, mediante entendimentos com as

comunidades indígenas.



Outra frente a ser trabalhada é quanto à celeridade dos processos de licenciamento e concessões, atendidas as exigências legais, como forma de possibilitar o desenvolvimento das atividades de mineração.

Talvez a produção de fertilizantes nitrogenados seja aquela que mais rapidamente possa ser incrementada, já que depende essencialmente do gás natural a preços competitivos, o que poderemos ter em breve por conta do novo marco regulatório do gás (Lei 14.134 de 08/04/2021).

Bem como de uma maior oferta de gás, tanto nacional quanto importado, através dos atuais e de futuros terminais de regaseificação de GNL que devem ser instalados no país.

Inicialmente é preciso entender a forma como está sendo feita a venda da unidade UFN III em Três Lagoas/MS, já que segundo matéria veiculada no Poder 360, uma parlamentar representante daquele Estado afirma que no contrato de venda da Petrobras não há compromisso da empresa adquirente produzir fertilizantes, podendo funcionar apenas como misturadora de produtos trazidos da Rússia.

Também está na mídia, na coluna Painel S.A., da Folha de São Paulo, entrevista do CEO da Unigel — hoje operadora das antigas Fafen's (Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados) de Sergipe e Bahia.

O executivo ressaltou a possibilidade de uma empresa nacional colocar essa indústria para operar em 12 meses, após assumir a unidade, quando a previsão com o negócio entabulado seria de iniciar a operar somente em 2027.

O país não pode correr o risco de perder essa oportunidade de ter essa unidade produzindo, por melhor que seja o negócio que a Petrobras possa estar fazendo com os russos.

Questão de interesse e soberania nacional!

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE), em estudo realizado sobre fertilizantes nitrogenados, indica a necessidade de construção de mais 4 UFN's com a capacidade da UFN III.

Vislumbramos hoje um cenário de aumento da oferta de gás natural offshore, associado ao petróleo, e portanto, precisando de consumo firme e inflexível.

Fertilizantes poderiam ser importante rota para gás natural

A geração termoeletrônica é a maior demandante de gás natural, entretanto o seu uso se dá na maioria das vezes de forma flexível. Dessa forma, os fertilizantes nitrogenados poderiam ser importantes âncoras do consumo de gás natural.

Considerando as novas rotas de escoamento do pré-sal e o escoamento de gás natural do projeto Sergipe Águas Profundas, com gasoduto com capacidade de 18 MM m³/dia, seria extremamente oportuno o desenvolvimento de projetos das novas unidades de fertilizantes.

Para tanto, seria necessário que a Petrobras e os demais produtores realizassem oferta pública de volumes de gás natural de 2,2 MM m³/dia, nas localidades onde tiver disponibilidade, com contratos de 20 anos de duração, com preços competitivos e início de entrega em 5 anos, prazo necessário para a construção das plantas.

Os locais mais indicados para as próximas Plantas de Nitrogenados seriam nas chegadas dos gasodutos de escoamento e próximos às UPGN's, de forma a reduzir o custo de transporte através de tarifa short haul e sem demandar desnecessariamente a malha de transporte, a qual, à exceção do gasoduto Bolívia Brasil (Gasbol), está hoje limitada apenas ao litoral brasileiro.



Diante desse cenário, entendemos, que a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) da Presidência e os Ministérios envolvidos com o PNF poderiam articular entendimentos com a Petrobras e demais produtores para a viabilização dessa oferta pública de contratos de suprimento de gás natural, ao tempo em que também buscaríamos linhas de crédito do BNDES para financiamento das novas unidades.

Certamente essa ação coordenada criaria as condições para que grupos privados nacionais e estrangeiros venham a se interessar pelo novo negócio.

Tarifação para fertilizante importado

Outra medida que poderia ser implementada seria a tarifação, a partir de 2027, do fertilizante importado pela Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC), conforme tabela NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul).

Ao mesmo tempo, preveria a isenção da referida tarifa incidente nas importações dos volumes equivalentes à sua produção nacional, na forma de cotas, conforme já utilizado por outros setores. Dessa forma, as empresas que hoje optam por importar, ao invés de produzir no Brasil, serão estimuladas a investir na produção nacional.

Importante destacar que a proposta não pretende sobretaxar os fertilizantes importados ou aplicar a tributação comum adotada nos países do Mercosul neste momento em que o agricultor está pagando preços elevados pelo fertilizante.

Seu objetivo é induzir o desenvolvimento da produção nacional com geração de empregos, riquezas e redução da dependência das importações.

É possível que, dessa forma, em algum momento, o fertilizante possa ser, em parte, onerado por alíquotas de importação, mas logo os produtores entenderão a nova lógica e farão os investimentos para produzir no Brasil.

Projeto em Sergipe para produção de potássio

Temos também em foco a criação de competitividade de custos de produção para a viabilização técnica e econômica do Projeto Carnalita, situado em Sergipe, para produção de potássio, insumo que o Brasil tem maior dependência.

Este projeto foi desenvolvido pela Vale antes de ter vendido a mina Taquari Vassoura para a Mosaic, tendo sido obtidas algumas licenças para a sua implantação à época.

Nessa alternativa, a produção poderá ser, certamente, iniciada em menor prazo que a jazida de Autazes/AM, dadas as diversas implicações do projeto e necessidade de implantação de infraestrutura para a produção amazonense.

Pós pandemia e guerra na Ucrânia levam a repensar estratégia nacional

Não poderia haver melhor momento para tratarmos desse assunto, já que estamos todos estarecidos com a situação atual que, apesar de entendermos possível, ninguém acreditava que poderia acontecer.

Aqueles que defendiam que o Brasil deveria continuar a importar fertilizantes para atender a toda a demanda nacional se viram obrigados a repensar tais conceitos.

A desarticulação das cadeias de suprimento e do próprio transporte, longas esperas portuárias e questões geopolíticas desde o início da retomada pós pandemia estão a nos mostrar a necessidade de termos produção própria por questão de soberania nacional e segurança alimentar.

Passado o momento crítico, enquanto durar a guerra da Rússia com a Ucrânia, poderá haver uma retomada parcial dos fluxos de fertilizantes, certamente com a manutenção de sanções à Rússia, Bielorrússia e mais algumas outras. E talvez não tenhamos o mesmo sentido de urgência que existe neste momento.

Precisamos agir! A hora é agora!

Laércio Oliveira (PP/SE) é deputado Federal.

Marcelo Menezes é superintendente executivo da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do estado de Sergipe (SEDETEC/SE).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL ESTÁ PRONTO PARA ENFRENTAR OS IMPACTOS DA GUERRA, DIZ GUEDES

O ministro da Economia disse que o país estaria preparado se vier uma 'segunda guerra mundial', mas depois se explicou dizendo que se referia ao impacto do conflito nos preços de petróleo e grãos

Por Gabriel Shinohara, Alice Cravo e Daniel Gullino



Guedes disse que o governo teria as ferramentas para enfrentar os impactos da Guerra Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira que o Brasil já “se levantou” do combate à pandemia e está preparado para enfrentar os impactos da guerra entre Ucrânia e Rússia.

Ao comentar as medidas do governo contra a crise sanitária e o estado das contas públicas, Guedes cometeu uma gafe e afirmou que o país estaria preparado se vier uma “segunda guerra mundial”.

— Nós estamos com déficit zerado. Estamos prontos para outra briga, se vier segunda guerra mundial, estamos prontos de novo. Vamos expandir de novo porque estamos com déficit zerado — disse.

Depois de seu discurso, o ministro se aproximou do local da imprensa no Palácio do Planalto para explicar sua fala. Segundo Guedes, ele se referia a dois eventos mundiais, a pandemia e a guerra na Ucrânia, que têm elevado o preço de combustíveis aqui no Brasil.

O ministro afirmou que lamenta a tragédia, que está “entristecido” e ressaltou que o Brasil já votou contra a invasão na Organização das Nações Unidas (ONU).

— Não estou falando de segunda guerra mundial. Falei, olha, teve guerra que foi a pandemia, uma guerra sanitária mundial e agora tem a segunda, que foi Ucrânia com a Rússia. Isso subiu os



combustíveis, subiu os fertilizantes e isso nos atinge. Eu quis dizer, se houver essa guerra no petróleo, guerra do grão, os grãos, petróleo, fertilizantes, vamos estar preparados para reagir — disse.

Durante o discurso, Guedes afirmou que os mecanismos criados durante a pandemia, como a PEC Emergencial, dão ferramentas para o governo atuar se for necessário.

— Estamos prontos, temos protocolo de guerra todo preparado, temos PEC Emergencial, temos botão de emergência, temos exceção ao teto se for preciso. Estamos preparados para qualquer guerra e temos um comandante que é determinado e uma equipe preparada para o combate — afirmou.

Petróleo

Sobre o preço dos combustíveis, Guedes disse que o governo, junto com o Congresso, teve uma reação "à altura" e conseguiu atenuar o impacto da alta para a população.

— Conseguimos atenuar em dois terços o primeiro impacto, então chegou a primeira onda, o impacto seria de R\$ 0,90, R\$ 0,60 nós absorvemos, governos estaduais de um lado, federal do outro — disse

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/03/2022

GOVERNO ASSINA DECRETO QUE ZERA IOF SOBRE CÂMBIO GRADUALMENTE ATÉ 2029

Redução do imposto é um dos compromissos assumidos pelo governo para a entrada do país na OCDE

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente Jair Bolsonaro assinaram nesta terça-feira um decreto que progressivamente zera o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF) sobre câmbio até 2029. Esse é um dos compromissos assumidos pelo país para entrar na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

De acordo com o Ministério da Economia, essa redução será "gradual e escalonada". A taxa atual para compras no cartão de crédito no exterior é de 6,38% e será diminuída em 1 ponto percentual por ano a partir de 2023. Com isso, em 2028 chegará a zero.

Em carta enviada para a organização em janeiro, Guedes também se comprometeu em zerar o IOF cobrado sobre compra de moeda estrangeira em espécie no Brasil, que atualmente é de 1,1%. Segundo o decreto, isso será feito em 2028.

O secretário executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, disse que essa medida vai auxiliar no processo de entrada na OCDE .

— Com a medida do IOF câmbio, a gente consolida a entrada para o código de liberdade de capitais, permite que os fluxos de investimento no país possam vir com menores barreiras, barateia as possibilidades de investimento, possibilita entrada de mais recursos e permite que as pessoa consumam e buscam as coisas no exterior também com maior liberdade — afirmou.

Empréstimos realizados no exterior, que tem IOF de 6%, serão imediatamente zerados. As demais operações serão zeradas em 2029.

A redução na arrecadação fiscal anual de zerar o imposto é de R\$ 7,7 bilhões. Como será um processo gradual, a perda também será aos poucos. Em 2023, a renúncia é de R\$ 468 milhões,

R\$ 930 milhões em 2024 e R\$ 1,4 bilhão em 2025, assim crescendo até chegar aos R\$ 7,7 bilhões em 2029, quando todas as modalidades estarão zeradas.

O secretário de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia, Pedro Calhman, ressaltou que mesmo com essa redução, o país continua com o direito de aumentar o IOF se considerar necessário.

— O Brasil permanece tendo o direito de usar esse instrumento para fins de estabilidade financeira caso haja uma situação em que o Brasil enxergar a necessidade de inserir IOF sobre operações cambiais por necessidade financeira. Tem opção de fazer isso dentro das regras da OCDE — afirmou.

No mesmo evento no Palácio do Planalto, Guedes e o presidente Jair Bolsonaro assinaram duas medidas provisórias. A primeira institui o “novo marco da securitização” com o objetivo de unificar as regras para o mercado de seguros.

A Medida Provisória (MP) também estabelece regras para a emissão de Letras de Riscos de Seguros (LRS), um título vinculado a uma carteira de apólices de seguros.

O chefe da assessoria especial do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, disse que o novo marco vai auxiliar na realização de seguros quando há riscos que atingem muitas pessoas ao mesmo tempo. Sachsida exemplificou que a medida pode auxiliar na prevenção de impactos quando existem grandes choques naturais, como enchentes.

— Para resolver esse problema, estamos lançando a Letra de Risco de Seguro para fracionar o risco e ao fracionar o risco você desenvolve o mercado e capitais. Vamos facilitar que o cidadão comum, as empresas, se previnam contra grandes choques naturais, como as enchentes — apontou.

A segunda MP muda regras da Cédula de Produto Rural (CPR), que permite o recebimento antecipado de valores ligados à comercialização de produtos rurais. Além disso, inclui qualquer operação financeira rural, como as realizadas no mercado de capitais, no escopo do Fundo Garantidor Solidário (FGS).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/03/2022

QUEDA NO PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO REDUZ CHANCE DE GOVERNO DECRETAR CALAMIDADE

Se decretado, estado suspende todas as regras fiscais, inclusive o teto de gastos, que limita as despesas do governo federal

Por Manoel Ventura



Na semana passada, o barril do tipo Brent já caiu abaixo de US\$ 100 Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA — A redução da cotação do barril de petróleo no mercado internacional afasta, por enquanto, a possibilidade de o governo federal decretar estado de calamidade pública para mitigar no país os efeitos da guerra na Ucrânia.

Na semana passada, o barril ultrapassou a marca de US\$ 140, se aproximando da máxima de US\$ 147 registrada em 2008.

Ao longo dessa semana, o preço cedeu. Nesta quinta-feira, o barril do tipo Brent já caiu abaixo de US\$ 100 e está girando em torno desse valor. Embora alto quando comparado a 2020, por exemplo, é um valor mais baixo do que previam analistas como consequência da invasão russa na Ucrânia.

O estado de calamidade suspende todas as regras fiscais (inclusive o teto de gastos, que limita as despesas do governo federal). Na prática, permite ao governo gastar mais. Em contrapartida, os salários dos servidores públicos ficam congelados enquanto durar a calamidade.

Esse recurso foi usado durante o auge da pandemia de Covid-19, em 2020, e permitiu ao governo gastar mais de R\$ 500 bilhões em medidas como o auxílio emergencial.

Como revelou ontem a colunista do GLOBO Bela Megale, a cúpula do Ministério da Economia acredita que a decretação do estado de calamidade pública pelo governo devido à guerra deve ser a última cartada para enfrentar a crise dos combustíveis.

Membros da pasta defendem que o governo Bolsonaro avalie, nos próximos 30 dias, os impactos da aprovação de projetos no Congresso para conter o aumento dos preços, como o que zerou o imposto federal sobre diesel.

O valor do petróleo no mercado internacional é um componente fundamental nessa variável. Se o barril subir muito, auxiliares do ministro Paulo Guedes admitem a possibilidade de subsidiar a gasolina.

Nesse contexto, também se inseriu a possibilidade de ampliação do Auxílio Brasil (apenas caso haja um cenário extremo de barril de petróleo e de guerra na Ucrânia impactando o preço dos alimentos por meses).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/03/2022

UE PROMOVE TECNOLOGIAS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL

Plataforma de negócios do bloco proporciona acordos comerciais entre fornecedores europeus de pequeno e médio portes e empresas brasileiras

Por Camila Souza Ramos*



Agricultura de baixo carbono é um dos temas que a plataforma de negócios da UE dará prioridade no novo ciclo de prospecção de clientes no Brasil Foto: Custódio Coimbra/Agência O Globo

SÃO PAULO — Um produtor rural brasileiro que queira adotar alguma prática que reduza as emissões de gases de efeito estufa de sua propriedade pode nem sempre conhecer ou ter à disposição as tecnologias necessárias para implementar suas ideias. Em uma iniciativa no

Brasil, a União Europeia quer mostrar que empresas do bloco podem ser capazes de atender a demanda por essas tecnologias.

Por meio do Low Carbon Business Action (LCBA), uma plataforma de negócios que a União Europeia criou a partir do European Green Deal, de 2020, o bloco quer promover acordos comerciais entre fornecedores de tecnologia europeus de pequeno e médio portes e empresas brasileiras que tenham interesse em investir na transição energética, na economia circular e na mitigação das mudanças climáticas no país.



Alguns negócios já começaram a ser feitos. Desde o início de sua atuação no Brasil, o LCBA encaminhou 14 acordos, que deverão envolver investimentos de um total de 22 milhões e permitirão reduzir as emissões de poluentes em mais de 430 mil toneladas de gás carbônico equivalente ao ano.

E, para acelerar sua atuação no Brasil, o LCBA vai lançar uma chamada pública para atrair mais empreendedores brasileiros que estejam em busca de tecnologias para negócios mais “verdes”.

Para o novo ciclo de prospecção de clientes no Brasil, a plataforma dará prioridade ao fomento de cinco temas: biogás e biometano, agricultura de baixo carbono, gestão de resíduos, energias renováveis (incluindo bioenergia, eólica e solar) e reciclagem.

— A União Europeia tem tecnologias testadas para isso. O desafio era como levá-las para o Brasil e outros países— diz Marcelo Perpétuo, general manager da LCBA para o Brasil.

Iniciativa em outros países

Atualmente, a iniciativa também opera em outros países das Américas, como Argentina, Chile, Canadá, Colômbia e México. De início, a LCBA mapeou as empresas europeias de pequeno e médio portes que desenvolveram tecnologias “verdes”, e, a partir dessa triagem, criou um portfólio que conta atualmente com mais de 500 companhias da Europa.

A proposta é oferecer soluções de empresas europeias que não costumam ter projeção e acesso a mercados a que multinacionais do continente têm, mas que também possuem tecnologias inovadoras para a transição energética ou a economia circular.

Perpétuo cita alguns exemplos, como o de um pequeno negócio da Sérvia que desenvolveu uma enzima que pode ser adicionada à ração animal e é capaz de reduzir as emissões de metano do gado e o de uma empresa com presença na Espanha e na Finlândia que consegue identificar as espécies dentro de uma área de vegetação a partir de microssatélites e radares.

Além de fazer a ponte com clientes do outro lado do Atlântico, a LCBA também se propõe a dar apoio aos investidores em seus projetos de desembolso e de negócios. Esse apoio pode ser técnico, organizacional ou mesmo financeiro.

Apoio é bancado pela UE

Dessa forma, se os investidores precisam de financiamento para fazer os aportes, a equipe da iniciativa europeia ajuda a estruturar o plano de investimento e já oferece às instituições financeiras uma análise ambiental da proposta.

— Hoje tem muito capital carimbado com ESG, mas existem poucos projetos robustos para a alocação desse capital. Quando entramos no processo, facilita o andamento das coisas— diz Perpétuo.

Todo o apoio é bancado pela UE.

O fato de a LCBA se propor a trabalhar com empresas de diferentes segmentos também abre espaço para que tecnologias que costumam ser direcionadas para um número limitado de áreas possam ser exploradas em negócios distintos. Isso cria uma espécie de “polinização cruzada” de tecnologias, argumenta o executivo.

Ele reforça, porém, que as companhias brasileiras que tiverem interesse em se aproximar da iniciativa precisam assegurar que os investimentos que pretendem realizar são de fato transformadores do negócio.

Com a exigência, pretende-se evitar o risco de “greenwashing”. Para isso, explica Perpétuo, os indicadores ambientais dos projetos passam por avaliação e também são analisados por auditora independente.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/03/2022

RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS CAI PELA METADE EM FEVEREIRO, APONTA SERASA EXPERIAN

Por *Raphaela Ribas*



Menos empresas pedindo recuperação Menos empresas pedindo recuperação | Pixabay

A quantidade de pedidos de recuperação judicial de micro e pequenas empresas ainda corresponde à maior fatia por porte no Serasa Experian. Em fevereiro, porém, as solicitações caíram pela metade, passando de 71 neste mês de 2021 para 35 agora. O principal setor é o comércio, um dos mais afetados pelas restrições da pandemia. Considerando médios e grandes negócios, os pedidos para recuperação judicial tiveram queda de 38,9% no período.

Já em relação às falências, as MPEs seguem liderando as requisições mesmo com diminuição, de 43 para 33. Neste caso, os serviços é que se destacaram e no geral houve redução de 84 para 62 no período, o que significa uma queda de 26,2%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/03/2022

ESTADOS PODEM PERDER R\$ 11 BI EM UM ANO SE NÃO ADERIREM A ICMS ÚNICO PARA O DIESEL

Governos locais têm até o dia 20 para tentar chegar a um consenso sobre novo modelo de imposto

Por *Geralda Doca e Carolina Nalin*



Caminhão com combustível deixa refinaria Alberto Pasqualine Foto: Diego Vara / Reuters

BRASÍLIA E RIO - Os estados correm contra o tempo para evitar uma perda maior na arrecadação com o projeto de lei complementar (PLP 11), sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro na sexta-feira. O texto prevê alíquota unificada em todo o país, o que requer uma negociação complexa entre os governos locais. Estima-se que a perda possa chegar a R\$ 11 bilhões.

Na reunião dos secretários estaduais de Fazenda, nessa segunda-feira, ficou decidido que os estados enviarão até o dia 20 ao Comitê Nacional de Política Monetária (Confaz), o preço médio do diesel nos últimos cinco anos, em cada um deles. No dia 25, os valores serão publicados no Diário Oficial da União e entrarão em vigor a partir de 1º de abril.



A estimativa é que a nova sistemática vá reduzir o preço do diesel na bomba em 25% em média, no próximo mês. Com isso, a arrecadação dos estados com ICMS sobre o produto também será reduzida. A projeção é de uma perda de 11 bilhões até o fim do ano.

Para evitar o prejuízo, os estados vão correr para fechar um acordo no Confaz sobre nova sistemática do ICMS sobre o diesel: alíquota única nacional, ad rem (valor fixo em reais sobre o litro) e em regime monofásico, tributação concentrada em apenas uma etapa do processo de comercialização).

O plano é fechar um acordo ainda em abril. Uma das dificuldades dos governadores é chegar um consenso, mantendo o teto da arrecadação atual, disse um interlocutor.

Em paralelo, o colégio de procuradores, que reúne representantes dos estados, está levantando trechos de inconstitucionalidade na lei para recorrer ao Supremo Tribunal Federal (STF) ainda esta semana.

A Secretaria de Fazenda do governo de Minas estima que terá perda de R\$ 125 milhões por mês em arrecadação caso passe a adotar a média dos últimos cinco anos. O governo mineiro aguarda alinhamento junto ao Comitê Nacional de Secretários de Fazenda (Comsefaz) para se posicionar.

Em evento na segunda-feira com empresários e políticos, o governador de Minas, Romeu Zema, reiterou que o imposto que incide sobre o valor por litro de combustível está congelado no estado desde o fim do ano passado e que, mesmo assim, o preço não parou de subir. Segundo ele, está provado que não é o ICMS que provoca a alta dos combustíveis.

O secretário de Fazenda do Rio, Nelson Rocha, explica que a mudança na regra do ICMS neste primeiro momento atingiria somente o imposto sobre o diesel, que, no Rio, tem a menor alíquota de ICMS do país, de 12%.

— O Comsefaz vem se reunindo regularmente sobre essa matéria (da mudança na regra do ICMS), mas não existe um consenso. Nossa posição é que tem de haver um equilíbrio entre as alíquotas dos estados, mas o que não pode é a população acabar pagando mais caro.

Perguntado sobre a ação no STF, o secretário disse que o governo fluminense analisa a questão junto com o Comsefaz e o Colégio de Procuradores, e será feito “o que for decidido em conjunto”.

O governo de São Paulo informou que é contra o projeto de alíquota única para o ICMS de combustíveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA DO SENADO NÃO REDUZ CARGA DE IMPOSTOS, MAS INCENTIVA CRESCIMENTO, DIZ CNI

Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 110/2019 unifica impostos cobrados atualmente no País em torno de um Imposto sobre Valor Agregado (IVA)

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) decidiu apoiar a reforma tributária do Senado, pautada para amanhã na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o gerente executivo de Economia da CNI, Mario Sergio Telles,

afirmou que a proposta não vai reduzir a carga tributária no País, mas vai incentivar o crescimento econômico.

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 110/2019 unifica impostos cobrados atualmente no País em torno de um Imposto sobre Valor Agregado (IVA). De acordo com o parecer, será um IVA Dual, dividido em dois modelos: um federal, substituindo PIS e Cofins pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), e outro estadual e municipal, unindo ICMS e ISS e criando o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).



Senado Federal; expectativa é que reforma tributária seja aprovada na comissão e no plenário do Senado, mas fique engavetada na Câmara. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O texto traz uma trava para o aumento de carga tributária. Mas, por outro lado, não garante que o peso dos tributos sobre as empresas e o consumidor, que atualmente supera 30%, vai diminuir. "Não temos nenhuma expectativa neste momento de redução de carga tributária porque isso depende de outro lado, da despesa, e não da reforma. A proposta elimina distorções que hoje travam o crescimento econômico", disse Telles.

No momento, a expectativa no Congresso é que a reforma seja aprovada na comissão e no plenário do Senado, mas fique engavetada na Câmara. O Senado aumentou o período de transição da mudança para atrair o apoio de Estados e municípios, que temem perda de arrecadação. Serão sete anos para a substituição dos tributos e 40 anos para a mudança da cobrança sobre os produtos e serviços no País, que não será mais na origem da produção, mas no destino onde são vendidos, com compensação de receitas entre governos regionais.

Estudo da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) indica que a aprovação da reforma tributária vai gerar um crescimento adicional de 12% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil em 15 anos. Outro levantamento, do economista Bráulio Borges para o Centro de Cidadania Fiscal (CCiF), aponta um crescimento ainda maior, de 20% no mesmo ano. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) apresenta um impacto mais conservador, de 5,5% em 10 anos. Para reduzir efetivamente a carga tributária, a CNI defende a aprovação de uma reforma administrativa para diminuir as despesas do setor público.

O gerente da CNI alerta que turbulências internacionais, como a guerra na Ucrânia, podem minar o crescimento econômico esperado com a reforma tributária nos próximos anos. Para ele, no entanto, esse cenário só reforça a necessidade de simplificar o sistema tributário no País. "Um cenário sombrio pode trazer o efeito do PIB para baixo, mas o fato de haver efeitos adversos é mais um motivo para fazer a reforma, e não menos um", disse.

A reforma não inclui o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) no IVA, mas estabelece que esse tributo, cobrado sobre a indústria, seja substituído por um imposto seletivo, que incidirá apenas sobre produtos considerados nocivos, como cigarro e bebidas alcoólicas. Nesse caso, no entanto, não há prazo para a reformulação, que dependerá de uma lei complementar.

A indústria defendia a inclusão do IPI na reforma geral, mas, ainda assim, decidiu apoiar o parecer considerando como o melhor cenário no momento. Para o gerente da CNI, o IPI provoca uma distorção na economia e na realidade social do País, ao levar a carga tributária da indústria para um nível maior do que outros setores e ao fazer com que a cobrança de impostos sobre produtos consumidos pelas classes mais baixas seja superior aos serviços, que privilegiam a população com renda maior.

Mario Sergio Telles alerta que turbulências internacionais, como a guerra da Ucrânia, podem minar o crescimento econômico esperado com a reforma nos próximos anos, mas afirma que, ainda assim, o sistema tributário precisa ser revisto e aprovar a proposta do Senado é o cenário mais positivo no momento. A indústria defende a inclusão do IPI no Imposto sobre Valor Agregado (IVA). No texto do Senado, o imposto ficou fora.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/03/2022

QUEDA DO PETRÓLEO E AUMENTOS RECENTES DOS COMBUSTÍVEIS REDUZEM DEFASAGEM DA PETROBRAS NO DIESEL A 2%

Dados da Abicom apontam ainda que a defasagem da gasolina caiu para 6%

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A queda do preço do petróleo no mercado internacional e os últimos aumentos concedidos no mercado interno reduziram a defasagem dos preços dos combustíveis da Petrobras, que com isso tem menos demanda para novos aumentos. O presidente Jair Bolsonaro tem questionado o lucro da estatal, mas tem sido aconselhado a manter presidente da Petrobras para não fazer troca "sem efeito algum".

Dados da Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom) informam que a defasagem do preço do diesel passou de uma diferença de 40% em relação ao praticado no Golfo do México (EUA) há uma semana para 2% nesta terça-feira, 15, enquanto a gasolina passou de 30% para 6% na mesma comparação.



Carro é abastecido em posto; dados da Abicom apontam ainda que a defasagem da gasolina caiu para 6% Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Já a Refinaria de Mataripe, na Bahia, vendida pela Petrobras em dezembro para o fundo de investimentos árabe Mubadala, está praticamente alinhada com os preços externos, com defasagem de apenas 1% em relação aos preços internacionais praticados no Golfo do México, segundo levantamento da Abicom.

Depois de chegar a ser negociado perto dos US\$ 140 por causa da guerra da Rússia contra a Ucrânia, o petróleo opera nesta terça-feira, 15, abaixo dos US\$ 100 o barril do tipo Brent nos contratos para maio, e chegou à mínima de US\$ 97,50 nesta manhã.

Por volta das 10h15, a commodity registrava queda de mais de 7%, cotado a US\$ 99,26, motivado por mais uma rodada de negociações sobre um possível cessar-fogo entre Rússia e Ucrânia e em meio a notícias de uma nova variante do covid-19 na China, o que pode reduzir a demanda por petróleo no mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/03/2022

PETRÓLEO RECUA A MENOS DE US\$ 100, E COMMODITIES PUXAM A BOLSA PARA BAIXO

Cotação do barril de petróleo cai diante da expectativa de um cessar-fogo entre Rússia e Ucrânia, embora os ataques prossigam; dólar sobe

Por Maria Regina Silva, O Estado de S.Paulo

Um dia antes da Super Quarta, quando serão definidos os juros no Brasil e nos Estados Unidos, os mercados adotam cautela, com destaque para o recuo expressivo das commodities. A

desvalorização do petróleo e do minério de ferro pesam no Ibovespa, um dia após a B3 cair 1,60%, fechando ao menor nível desde 24 de janeiro, aos 109.927,62 pontos.

Neste cenário, crescem expectativas de posturas mais duras por parte dos bancos centrais, e ficam ainda mais no radar a espera pela divulgação do índice de preços ao produtor (PPI) americano e o relatório mensal da Opep.



Tensão na Ucrânia tem feito o preço do petróleo oscilar Foto: Nick Oxford/Reuters

De um lado, o petróleo reage em queda à expectativa de avanço nas negociações entre Rússia e Ucrânia que levem a um cessar-fogo, embora os ataques prossigam. A cotação já cede para o nível aquém de US\$ 99 por barril. O mercado ainda deve ficar atento a possibilidades de adoção de novas medidas populistas para conter os preços dos combustíveis no País. Estados questionarão mudanças do ICMS sobre

diesel e redução pode não chegar a postos.

Na outra ponta, preocupações com a demanda por commodities como um todo estão no radar, à medida que a China segue adotando medidas restritivas para conter o avanço da covid-19 no país. Com isso, os dados chineses de atividade acima do esperado ficam em segundo plano. Sendo assim, as ações ligadas ao setor de matérias-primas metálicas tendem a influenciar negativamente o Ibovespa. Em Dalian, o minério de ferro caiu quase 5% e teve retração de 5,23% no porto chinês de Qingdao. Os ADRs da Vale em Nova York já caem.

Às 11h22 (no horário de Brasília), a cotação para o WTI de abril caía 8% em Nova York, a US\$ 94,85. E a do Brent para maio - cotado em Londres e usado como referência pela Petrobras - caía 7,50%, a US\$ 98,80. O Ibovespa cedia 1,76%, aos 107.991,34 pontos. Já o dólar à vista subia 0,18%, a R\$ 5,1320.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/03/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

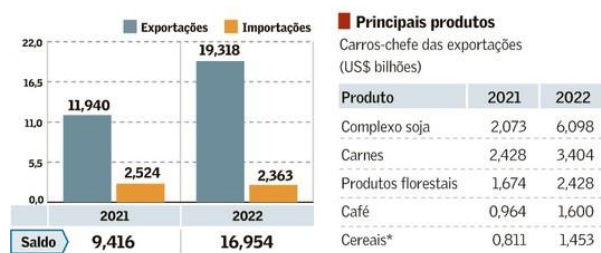
EXPORTAÇÕES DO AGRO BATEM NOVO RECORDE

Embarques renderam US\$ 10,5 bi em fevereiro; importações de fertilizantes cresceram para US\$ 1,6 bi

Por Rafael Walendorff — De Brasília

Balança do agronegócio

Resultados no primeiro bimestre (US\$ bilhões)



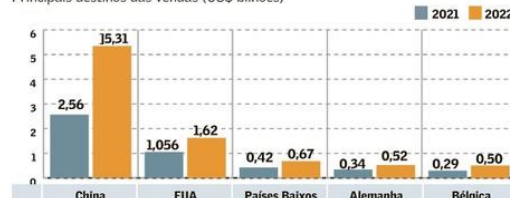
Principais produtos

Carros-chefe das exportações (US\$ bilhões)

Produto	2021	2022
Complexo soja	2.073	6.098
Carnes	2.428	3.404
Produtos florestais	1.674	2.428
Café	0.964	1.600
Cereais*	0.811	1.453

China na ponta

Principais destinos das vendas (US\$ bilhões)



Fonte: Ministério da Agricultura. * Inclui farinhas e preparações



As exportações do agronegócio brasileiro alcançaram US\$ 10,5 bilhões no mês passado, 65,8% mais que um ano antes e novo recorde para fevereiro, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura. Até agora, o melhor fevereiro da história era o de 2019.

Tanto os preços médios dos produtos exportados quanto os volumes aumentaram – as altas foram de 24% e 33,7%, respectivamente –, colaborando para o resultado. Com esses avanços, a participação do agro nas exportações totais do Brasil voltou a crescer e atingiu 45,9%. Em fevereiro de 2021, a fatia foi de 38,7%.

A balança comercial do setor registrou superávit de US\$ 9,2 bilhões, uma vez que as importações recuaram 2,1% em fevereiro, para US\$ 1,3 bilhão, mesmo com a elevação dos preços médios de diversos produtos importados, como trigo, malte, salmão e óleo de palma.

As importações compiladas pelo ministério não consideram os insumos utilizados no setor, como fertilizantes e defensivos, mas a Pasta divulgou um balanço das compras desses produtos em fevereiro. Os gastos com as compras de adubos aumentaram 124,1% em relação a fevereiro de 2021, para US\$ 1,6 bilhão. O preço médio dos nutrientes subiu 128,7%.

“É importante ressaltar que, em fevereiro, o levantamento dos preços internacionais dos fertilizantes feito pelo Banco Mundial indicou incremento médio dos preços de quase 100% nos últimos 12 meses. Para explicitar esse ponto, o volume de fertilizantes que o Brasil importou foi cerca de 2% menor, de 2,9 milhões de toneladas”, disse a Pasta. Os principais fornecedores de fertilizantes em fevereiro foram Rússia, Canadá, China e Omã.

O forte avanço das exportações do agronegócio no mês passado foi puxado pelos embarques de soja em grão, carne bovina in natura, café verde, farelo de soja, carne de frango in natura e trigo – que tradicionalmente figura na cesta de importações do país, mas a disparada dos preços inverteu a mão do comércio do cereal em fevereiro.

O volume dos embarques de soja foi de 6,27 milhões de toneladas, um recorde para o mês e 137% maior que o de fevereiro de 2021, quando o fluxo foi mais fraco que o normal em virtude do atraso da colheita da safra 2020/21. A receita dessas vendas registrou aumento ainda mais expressivo, de 203%, e alcançou US\$ 3,1 bilhões. O preço médio da tonelada da oleaginosa subiu 28%, para US\$ 501.

A China continua a liderar as importações de soja em grão do Brasil. No mês passado, o volume das compras chinesas subiu 130% e chegou a 4,3 milhões de toneladas, ou 69% do total. O valor dos embarques aumentou 186,6% na comparação com fevereiro de 2021 e chegou a US\$ 2,2 bilhões.

Com a normalização das vendas para a China, as exportações de carne bovina in natura cresceram 75,1% e totalizaram US\$ 965 milhões. O volume exportado aumentou 42% e o preço médio de exportação, 23,3%. O valor das vendas aos chineses dobrou e chegou a US\$ 546,49 milhões, referentes a 87,1 mil toneladas.

Já as vendas externas de carne de frango subiram 26%, para US\$ 643,11 milhões. A alta do preço médio de exportação foi de 18,8%, e o volume exportado aumentou 6%.

A receita das exportações brasileiras de café verde subiu 83,5%. O Brasil exportou 208,5 mil toneladas, uma expansão de 9,1% em relação a fevereiro de 2021.

A grande surpresa no prato das exportações foi mesmo o trigo. “As exportações do cereal superaram as importações: US\$ 246,3 exportados (836,6 mil toneladas), contra US\$ 141,58 milhões importados (498,8 mil toneladas)”, realçou o ministério. Segundo relatório do Cepea/USP,

as condições favoráveis de preços no mercado internacional e o aumento da aceitação no exterior do trigo de menor PH, característica do produto nacional, permitiram o aumento dos embarques.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/03/2022

SUZANO APLICA R\$ 890 MI EM TERMINAIS PORTUÁRIOS

Suzano elevou investimentos após fusão com Fibria, na busca por maior eficiência operacional, e acabou se protegendo também da crise na logística global

Por Stella Fontes — De São Paulo



Carlos Aníbal, da Suzano: Com sete fábricas e três terminais, companhia tem flexibilidade operacional e consegue mitigar os efeitos dos gargalos na cadeia global — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Desde que consumou a fusão com a Fibria, no início de 2019, a Suzano elevou os investimentos em terminais portuários e, na busca por maior eficiência operacional, acabou se protegendo também do caos na logística global desencadeado com a pandemia de covid-19. Em quatro anos, incluindo os R\$ 120 milhões previstos para 2022, a maior produtora mundial de celulose de eucalipto terá destinado cerca de R\$ 890 milhões apenas para essa conta.

“Esse tem sido um diferencial para melhor atender aos clientes em um momento atípico”, diz o diretor de florestal, logística e suprimentos da companhia, Carlos Aníbal de Almeida. No ano passado, a companhia embarcou 10,6 milhões de toneladas de celulose a clientes em diferentes regiões, em meio a um ambiente logístico “muito desafiador”.

Conforme o executivo, portos seguem congestionados ao redor do mundo e navios, com atraso na chegada, com reflexo em toda a cadeia. Antes da guerra na Ucrânia, havia expectativa de que pudesse haver início de normalização no segundo semestre. Agora, há mais incertezas. “Com a guerra, não temos mais visibilidade”, afirma.

A Suzano prevê inaugurar neste mês o novo berço de atracação no Porto do Itaqui, em São Luís, por onde é escoada a produção de celulose da fábrica de Imperatriz – a unidade tem capacidade nominal de 1,5 milhão de toneladas por ano. Ali, os investimentos superam R\$ 300 milhões e, durante as obras, foram abertos cerca de 700 postos de trabalho. O projeto no terminal inclui um novo armazém, que deve entrar em operação em meados do ano.

Conforme Aníbal, os testes de comissionamento já foram iniciados. Com o investimento no berço 99, a companhia passa a ter preferência de movimentação sobre outras cargas. Por mês, em três diferentes terminais brasileiros – Maranhão, Espírito Santo e São Paulo (Santos) -, a operação da Suzano conta com 30 a 40 navios, dos quais 10 dedicados.

Entre 2020 e 2021, conta o executivo, os investimentos em terminais portuários somaram R\$ 400 milhões, “todos conectados para aumento de eficiência operacional”. “Foi um momento de demanda aquecida, mas de complexidade crescente para atender aos clientes. Agora, com sete fábricas e três terminais, temos flexibilidade operacional.”

Ao mesmo tempo, o alongamento do ciclo de navegação e a persistente escassez de contêineres – há produtores de celulose que embarcam sua produção por contêiner – também contribuíram para o maior aperto entre oferta e demanda da fibra no mercado global, que se refletiu em recuperação dos preços.

Na semana passada, o preço líquido da celulose de fibra curta na China estava em US\$ 674,57 por tonelada, com alta de US\$ 64,90 em um mês, segundo a Fastmarkets Foex. Na fibra longa, a alta em um mês foi de US\$ 56,30, a US\$ 886,61 por tonelada. Em relatório do início do mês, a equipe de análise do Citi destacou que os prazos de entrega de celulose de eucalipto da América do Sul para a China aumentaram significativamente em relação ao período pré-pandemia. Grandes produtores sul-americanos que dependem da disponibilidade de contêineres para embarcar seus produtos têm enfrentado dificuldades, apurou o Valor.

Na Suzano, após Itaqui, o próximo grande investimento em terminais portuários virá com a construção da nova fábrica de celulose, em Ribas do Rio Pardo (MS).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/03/2022

CHINA REFORÇA MEDIDAS EM PORTOS PARA CONTER SURTOS DE COVID-19

Comissão Nacional de Saúde chinesa registrou 3.507 novos casos de covid-19 nas últimas 24 horas, sendo 3.076 deles na província de Jilin, a mais afetada pelo surto causado pela variante ômicron

Por Valor, Com Associated Press — São Paulo



Moradores fazem o teste de covid-19 enquanto neva na cidade de Changchun, na província de Jilin, nordeste da China — Foto: Chinatopix Via AP

Autoridades chinesas reforçaram nesta terça-feira as medidas de combate à covid-19 em alguns portos no país, aumentando o risco para o comércio após algumas fábricas de eletrônicos e automóveis terem sido fechadas por causa dos mais recentes lockdowns decretados por Pequim.

A Comissão Nacional de Saúde registrou 3.507 novos casos de covid-19 nas últimas 24 horas, sendo 3.076 deles na província de Jilin, a mais afetada pelo surto causado pela variante ômicron do coronavírus.

Os números de casos da China são baixos em comparação com outros países ou Hong Kong, mas as autoridades continuam adotando a estratégia de "covid zero" contra novos surtos. Com a tática, cidades inteiras podem ser confinadas logo após a detecção dos primeiros casos.

As restrições mais recentes, que afetam os centros industriais de Shenzhen e Changchun, ocorrem em um momento em que a economia global está sob pressão devido à guerra da Rússia contra a Ucrânia. Um avanço da covid-19 na China pode agravar ainda mais a situação.

"Não podemos pensar em nenhum risco para a economia global, excluindo a guerra nuclear, que seja maior do que o risco de um surto de covid-19 na China que interrompa a produção industrial", disse Carl B. Weinberg, da High-Frequency Economics, em um relatório. "Incontáveis cadeias de suprimento de manufatura passam pela China."

Economistas dizem que, por enquanto, fabricantes de smartphones e outras indústrias podem usar instalações e fornecedores em outras partes da China. Mas uma ameaça ainda maior surge se as operações forem interrompidas nos portos de Shenzhen, Xangai e Ningbo.

Esses portos ligam as fábricas chinesas que produzem a maioria dos smartphones e computadores do mundo, assim como dispositivos médicos, eletrodomésticos e outros bens, a fornecedores e clientes estrangeiros. Um fechamento que durou um mês no porto de Yantian, em Shenzhen, no ano passado, causou um acúmulo de contêineres e provocou um choque nas cadeias de suprimentos globais.

"O risco aqui é se a covid-19 será encontrada no porto de Yantian", disse Iris Pang, economista-chefe do ING na China. "Se as operações no porto tiverem que ser suspensas, isso afetará muitas importações e exportações de eletrônicos."

Por enquanto, não há nenhum sinal de problemas nos portos, mas as operadoras anunciaram novas restrições no contato pessoal entre funcionários desses locais e os marinheiros.

A agência que administra o porto de Xangai, por exemplo, decidiu que só receberá virtualmente documentos enviados pelos clientes. Não há, contudo, nenhuma indicação de que a movimentação de carga ou outras operações tenham sido afetadas.

Já o porto de Lianyungang, ao norte de Xangai, informou que os marinheiros estrangeiros estão proibidos de deixar os navios. A cidade também não poderá ser usada pelas empresas para a troca de tripulação.

Shenzhen, por sua vez, suspendeu o serviço de frete na passagem de Liantang para Hong Kong. A travessia de Man Kam To será agora limitada ao transporte de alimentos frescos para garantir que a cidade tenha os suprimentos adequados.

"O lockdown de Shenzhen cria riscos significativos de interrupções nas cadeias de suprimentos", disse Rajiv Biswas, economista-chefe para Ásia do IHS Markit. "[O risco global] aumentaria se as autoridades em Xangai também decidirem implementar um confinamento."

A administração do porto de Yantian tentou tranquilizar os clientes de que as operações continuam normais. Em uma postagem nas redes sociais, a operadora prometeu tomar todas as medidas possíveis para "garantir a estabilidade" das atividades no local.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/03/2022

MINÉRIO DE FERRO CAI MAIS 5,2% NO PORTO DE CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 136,19 POR TONELADA ‘

Principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 1,4% neste mês e valorização de 12,8% no ano no mercado transoceânico

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Pixabay

O recrudescimento da pandemia de covid-19 na China seguiu pressionando os preços do aço e do minério de ferro nos mercados à vista e futuro nesta terça-feira, em meio aos recentes anúncios de lockdown em grandes centros financeiros e industriais.

Cerca de 30 milhões de chineses foram confinados nesta semana, após o registro de mais 5,2 mil novos casos da doença, com potencial impacto no nível de

atividade no país. O número é o maior desde 2020.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com baixa de 5,2% no porto de Qingdao, para US\$ 136,19 a tonelada.

Com isso, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização no acumulado deste mês, de 1,4%.

Em 2022, a commodity ainda exibe valorização, de 12,8% no mercado transoceânico.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, para maio, recuaram 4,6%, a 756 yuan por tonelada.

A China é a maior consumidora de minério de ferro e a maior produtora de aço do mundo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

LEILÃO DE ÁREA DESTINADA A CARGA GERAL NO PORTO DE PARANAGUÁ SERÁ ANTECIPADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2022



O leilão da PAR32 (área para movimentação e armazenagem de carga geral, na faixa primária do Porto de Paranaguá) será antecipado. Como publicado em Diário Oficial, a Portos do Paraná remarcou o certame para o próximo dia 30, às 15h, na B³, em São Paulo (SP).

Este será o segundo leilão conduzido pela Administração dos Portos do Paraná. A PAR32 fica no lado oeste do cais e tem 6,6 mil m². Destinado, em especial, a cargas de açúcar, o terminal já tem uma estrutura física, ou seja, não é greenfield. O critério de licitação será o

maior valor de outorga e a estimativa de custos de investimento (Capex) é de cerca de R\$ 4,17 milhões.

O prazo do novo arrendamento será de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente, nos termos do edital. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no edital do leilão 001/2022

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

PORTO DE ITAJAÍ TEM QUATRO NAVIOS ATRACADOS SIMULTANEAMENTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2022



A atividade portuária de Itajaí tem um momento histórico nesta terça-feira (15). O porto recebe quatro atracções simultâneas na mesma margem do rio Itajaí-Açu. É a primeira vez em que os quatro berços são ocupados desde a recuperação das estruturas danificadas nas enchentes de 2008 e 2011.

Entre as atracções, duas importantes retomadas. A 30ª atracção de navios com veículos é a primeira desde o início da pandemia em 2020. Também voltam a Itajaí as escalas de cruzeiros com o transatlântico

"Costa Diadema". A diversidade de navios traz um fato inédito na história do porto: é a primeira vez em que os quatro berços serão utilizados simultaneamente para diferentes finalidades. Os outros dois navios transportam carga geral e contêineres.

Os navios de transporte de carros atracaram pela última vez em Itajaí em dezembro de 2019. Desde a primeira operação, em junho de 2018, foram 34.933 carros importados. Desta vez, o Porto de Itajaí vai superar os 35 mil veículos desembarcados.

Já a retomada da temporada de cruzeiros promete seis escalas até o mês de abril com estimativa de movimentação superior a 500 embarques e desembarques semanais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

CORREIAS MERCÚRIO ANUNCIA INVESTIMENTO E AUMENTO DA CAPACIDADE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2022



A Correias Mercúrio anuncia que está em curso o segundo maior investimento de sua história: um amplo plano de expansão de sua segunda unidade fabril, localizada no Distrito Industrial de Marabá (PA).

A planta produz correias transportadoras e é a única no Norte do país, inaugurada em 2016.

O novo aporte de investimentos, da ordem de R\$ 80 milhões, será responsável pelo aumento da capacidade produtiva local em cerca de 50%. A

empresa pretende aumentar sua participação em mercados internacionais, mirando especialmente na América Latina.

As obras de expansão, que tiveram início em janeiro deste ano e têm data de conclusão prevista para o início do primeiro semestre de 2023, contemplam novas linhas de fabricação de correias, além da ampliação de instalações e infraestrutura.

Além do aumento de capacidade produtiva, o projeto de expansão visa a adoção a novas tecnologias que permitirão à Mercúrio fabricar correias com tensões equivalentes a ST10.000 em um horizonte de aproximadamente 12 meses. A fabricação de correias de altíssima tensão é inédita no Brasil.

Cristina Kawall, presidente do Conselho da Mercúrio, destaca os aspectos de sustentabilidade desta nova fase: "O projeto é amplo e ambicioso. Uma das principais preocupações foi mantermos o acertado modelo de processos e tecnologias de menor impacto ambiental, com foco na redução de desperdícios e destinação adequada de resíduos. Neste contexto, outro ponto que merece destaque é a localização estratégica da nossa fábrica, que permite redução com custos de frete de nossos clientes localizados no Norte e Nordeste do país, consequentemente contribuindo para a redução do consumo de combustível no transporte de correias e na emissão de CO2".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

ESTRUTURA DE NAVIO AUTÔNOMA OBTÉM APROVAÇÃO DA CLASSNK E BUREAU VERITAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 15 Março 2022

A NYK e suas empresas do grupo MTI Co., Ltd. e Japan Maritime Science Inc. receberam aprovação em princípio (AiP) para uma estrutura de navio totalmente autônoma que está sendo desenvolvida atualmente sob o nome de "APEX-auto". A ClassNK e a Bureau Veritas, sociedades de classificação sediadas respectivamente no Japão e na França, revisaram a segurança da estrutura e certificaram o projeto conceitual em 1º de março. Esta foi a primeira vez que uma estrutura de navio totalmente autônoma foi aprovada no Japão.

O Programa Conjunto de Desenvolvimento Tecnológico para a Demonstração de Navios Totalmente Autônomos "MEGURI2040", administrado pela Fundação Nippon, visa abordar questões sociais como a escassez de mão de obra e o envelhecimento dos marítimos costeiros domésticos, além de acidentes marítimos causados por erro humano. O consórcio DFFAS (Designing the Future of Full Autonomous Ship), composto por 30 empresas japonesas, incluindo as empresas NYK e NYK Group Japan Marine Science Inc. e MTI Co., Ltd., está participando do projeto.

O APEX é um acrônimo para "Action Planning and Execution System for Full Autonomous". Esta estrutura para a realização de um navio autônomo tripulado inclui tecnologia de processamento de informação baseada em computador de alta velocidade e análises de risco que apoiam a consciência situacional dos tripulantes e a tomada de decisões (planejamento de ações) necessárias para manobras. O computador executará as manobras somente após receber a aprovação da tripulação.

Ao desenvolver o APEX-auto, o Grupo NYK adotou um método chamado design baseado em modelo, o que é raro na indústria naval. O design baseado em modelo já é um método de desenvolvimento generalizado na indústria automotiva. Expressa uma ideia complicada com um modelo, projeta o modelo determinando sua hierarquia e repete simulações de modelo para avançar o desenvolvimento e a verificação em paralelo.

Uma vez que é difícil repetir a verificação sob as condições reais no desenvolvimento de várias funções dos navios, espera-se que o método de desenvolvimento de projeto baseado em modelo seja adotado na indústria naval no futuro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

ASSOCIAÇÕES INTENSIFICAM DIÁLOGO COM PARLAMENTARES PARA DERRUBAR VETO AO REPORTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Entidades fazem força-tarefa para tentar convencer deputados e senadores que regime especial, vetado na Lei 14.301/2022 (BR do Mar), é importante para setor de infraestrutura e para a economia brasileira.

Representantes de entidades dos setores portuário e ferroviário estão confiantes com a derrubada do veto à prorrogação do Reporto aplicado à Lei 14.301/2022 (BR do Mar). Desde a última semana, agentes da coalizão empresarial portuária que defende o regime especial tributário para compra de equipamentos portuários estiveram na Câmara dos Deputados e no Senado e intensificaram o diálogo e as reuniões com parlamentares de diferentes legendas a fim de convencê-los da importância do Reporto para novos investimentos e expansão do setor de infraestrutura e da economia brasileira. A previsão é que os vetos ao BR do Mar, que incluem a questão do Reporto, sejam apreciados na próxima quinta-feira (17), em sessão conjunta.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) avalia que os encontros têm sido positivos e que as entidades estão unidas pela derrubada desse veto que resultaria na retomada do Reporto. O diretor-presidente da Fenop, Sérgio Aquino, esteve na última semana no Congresso em busca de apoio dos parlamentares para a derrubada desse veto. A Fenop informou que, a partir desta terça-feira (15), as entidades da coalizão empresarial portuária — e ferroviárias — voltaram a fazer visitas para conseguir apoio para derrubada do veto ao Reporto.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) destacou que também está mobilizada em busca de apoio no Congresso para a derrubada do veto ao Reporto. “Com a expectativa de que o veto seja apreciado na quinta-feira (17), as reuniões com os parlamentares têm se intensificado, com o objetivo de reforçar a importância do benefício para o crescimento dos portos e do país”, informou a associação em nota.

A ABTP estima que as indefinições sobre a renovação do Reporto travem investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões no setor portuário. A previsão é que, sem o benefício, o custo com a importação de equipamentos cresça em torno de 40%, o que pode provocar a necessidade de reequilíbrios dos contratos, tendo em vista que foram firmados considerando a vigência do Reporto. Na visão da ABTP, o efeito prático desse cenário é o aumento da insegurança jurídica no setor portuário e uma possível fuga de investidores do país.

Na semana passada, o diretor econômico financeiro e de relações com investidores da Santos Brasil, Daniel Pedreira Dorea, considerou como um cenário possível que o Congresso, sensibilizado pela importância do Reporto para o setor portuário, derrube o veto presidencial. Ele ressaltou que as associações de classe vêm trabalhando ativamente buscando sensibilizar a importância desse benefício. “É possível que o Reporto seja novamente instituído. Para o setor portuário, ele é muito relevante porque a maioria dos equipamentos é importada”, disse Dorea na última sexta-feira (11), durante teleconferência com investidores sobre os resultados da empresa em 2021.

Na ocasião, o diretor citou o guindaste ship to shore (STS) como um dos equipamentos que não possui similar de fabricação nacional. Ele estima que, de um montante entre R\$ 500 milhões e R\$ 600 milhões de investimentos na fase 2 da expansão da Santos Brasil, haveria um impacto da ordem de R\$ 150 milhões — em caso de não renovação do Reporto. Dorea ponderou que os investimentos necessários não deixariam de ser feitos, porém o regime especial seria capaz de acelerar os aportes porque o benefício terá um prazo específico de vigência.

“Provavelmente, faríamos uma conta sobre a antecipação de uma parte do capex voltada para [compra de] equipamentos. Estamos em compasso de espera, participando dos debates via associação de classe. Temos expectativa razoável que ele possa ser implementado e não tenhamos esse impacto financeiro sobre importação de equipamentos e outros tributos relacionados”, analisou Dorea.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

PETRORIO INICIA GERAÇÃO DE ENERGIA A GÁS NO POLO POLVO & TUBARÃO MARTELO

Da Redação OFFSHORE 15 Março 2022



Redução do consumo de diesel no polo é de cerca de 60 mil litros por dia, o suficiente para encher 120 mil garrafinhas de água mineral ou o tanque de 1.100 carros

A PetroRio, empresa independente de óleo e gás, acaba de concluir o projeto de melhoria no sistema de geração de energia do FPSO "Bravo", parte do polo Polvo & Tubarão Martelo, na Bacia de Campos. Esta é a primeira vez que a geração de energia elétrica necessária para a operação dos campos deixa de ser realizada utilizando diesel e passa a ser feita com gás natural produzido no

polo. A modificação do módulo de tratamento e compressão de gás ocorreu sem necessidade de parada de produção. A iniciativa está em linha com os objetivos ambientais e econômicos da companhia, auxiliando na economicidade e extensão de vida útil dos campos, e só se tornou viável pela interligação, o tieback, concluído em julho de 2021.

“Com o tieback entre Polvo e Tubarão Martelo, a PetroRio consolidou a geração de energia elétrica dos dois campos em um único FPSO, o "Bravo". Juntos os campos chegavam a consumir cerca de 80 mil litros de diesel por dia. Com o aproveitamento do gás produzido no campo, que antes não era aproveitado, a expectativa é suprir 80% dessa demanda com grandes benefícios ambientais e financeiros”, comemora o diretor de Operações da empresa, Francilmar Fernandes.

A mudança tem um significativo ganho ambiental, com a redução da queima do gás no flare da unidade e do diesel que era usado nas plataformas, além da redução da logística envolvida na entrega desse combustível. Para ilustrar, a redução do consumo direto de diesel é de cerca de 60 mil litros por dia, ou seja, o suficiente para encher 120 mil garrafinhas de água mineral ou o tanque de 1.100 carros. Com a adequação, a PetroRio reduz a emissão mensal de CO₂ (dióxido de carbono), ao equivalente a plantar 30 mil árvores, o que representa 25 campos de futebol de florestas ou, ainda, não utilizar 34 mil carros pelo período de 30 dias.

“O projeto de geração de energia com gás natural no FPSO "Bravo" tem um payback de 5 meses, com ele consideramos o Projeto Fênix concluído. Essa adequação era a última etapa do projeto de interligação dos campos de Polvo e TBMT que, desde a sua implementação já proporcionou aumento da confiabilidade, segurança e eficiência operacional, além de reduzir os custos operacionais, como resultado da simplificação das operações e sinergias aéreas, marítimas e terrestres”, completa Fernandes.

O projeto Fênix

Em julho de 2021, a PetroRio finalizou a primeira fase do projeto Fênix, com a interligação, ou tieback, entre os campos de Polvo e Tubarão Martelo (TBMT). Com o descomissionamento do FPSO "Frade" e, agora, com o aproveitamento do gás natural associado produzido para a geração de energia no cluster a empresa do FPSO "Polvo", a empresa conclui o projeto. Como resultado a companhia já reduziu o lifting cost a menos que US\$ 12 por barril.

A redução dos custos do novo polo permite que mais óleo seja recuperado nos reservatórios, durante um período maior e impacta diretamente na redução significativa das emissões e do impacto ambiental das operações no polo produtor. A vida econômica de ambos os ativos foi estendida até 2037, representando uma extensão de mais de 15 anos e um incremento de 40 milhões de barris à reserva do Campo de Polvo. “Serão mais 15 anos gerando empregos e royalties para os estados e municípios envolvidos”, lembra Fernandes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

TERMINAIS PESQUEIROS DE VITÓRIA, BELÉM E MANAUS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 370 MILHÕES DA INICIATIVA PRIVADA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Março 2022



Ao lado do ministro Joaquim Leite (Meio Ambiente) e do secretário Jorge Seif Jr. (Mapa), a secretária especial do PPI, Martha Seillier, divulga o resultado dos leilões dos terminais pesqueiros

Os estudos apontam que mais de 51 mil pescadores artesanais poderão ser beneficiados

Os Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs) dos municípios de Vitória, Belém e Manaus serão contemplados com melhorias em projetos via parcerias com a iniciativa privada a serem firmadas pelo governo federal, após a realização dos leilões ocorridos na sexta-feira (11), na sede da B3, em São Paulo.

Os terminais foram qualificados no Programa de Parceria de Investimentos do Ministério da Economia (SEPPI), por iniciativa da Secretaria de Agricultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SAP/Mapa). O leilão dos TPPs de Belém e Manaus, ofertados separadamente, foi vencido pelo grupo Amazon Peixe.

Na sequência, o TPP de Vitória foi concedido para o grupo Himalaia Refrigeração e Conservação. Ao todo, serão pagos mais de R\$ 1,3 milhão em outorgas para a concessão dos três TPPs. Os investimentos preveem mais de R\$ 41 milhões em despesas de capital e R\$ 332 milhões em custos de operação durante todo o período da concessão, para a renovação da infraestrutura pesqueira nesses estados.

O Secretário de Aquicultura e Pesca do Mapa, Jorge Seiff Júnior, observou que a gestão privada deverá promover melhorias na infraestrutura dos terminais, garantindo mais apoio aos pescadores e aumentando a eficiência do setor. Segundo ele, atualmente há vários terminais pesqueiros públicos inativados.

“Atualmente, cerca de 30% do que é pescado no Brasil é descartado por falta de infraestrutura. Para a pesca nacional crescer e ofertar melhores pescados aos consumidores, além de reduzir os custos de operação dos pescadores é necessário que eles tenham infraestrutura, não só para lavar o peixe e para trazer sanidade para o pescado, mas também para comprar gelo, enfim, atender a necessidade dos pescadores nos TPPs. Esse é um grande e antigo sonho do setor pesqueiro e, hoje, com esses leilões, a iniciativa privada vai investir, trabalhar e conceder esses serviços aos nossos pescadores de todo o Brasil.”

A Secretária Especial do PPI, Martha Seillier, destacou que o Ministério da Economia está avançando com a agenda de concessões em todo o país. “Nós valorizamos o impacto que os projetos sociais causam na vida das pessoas e os investimentos na pesca brasileira fazem parte de um movimento que está transformando a realidade do pequeno e médio empreendedor. Com a concessão, a produção nos três terminais pode chegar a mais de 37 mil toneladas de pescado por ano e reduzir o desperdício em mais de 67,1 mil toneladas no longo do prazo, como consequência das melhores condições de manuseio e processamento da produção”, declarou Seillier.

O ministro do Meio Ambiente (MMA), Joaquim Leite, abordou a importância de iniciativas que promovam a economia sustentável no Brasil. “É gratificante ver os benefícios que esta concessão vai realizar. A modernização dos terminais pesqueiros também contribuirá para a preservação do meio ambiente. O pescador terá redução de desperdícios e o pescado vai chegar mais barato na mesa do consumidor. Haverá ainda redução nos resíduos orgânicos, que podem se transformar em mais economia verde e mais geração de emprego verde com mais qualidade de vida para quem vive nestas regiões”, argumentou o ministro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

APÓS LANÇAMENTO DE NOVA MARCA, NORSUL DÁ INÍCIO A REBRANDING DE FROTA MARÍTIMA

Da Redação NAVEGAÇÃO 14 Março 2022



A Norsul, que lançou nova marca em 2021, finaliza a pintura da primeira embarcação da companhia que agora está com suas novas cores: "Norsul 12" é a primeira barça roxa de que se tem notícia.

O processo durou quase um mês, teve cerca de 200 profissionais envolvidos tanto para a pintura como para a docagem.

Com tradição em cabotagem e longo curso, sendo uma das

líderes em navegação privada no país, a empresa passou a se chamar “Norsul” no lugar de “Companhia de Navegação Norsul”. O reposicionamento de marca trouxe uma nova identidade visual pela primeira vez em 58 anos de história. A mudança, oficializada em setembro de 2021, busca traduzir a expansão da empresa também na comunicação.

“Nossa nova marca reflete esse momento estratégico de integração da Norsul e consolida nossa transformação para atender nossos clientes com a multimodalidade. Sabemos que podemos desenvolver o melhor caminho para as cargas e traçar a metodologia para que o percurso tenha máxima segurança com a excelência que nos é peculiar. Essa é a mensagem que buscamos transmitir com a nova identidade visual”, destaca Angelo Baroncini, diretor-presidente da Norsul.

Até o fim de 2022, a expectativa da empresa é conseguir fazer a atualização da marca e suas novas cores em mais três embarcações. O processo de pintura deve coincidir com o período de docagem, quando as operações que dependem daquela embarcação já estão temporariamente suspensas para a manutenção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2022

ARTIGO - BRASIL-RÚSSIA: O QUE SE PODE ESPERAR

Por Liana Lourenço Martinelli OPINIÃO 14 Março 2022



62% dos fertilizantes importados pelo Brasil vêm da Rússia

Uma das consequências dessa imprevista guerra declarada à Ucrânia é que as sanções impostas à Rússia pelos países que fazem parte da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e da União Europeia (UE), especialmente Estados Unidos, Inglaterra, França e Alemanha, podem inviabilizar a concessão de cartas de crédito a exportadores e importadores, prejudicando sobremaneira o comércio exterior.

Afinal, sem a concessão de cartas de crédito tanto as empresas brasileiras como as russas perdem a segurança para fazer suas operações.

Isso se dá porque, a exemplo do que ocorreu no passado quando as instituições financeiras do Irã foram suspensas da rede Swift a pedido dos Estados Unidos, o mesmo ocorre agora em relação à Rússia, cujos bancos foram removidos do sistema depois da invasão à Ucrânia. O Swift, diga-se logo, constitui um sistema de mensagens que foi desenvolvido na década de 1970 para substituir a antiga dependência que havia em relação às máquinas de telex e que tornou padronizadas as mensagens entre os bancos sobre transferências de valores entre si, transferências de valores para clientes e ordens de compra e venda de ativos.

Leva esse nome porque é a sigla de Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (Sociedade para Telecomunicações Financeiras Interbancárias), entidade fundada em 1973, em Bruxelas, por 239 bancos de 15 países com o objetivo de padronizar transações financeiras internacionais. Hoje, mais de 11 mil instituições financeiras usam o sistema em mais de 200 países. Portanto, ficar de fora desse circuito equivale a ser excluído do planeta.

Em outras palavras: se esse sistema de pagamentos passa a não funcionar, fica inviável fazer operações comerciais com empresas russas. E até mesmo cargas que já foram embarcadas podem ficar retidas mais tempo nos portos brasileiros até que a empresa importadora consiga fazer o dinheiro chegar ao exportador na Rússia.

Embora a Rússia responda por apenas 0,6% do total de vendas de produtos brasileiros ao exterior, o problema maior reside na importação pelo Brasil de adubos e fertilizantes. Basta ver que, em 2021, esse tipo de produto representou 62% das compras feitas pelo país na Rússia, alcançando a cifra de US\$ 3,5 bilhões, com um aumento de 98% em comparação com os valores

de 2020. Como grande produtor do agronegócio, o Brasil depende de fertilizantes da Rússia e da Ucrânia e não dispõe de mercado alternativo, por enquanto.

Mais: o desabastecimento de fertilizantes e outros insumos pode provocar desequilíbrio, com disparada nos preços dos alimentos, do petróleo e do gás natural, como já está ocorrendo. Além disso, sem fertilizantes, o agronegócio tem a produtividade afetada e haverá menos produtos para exportar para todos os países. Como mais de 60% de tudo o que é transportado no Brasil dependem de combustíveis fósseis, o país deve ser um dos mais afetados indiretamente por essa guerra.

Por outro lado, se o governo brasileiro se alinhar com aquelas nações que defendem sanções contra a Rússia, colocará por terra todo o esforço desenvolvido nos últimos tempos para abrir o mercado russo para os produtos brasileiros. A não ser que esse comércio com a Rússia passe a ser feito com a intermediação da China, o que não é de se admirar, pois, antes dos Jogos Olímpicos de Inverno, o presidente Vladimir Putin manteve conversações com o seu homólogo chinês.

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, em 2021 o Brasil comprou da Rússia produtos no total de US\$ 5,7 bilhões, registrando um aumento de 107%, se comparado com os valores de 2020, quando as compras chegaram a US\$ 2,7 bilhões. E a expectativa, antes da crise entre Rússia e Ucrânia, era que esse valor viesse a dobrar também neste ano.

Já as compras russas de produtos brasileiros, em 2021, alcançaram a soma de US\$ 1,6 bilhão, o que inclui soja, carne de aves, café, amendoim, açúcar de cana e equipamentos como pás mecânicas, escavadoras, pás carregadoras, cilindros compressores e outros. Com isso, a Rússia ocupa a 36ª colocação no ranking das exportações brasileiras. E os esforços feitos até aqui por empresários e pelo Itamaraty previam a ampliação das vendas de produtos nacionais para aquele país.

Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), realizado em 2021, a aproximação econômica entre Brasil e Rússia poderia ampliar em US\$ 261 milhões o fluxo das exportações nacionais para o mercado russo, com um aumento de 17%. Obviamente, diante da guerra Rússia-Ucrânia, essa previsão está comprometida. Seja como for, o que se espera é que essa crise seja logo superada e o comércio exterior, de modo geral, não venha a ser tão afetado.

Liana Martinelli Liana Lourenço Martinelli é advogada, pós-graduada em Gestão de Negócios e Comércio Internacional e gerente de Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG) do Grupo Fiorde

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

PORTOS DE SALVADOR E DO RIO GRANDE SÃO OS MAIS EFICIENTES DO PAÍS, SEGUNDO ÍNDICE DO BANCO MUNDIAL E IHS MARKIT

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Março 2022



Neste mês, os terminais de contêineres da Wilson Sons estão em festa: são 22 anos de atuação em Salvador (BA) e 25 no Rio Grande (RS). Além do duplo aniversário, a companhia comemora também a boa posição dos portos onde operam, os mais eficientes do Brasil, de acordo com os rankings do Índice Global de Desempenho Portuário de Contêineres (CPPI), divulgado pelo Banco Mundial e IHS Markit. Os dois complexos portuários são os únicos representantes brasileiros a figurar entre os 50 melhores do mundo. O



Índice analisou mais de 300 instalações em todos os continentes e utilizou dados dos maiores armadores do mundo, responsáveis por 76% da movimentação global de contêineres.

“Os investimentos e nossa atuação, focada na experiência dos nossos clientes ao longo dessas mais de duas décadas, fizeram com que chegássemos entre os mais competitivos terminais de contêineres da América do Sul. Essas conquistas comprovam que estamos prontos para o futuro, sempre com foco em pessoas, eficiência e no desenvolvimento sustentável”, comemora Arnaldo Calbucci, vice-presidente de Operações da Wilson Sons.

O CPPI foi construído com base em duas metodologias diferentes: a abordagem administrativa (administrative approach), que reflete o conhecimento e julgamento de especialistas, e a abordagem estatística (statistical approach), usando análise fatorial. O Porto de Salvador é o único representante brasileiro a figurar entre os 50 melhores do mundo, de acordo com a abordagem estatística. Já o Porto de Rio Grande foi considerado o mais eficiente do Brasil na abordagem administrativa, listado entre os TOP 50 mundiais.

Tecon Salvador

A Wilson Sons, desde 2000, investiu mais de R\$ 900 milhões no Tecon Salvador, sendo R\$ 443 milhões apenas nos últimos dois anos. Com a recente ampliação do berço de atracação, que passou de 377 metros para 800 metros, o terminal poderá receber, simultaneamente, dois navios New Panamax, os maiores porta-contêineres do mundo, uma tendência do comércio mundial.

“É um orgulho para nós contribuir ao longo desses 22 anos com o Porto de Salvador, berço original da Wilson Sons desde 1837, hoje reconhecido como elemento estratégico para a atração de investimentos e novos negócios para a Bahia. Com uma ampla área de influência composta por estados do Norte, Nordeste e Sudeste, visamos desenvolver e prover soluções de alto valor para os nossos clientes e comunidade, de forma sustentável e inovadora”, diz Demir Lourenço, diretor-executivo do Tecon Salvador.

O bom desempenho também se traduz em números. Em 2021, a unidade de negócios da Wilson Sons apresentou crescimento de 10% na movimentação de cargas em relação a 2020. Entre janeiro e dezembro do ano passado, recebeu 376,4 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), o maior volume já movimentado desde o início das atividades da unidade.

Tecon Rio Grande

Desde o início de suas operações, em 1997, o Tecon Rio Grande movimentou 8,5 milhão de contêineres, o que corresponde a 14,2 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). E vem realizando uma série de investimentos e melhorias, consolidando-se como um dos mais importantes do país.

O terminal tem investido na containerização de cargas tradicionalmente transportadas a granel, com projetos como a estufagem de toras de madeira e trigo, além do fomento à importação de fertilizantes via contêineres. A exportação de proteína animal e madeira compensada do Uruguai via Porto do Rio Grande é outra iniciativa da unidade. Em 2021, a Wilson Sons registrou crescimento de 226% de cargas vindas do país vizinho, em comparação ao mesmo período de 2020.

“Os investimentos e a dedicação realizados ao longo desse tempo fizeram com que chegássemos à posição de um dos mais competitivos terminais de contêineres da América do Sul. Completar 25 anos representa uma conquista importante para nós e também para o desenvolvimento econômico e social do Rio Grande do Sul”, considera Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2022

ARTIGO - A REGULARIDADE DOS SERVIÇOS E O FIM DO APAGÃO LOGÍSTICO INTERNACIONAL

Por Leandro Barreto *OPINIÃO* 14 Março 2022

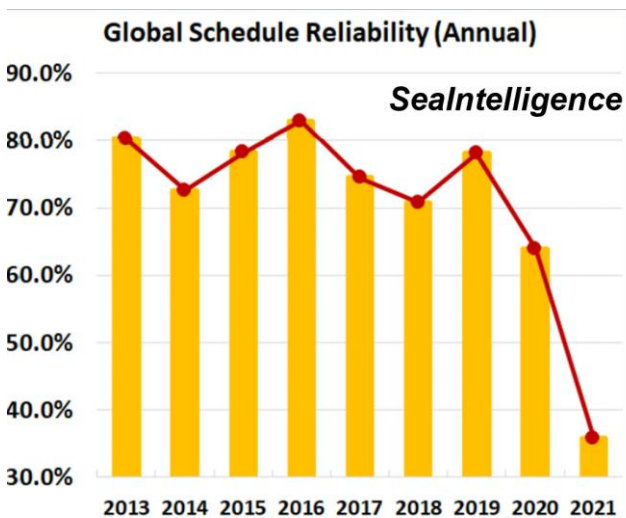


A mídia especializada deu recentemente bastante destaque a alguns dados divulgados pela Sea Intelligence, respeitada consultoria dinamarquesa, que tangibilizaram a queda dos níveis de serviço prestados pelos armadores de contêineres.

Segundo a consultoria, a pontualidade média dos serviços caiu para 35,8% em 2021, uma piora impressionante em relação aos 83% de escalas pontuais registradas em 2016! Ainda de acordo com esse último levantamento dos dinamarqueses, em 2021 o atraso médio dos navios operando nas

principais rotas do mundo ficou em 6,9 dias (com a rota China<->WCNA chegando a 12 dias de atraso), o que demonstra forte alta desde o menor atraso médio da série histórica registrado também em 2016: 3,2 dias.

Tabela



Claro que os já bem debatidos congestionamentos em alguns dos principais portos do mundo, com suas respectivas faltas de infraestrutura para responder à súbita explosão da demanda após setembro de 2020 (falta de berços de atracação, pátio, caminhoneiros, trens, armazéns etc.), são os maiores responsáveis por essa igualmente súbita deterioração dos níveis de serviço. E isso não apenas no que se refere aos atrasos, mas também aos cancelamentos de escalas e viagens (ou blank sailings).

Se, por um lado, embora a solução para o atual nó logístico internacional não seja simples e dependa de uma conjunção de fatores (avanço

das vacinas, retomada de gastos com serviços, arrefecimento da demanda por produtos, redução dos estímulos fiscais, ganhos de produtividade nos terminais engargalados, investimentos em infraestrutura, novos navios etc.), por outro lado é possível “cravar” que uma melhora da integridade dos schedules certamente será um dos melhores termômetros para antecipar o fim dessa crise.

Tendo em vista que o levantamento da Sea Intelligence está focado nas seis principais rotas do mundo, a SOLVE Shipping vem elaborando indicadores muito semelhantes para os serviços de contêiner dedicados à Costa Leste da América do Sul e, com base na análise dos dados de Fev.22, é possível dizer que:

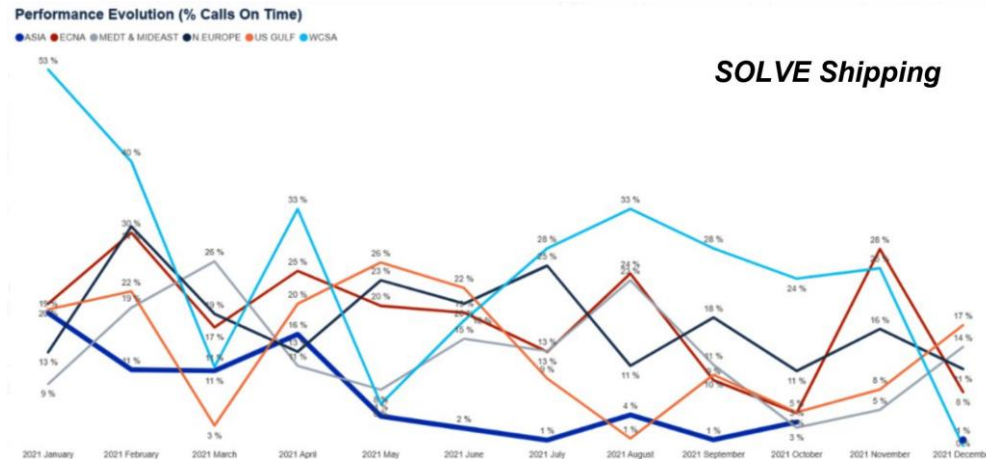
1. A pontualidade piorou muito no último mês em relação a 2021 e, na média, ficou abaixo de 10% (tolerância de até 12 horas antes/depois do ETA). Ou seja, a ocorrência de escalas fora de janela no Brasil esta em níveis ainda mais críticos do que a média internacional de 2021 aferida pela Sea Intelligence;

2. Com isso, foram omitidas 20% das escalas de longo curso planejadas para costa brasileira, sendo que o serviço USA String (MSC) foi quem mais cancelou (10 escalas, ou 35% do planejado);

3. O Porto de Vitória só recebeu 25% das escalas de longo curso planejadas, seguido de Sepetiba com 37,5%;

Além desses indicadores mensais, o gráfico seguinte demonstra a evolução da pontualidade média dos serviços por rota desde Jan.21:

Gráfico



Assim como acreditamos que, apesar da guerra Rússia x Ucrânia, os fretes não tenham muita margem para novas disparadas (exceto as tarifas de combustível, claro), também avaliamos que os níveis de serviço deterioraram tanto no Brasil em 2022 (muitos armadores aproveitaram o "low season" para cancelar/adiar viagens, inverter posições de navios e ajustar suas programações) que a tendência é melhorar.

Inclusive, em se confirmando a programação dos armadores para Mar.22, poderemos até notar uma melhora significativa na rota da Ásia (uma das mais prejudicadas pelos desdobramentos da pandemia), ao passo que os serviços da Europa/Mediterrâneo podem piorar enquanto durarem às sanções à Rússia.

Leandro Barreto Leandro Carelli Barreto é sócio da Solve Shipping Intelligence

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022

TERMINAIS DEFENDEM SEGURANÇA JURÍDICA PARA MIGRAÇÃO DE CONTRATOS APÓS CONCESSÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14 Março 2022



Arquivo/Divulgação

ABTP tem preocupação sobre como serão tratados reequilíbrios existentes ou tratativas que não forem finalizadas até assinatura do contrato do novo concessionário do Porto de Santos. Minfra pretende dar prosseguimento de análises até quando for necessário uma interrupção para que interessados na concessão possam precificar negócio.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) voltou a demonstrar preocupação sobre como serão tratados os reequilíbrios econômico-



financeiros existentes ou as tratativas que não forem finalizadas até o momento da assinatura do contrato de concessão do Porto de Santos no processo de desestatização. A associação tem dúvidas sobre como a segurança jurídica às dezenas de terminais existentes atualmente será garantida no modelo apresentado em consulta pública.

“Qualquer que seja o estágio desse processo administrativo em andamento, como será a garantia de resolução com a migração dos contratos? Haverá outro contrato administrativo assegurando esses pontos?”, indagou o presidente da ABTP, Jesualdo Silva, nesta segunda-feira (14), durante a segunda audiência pública sobre a concessão do Porto de Santos promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A ABTP, que representa 70 associadas, que operam 31 terminais entre arrendamentos e terminais de uso privado (TUPs), possui um pleito em favor da garantia do direito de preferência na renovação contratual e para atuais arrendatários em negociação de áreas novas do porto. A associação considera que, dentro de processo licitatório, os terminais teriam plena possibilidade de participação, garantia que a entidade não percebe na relação privada.

O diretor-presidente da associação enfatizou a necessidade de cautela na modelagem para um porto complexo como Santos e demonstrou preocupação com eventuais conflitos de interesse, no sentido de que não haja concentração de poder econômico e, conseqüentemente, abusos. Silva ressaltou que foram tomadas algumas atitudes para mitigar esse risco.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que, quanto à segurança jurídica dos contratos (arrendamentos e outros termos celebrados), as alterações já constam no modelo apresentado em consulta e estão abertas para contribuições e melhorias. Ele contou que o governo optou em, paralelamente ao estudo da concessão, não interromper nenhum processo de contrato de arrendamento (reequilíbrio, prorrogação de contrato, proposta de novos investimentos em contratos existentes, substituição de áreas etc).

“Temos em Santos quase uma dezena de processos que tiveram andamento ao longo do estudo da desestatização. Não poderíamos parar o porto para estudá-lo para desestatização. Muito investimento importante sendo analisado e que demos andamento. Alguns com contrato assinado e outros em vias de ser assinados”, destacou Piloni durante a sessão. O secretário deu como exemplo o contrato de prorrogação do Terminal de Vila Velha (TVV), que ocorreu enquanto o governo estudava a concessão da Codesa, e não prejudicou a execução dos investimentos.

Piloni afirmou que a ideia é dar prosseguimento até determinado momento, quando será necessário fazer um ‘recorte temporal’ para que interessados na concessão possam precificar seu negócio. “Sabemos que esses processos vão interferir no que será precificação pelos interessados. Vamos precisar fazer uma interrupção nos processos e estabelecer qual o marco será observado por quem for apresentar pela concessão. Esse momento não chegou, portanto vamos continuar a dar andamento aos processos”, explicou.

O chefe de departamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Eduardo Costa, disse na audiência que os reequilíbrios existentes e que não forem concluídos deverão constar no contrato de concessão como possibilidade de continuidade e de reequilíbrio em favor da concessionária. Ele ressaltou que está havendo um esforço do Ministério da Infraestrutura e da Antaq para conclusão e priorização dos pleitos colocados.

Costa explicou que, quando o pleito for voltado a itens mais discricionários (novos investimentos ou pequenas adaptações de contrato), existe a possibilidade de encaminhamento após o certame e a assinatura do contrato de concessão. Durante a adaptação dos contratos, o concessionário deverá analisar esse pleito e respectivas adaptações e compensações contratuais demandadas.

O representante do BNDES disse ainda que o contrato prevê que a negociação de áreas novas e a renovação de contratos sejam feitas dentro do regramento do código de conduta, pelo poder



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 035/2022
Página 66 de 66
Data: 15/03/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

concedente, que precisa estar aprovado para a negociação ocorrer. Para contratos existentes e novos, ele acrescentou que a Antaq poderá observar se a concessionária respeitará o código de conduta durante as negociações, podendo fazer auditoria do processo e aplicar punições se notar alguma questão indevida.

Prazo

A ABTP também reforçou o pleito para prorrogação do prazo de entrega das contribuições, que termina na próxima quarta-feira (16). A associação sugere, pelo menos, 30 dias para enriquecer as contribuições. A avaliação é que o prazo de 45 dias para análise detalhada desse processo é exíguo se comparado ao processo da Codesa, que chegou a ser prorrogado. A entidade pede ainda que todo o material seja tornado público após a compilação do que foi acatado ou não nas contribuições, antes do envio ao Tribunal de Contas da União (TCU). O objetivo dos terminais é ter tempo de ver as minutas e, eventualmente, solicitar pequenos ajustes, como no processo da Codesa.

O secretário disse que o pedido de extensão de prazo será avaliado pela Antaq, porém o entendimento do governo é que, embora a discussão de Santos tenha prazo de 45 dias, o modelo já é discutido desde o processo da Codesa. Ele acrescentou que houve debates em audiências não oficiais, como a da Câmara Municipal de Santos e em Webinars. “Posso dizer com segurança que prazo estabelecido é razoável e ninguém deixará de ser atendido porque discussão vai além dos 45 dias”, afirmou. Piloni disse que o governo ainda avalia qual conteúdo e em qual momento ele será disponibilizado. Ele lembrou que, no processo Codesa, houve apontamento do TCU para disponibilizar documentos após a consulta pública.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006