

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 023/2022
Data: 21/02/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NÍVEL DE EMBARQUE DE SOJA DEVE SE MANTER NO PORTO DE SANTOS	4
ANTAQ PRORROGA CONSULTA SOBRE NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS.....	5
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS AMEAÇA ROMPER CONTRATO DE DRAGAGEM.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
NAVIO-BOMBA: A APROVAÇÃO DE PROJETOS DE RISCO SOCIAL E AMBIENTAL	7
LOG-IN TEM ALTO ÍNDICE DE SEGURANÇA EM SUAS OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS	13
A HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS NÃO SE CALA	14
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	15
ESTATAL DO IRÃ DIZ QUE PODE TRIPlicAR EXPORTAÇÃO DE UREIA AO BRASIL	15
ITAQUI PORTO DO FUTURO: PROGRAMA DE PESQUISA APLICADA AO SETOR PORTUÁRIO.....	16
CAMINHÕES DA MARINHA CHEGAM EM PETRÓPOLIS COM 25 TONELADAS DE DONATIVOS	17
A ESCASSEZ DE CONTÊINERES ESTÁ DIMINUINDO, MAS A DEMANDA CONTINUA ALTA	18
20 ANOS DA ANTT E ANTAQ: AGÊNCIAS COMPLETAM DUAS DÉCADAS DE TRABALHO PELO TRANSPORTE DO BRASIL	19
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	20
MINISTÉRIOS DA ECONOMIA E DEFESA LANÇAM CONSULTA PÚBLICA PARA COMPRA CENTRALIZADA DE EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO E AGRÍCOLAS.....	20
SUPERÁVIT PRIMÁRIO DOS ESTADOS E DF CRESCE 91% EM 2021 E ATINGE R\$ 124 BILHÕES	21
RECEITA DESTINA MERCADORIAS APREENDIDAS A MUNICÍPIOS DE MINAS GERAIS	22
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA PREGÃO ELETRÔNICO PARA CONTRATAÇÃO DE TÁXI GOV NO RIO GRANDE DO SUL.....	23
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL ADERE AO TRANSFORMA GOV.....	23
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 56,7% E CHEGA A US\$ 2,33 BILHÕES NO ANO.....	24
ISTOÉ - DINHEIRO	26
EMBRAER TEM MAIOR CARTEIRA DE PEDIDOS FIRMES DESDE 2018	26
CONGRESSO INICIA AGENDA GASTADORA DE 2022. VEJA O QUE JÁ FOI APROVADO	26
USINAS DO BRASIL ACELERAM NEGÓCIOS E FIXAM 2,9 MI T DE AÇÚCAR EM JANEIRO, DIZ ARCHER.....	27
MONEYTIMES	28
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 837,1 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO.....	28
PROJETO AMPLIA RECURSOS PARA REVITALIZAÇÃO DE BACIAS PELA ELETROBRAS (ELET3)	28
NAVAL PORTO ESTALEIRO	29
PORTO DE ITAGUAÍ E PORTO DO RIO DE JANEIRO ESTÃO NO RANKING DOS MAIORES EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGA	29
TECNOLOGIAS E DIGITALIZAÇÃO AINDA SÃO POUCO PRESENTES NA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO E GÁS	30
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	31
EXXONMOBIL COMEÇA A PERFURAR EM SERGIPE.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ	34
ENTENDA O QUE É ESG E POR QUE A SIGLA É IMPORTANTE PARA AS EMPRESAS	34
ENQUANTO GASOLINA E DIESEL SOBEM NO POSTO, GOVERNO E PETROBRAS GANHAM COM ALTA DO PETRÓLEO	38
ALTA DO PETRÓLEO TURBINA ARRECADAÇÃO DOS GOVERNOS E LUCROS DA PETROBRAS ENQUANTO GASOLINA E DIESEL SOBEM NO POSTO.....	39
ALÉM DA RODOVIA DA MORTE: GOVERNO TEM DIFICULDADE DE RELICITAR CONCESSÕES QUE FORAM DEVOLVIDAS	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
PACOTE DE LEIS SOBRE COMBUSTÍVEIS ENFRENTA RESISTÊNCIA NO SENADO E VOTAÇÃO PODE FICAR PARA MARÇO	45
ACIONISTAS DELIBERAM SOBRE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, PREVISTA PARA MAIO	46
COMBUSTÍVEIS: RELATOR DO SENADO REJEITA PROPOSTA PARA REDUZIR TRIBUTOS SOBRE DIESEL E GLP.....	47
PROJETO NO CONGRESSO PREVÊ RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DO PRONAMPE.....	48
BRASKEM DEVE RETOMAR OFERTA DE AÇÕES PERTO DE ENTRAR NO NOVO MERCADO	49
VALOR ECONÔMICO (SP)	50
OMC VÊ ABRANDAMENTO NAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO E PROVÁVEL ALTA DE EXPORTAÇÕES	50
USINAS FIXARAM, ATÉ JANEIRO, 63% DAS EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR DE 2022/23.....	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 023/2022
Página 3 de 64
Data: 21/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

OMC VÊ ABRANDAMENTO NAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO E PROVÁVEL ALTA DE EXPORTAÇÕES	51
PORTO DE SANTOS AMEAÇA ENCERRAR CONTRATO DE DRAGAGEM COM A DTA	53
FRETE PARA ESCOAR A SOJA BATE RECORDE E DEVE CONTINUAR EM ALTA, DIZ CONAB	54
RUMO PREVÊ INAUGURAR TRÊS TERMINAIS NA MALHA CENTRAL EM 2022	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS	55
INCÊNDIOS SÃO UMA DAS MAIORES QUESTÕES DE SEGURANÇA PARA A INDÚSTRIA MARÍTIMA	55
MAERSK ANUNCIA AQUISIÇÃO DA PILOT FREIGHT SERVICES	56
EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA NORUEGUESA CHEGA AO RIO DE JANEIRO NESTA TERÇA-FEIRA	57
ARTIGO - DESESTATIZAÇÃO DA CODESA: LEADING CASE PARA OS PORTOS BRASILEIROS	58
PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA NOVA ÁREA DE ARRENDAMENTO	60
WILSON SONS APOSTA NO ARCO NORTE PARA O CRESCIMENTO DO SETOR DE APOIO PORTUÁRIO	60
BACIA DE EVOLUÇÃO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES COMPLETA 800 GIROS	61
APLICAÇÃO DE NORMAS E ESCALA AQUECERÃO MERCADO DE EÓLICAS OFFSHORE, PROJETAM AGENTES	61
CINCO AGÊNCIAS DE CONCORRÊNCIA COOPERAM PARA IMPEDIR O CONLUIO NO MERCADO DE FRETE	63
SETOR DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE DA CHINA AVANÇA, QUASE TRIPLICANDO EM UM ANO	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NÍVEL DE EMBARQUE DE SOJA DEVE SE MANTER NO PORTO DE SANTOS

Apesar de estimativa de 9% na queda da produção no Brasil, o Porto de Santos deve seguir com os mesmos números de 2021

Por: Ágata Luz

Em 2021, o Porto de Santos movimentou 23,3 milhões de toneladas de soja Foto: Carlos Nogueira/AT

Indo contra a realidade nacional em relação à safra de soja, o Porto de Santos deve manter a movimentação do produto neste ano em comparação a 2021. Apesar da estimativa da produção da commodity cair cerca de 9% devido às condições climáticas em algumas regiões do País, o complexo portuário santista, provavelmente, seguirá com o mesmo ritmo de trabalho do ano passado.

“Boa parte da safra exportada via Porto de Santos é proveniente do estado do Mato Grosso, onde houve uma safra normal”, relata o especialista em Infraestrutura e Agronegócios Maurício Sampaio. Ele explica que, enquanto a queda no Porto de Santos deve ficar em 1%, podendo chegar a 2%, os outros portos brasileiros devem ir em direção contrária e sofrer uma “redução expressiva” na movimentação de soja, principalmente na Região Sul.

O fato acontece porque a produção no local, assim como em parte do Mato Grosso do Sul, foi influenciada pela seca e o fenômeno La Niña. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o Brasil deverá produzir 125,47 milhões de toneladas. “Na safra passada, a soja colhida em território brasileiro atingiu 138,8 milhões de toneladas”, compara Sampaio.

Em Santos, os dados da Santos Port Authority (SPA), empresa responsável pela gestão do Porto, apontam um crescimento anual na movimentação de soja em grãos: em 2019, foram 18,7 milhões de toneladas, enquanto 2020 registrou 21 milhões de toneladas e, no último ano, movimentou 23,3 milhões de toneladas.

Para o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Régis Prunzel, os números podem servir de base para a estimativa deste ano na região, mesmo com os impactos na produção do produto em todo o País. “O crescimento de aproximadamente dois milhões de toneladas por ano também pode ser uma expectativa para o ano de 2022”.

Prunzel explica que o processo de desestatização que deve acontecer no Porto de Santos também não interfere nas previsões de movimentação no ano. “Para 2022, nós não vemos nenhum prejuízo ou instabilidade para rodar as safras de soja, açúcar, milho, farelo de soja ou as outras movimentações de carga geral na Baixada Santista”.

Visão regional

De acordo com a VLI, o desembarque de composições carregadas com soja no Terminal Portuário na região de Santos (Tiplam) em janeiro simbolizou o início da movimentação de soja neste ano.

Enquanto isso, a expectativa de movimentação deste ano do Terminal Exportador do Guarujá (TEG), Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá (Teag) e Terminal Exportador de Santos (TES) é de cerca de 15 milhões de toneladas de grãos sólidos, que envolvem soja, milho, farelo de soja e açúcar.

“Os principais clientes da tríade dos nossos terminais são as acionistas, que mantêm uma projeção otimista de movimentação, muito parecida com o que foi negociado em 2021”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/02/2022

ANTAQ PRORROGA CONSULTA SOBRE NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS

O prazo da consulta pública do arrendamento de um terminal de fertilizantes foi prorrogado até 16 de março

Por: *ATribuna.com.br*



O novo terminal de fertilizantes no Porto de Santos será na região de Outeirinhos Foto: Carlos Nogueira/AT

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou até 16 de março o prazo da consulta pública do arrendamento de um terminal de fertilizantes no Porto de Santos. O projeto do STS53, na região de Outeirinhos, divide opiniões de especialistas e operadores portuários.

A polêmica envolve a renovação de contratos de terminais que operam na região, como os do grupo Marimex e da Bandeirantes. As empresas pleiteiam permanecer no lugar, mas a possibilidade não está na lista de prioridades do Governo.

Há ainda o temor do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, de que a implantação do STS53 e a instalação de equipamentos inviabilize as atracções de navios de cruzeiros na região. A União contesta a alegação.

O STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais e deve receber investimentos estimados em mais de R\$ 650 milhões.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a área é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea. A implantação do novo terminal deverá ser feita em duas fases. A movimentação, em sua etapa final, deve chegar a 5,1 milhões de toneladas ao ano.

No total, são 87.981 metros quadrados de terreno. O lote está localizado em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio.

A futura arrendatária assinará um contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões.

Como contribuir

Para contribuir, basta acessar o site da Antaq. Lá, estarão as minutas jurídicas e os documentos técnicos do futuro arrendamento.

O processo de arrendamento também vai contar com audiência pública, etapa que integra o período de consulta.

No entanto, ainda não foram definidos data, horário e local, ou se será presencial ou semipresencial (com possibilidade de participação por meio da internet). Esta última condição vai depender das restrições impostas pela pandemia.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/02/2022

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS AMEAÇA ROMPER CONTRATO DE DRAGAGEM

Estatual deu prazo de 48 horas para DTA Engenharia retomar o serviço no Porto de Santos

Por: Redação



Serviço de dragagem é fundamental para permitir o tráfego e atracções de navios no Porto de Santos Foto: Arquivo/AT

A disputa envolvendo a dragagem do Porto de Santos teve um novo capítulo ontem e pode terminar com a rescisão de contrato, por parte da Santos Port Authority (SPA), com a DTA Engenharia. Agora, a denúncia é de que, apesar da emissão de ordens de serviço na quinta-feira, a empresa de dragagem não iniciou os serviços em um berço do cais da Alemoa, especializado na operação de granéis líquidos. A SPA também aponta problemas em embarcações da DTA que impedem os trabalhos em pontos de atracção.

“Esta tem sido a prática constante da DTA nos últimos 40 dias, desde que prorrogou o contrato por ordem judicial: não atender as ordens de serviço emitidas pela SPA”, informou a estatal, em nota divulgada à imprensa.

De acordo com a Autoridade Portuária, na quarta-feira, a DTA apontou quebra de seus equipamentos, desta vez alegando “pequeno problema de vazamento no torque do clamshell (utilizado na escavação), que foi substituído recentemente”, impedindo a dragagem.

Com isso, segundo a estatal, o serviço foi interrompido pela segunda vez em cerca de dez dias, desde a retomada dos trabalhos, no último dia 4. De acordo com a SPA, a questão tem incomodado operadores portuários, que já apontaram dificuldades operacionais por conta da falta de manutenção das profundidades no Porto de Santos, usando adjetivos como “abominável” e “assustadoramente ruim”.

Segundo o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), alguns terminais já relataram problemas em seus berços. A entidade aponta que segue acompanhando todo o processo.

“Nesse momento, é preciso uma solução rápida na disputa e retomada do serviço, evitando assim, maiores problemas para os terminais da Baixada Santista e o comércio exterior brasileiro”, destacou a entidade, em nota.

Conforme apurado por A Tribuna, a DTA enfrenta problemas financeiros. Além disso, a empresa passa por reformulações, se dedicando a um novo projeto, de construção de um terminal privado no Rio de Janeiro.

“Passados mais de 30 dias da decisão judicial do Tribunal Regional Federal que manteve a prorrogação do contrato, a DTA não apenas deixou de finalizar a dragagem dos berços com perdas de calado como, nos últimos dias, vem reiteradamente se negando a realizar a dragagem do canal até que a SPA pague por nova mobilização dos equipamentos, cobrança que não tem qualquer previsão contratual, extremo ato abusivo frente suas obrigações contratuais e ante seu pedido de prorrogação contratual”, afirmou a SPA.

Contestações

Procurada, a DTA Engenharia disse que a Justiça já “reconheceu o desequilíbrio econômico-financeiro sofrido pela empresa na execução do contrato de dragagem”.

Reforçou, ainda, cumprir o contrato e aguardar há mais de 12 meses uma solução para os pleitos de reequilíbrio financeiro apresentados. “A DTA teve o seu contrato encerrado pela SPA, que cancelou todas as ordens de serviço, obrigando a desmobilização de todos os seus equipamentos e assinando contrato com o mesmo escopo, com outra empresa, por R\$ 100 milhões a mais”, alega.

Já a SPA não reconhece qualquer dívida com a DTA. Explica que os pleitos de reequilíbrio são analisados técnica e juridicamente, mas isso “não configura prerrogativa para a contratada não dar continuidade” aos serviços. Ainda para Autoridade Portuária, os pagamentos pelos serviços prestados “estão em dia, no entanto, os serviços da DTA têm sido feitos com equipamentos inadequados, o que resulta em produtividade abaixo do especificado no contrato”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/02/2022



PORTAL PORTO GENTE

NAVIO-BOMBA: A APROVAÇÃO DE PROJETOS DE RISCO SOCIAL E AMBIENTAL

Por Fátima Ribeirão

A ausência da sociedade no debate que deveria ser o mais aberto e longo possível leva à aprovação de projetos de riscos sociais e ambientais para a Baixada Santista.

Especial Portogente

É necessário dar continuidade ao debate público sobre o projeto Reforço Estrutural de Suprimento de Gás da Baixada Santista, em fevereiro de 2021, Portogente publicou importante e esclarecedora entrevista sobre o tema (leia aqui). Exatamente depois de um ano, trazemos à sociedade mais duas análises de especialistas no assunto: Jeffer Castelo Branco, mestre em ciências pelo Programa de Pós Graduação em Análise Ambiental Integrada, diretor da Associação de Combate aos Poluentes (ACPO); e Paulo José Ferraz de Arruda Júnior, doutor em Direito Ambiental Internacional pela Universidade Católica de Santos (UniSantos) e advogado da ACPO.

Eles explicam, de forma didática e ilustrativa, os riscos reais e o impacto social, ambiental e à segurança da população e da biodiversidade, reforçados pela ausência de uma avaliação do risco social realizada por empresa competente. Uma decisão do Tribunal de São Paulo analisa que o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (Eia-Rima) do empreendimento possui várias pontos que ainda precisam de esclarecimentos, omissões que podem acarretar em várias consequências, já que especialistas apontam que “o conteúdo de energia de um único navio metaneiro GNL padrão (de cento e vinte e cinco mil metros cúbicos) é equivalente a sete décimos de um megaton de TNT, ou cerca de cinquenta e cinco bombas de Hiroshima”.

“Empresas especializadas indicam em suas publicações técnicas que severas ações de segurança devem ser consideradas na implantação de projetos envolvendo navios metaneiros, popularmente chamados de “navios-bombas”, analisam Jeffer e Paulo José, que falam ao Portogente sobre a baixa participação da sociedade no processo decisório, a rapidez inaceitável da aprovação de um projeto dessa natureza e as lacunas que existem nos órgãos ambientais.

Ele analisam que “Há de fato, atualmente, um afastamento forçado do controle social das esferas de discussões e decisão, o que denota um terrível e insanável falta de governança nos três níveis e esferas de governo para tratar de matéria como essa, o que traz insegurança ambiental e para populações nas áreas de influência desses empreendimentos mal avaliados e muita insegurança

jurídica, uma vez que ativos econômicos importantes à sociedade estão sem uma avaliação adequada, portanto, se tornando inseguros a toda sociedade”. Confira!

Em relação ao projeto de Reforço Estrutural de Suprimento de Gás da Baixada Santista, vocês acompanharam todo o processo do Eia/ Rima? O que podem comentar a respeito?

Jeffer Castelo Branco e Paulo José Ferraz de Arruda Júnior - O licenciamento foi muito rápido, considerando os estudos que são necessários para um projeto dessa envergadura e perigo, essa celeridade foi prejudicial ao processo. As audiências públicas aconteceram em 2018, no mesmo ano do pedido de licença do processo da Cetesb 009242/2018-28, justamente entre o primeiro e segundo turno das eleições presidenciais e para o governo do Estado, o que prejudicou ainda mais a participação pública. A celeridade parece ter prejudicado a análise atenta sob o crivo do Desenvolvimento Sustentável, em seus aspectos ambiental, econômico e social, assim como, a consulta pública principal (Audiências Públicas) ocorreram em um grandioso momento eleitoral desviou a atenção da população. Assim, a análise ambiental e a participação pública foram afetadas, considerando o perigo inerente à atividade.

Na vossa opinião, ao que se deve essa dilatação de critérios nas concessões acerca do meio ambiente? Nesse caso em particular há algum procedimento que não foi devidamente atendido?

Jeffer e Paulo - Podemos citar: 1) o elevado risco em função da localização inadequada do terminal de regaseificação perto de populações urbanas, terminais de combustíveis e produtos químicos e grande área de mata atlântica; 2) O processo de regaseificação utilizar água do estuário em sistema aberto, não mais utilizado na indústria moderna, nesse circuito arcaico o delta T, ou seja, a diferença entre a água que entra no processo e a que sai após passar no processo está acima do que estabelece a legislação; 3) Essa água do estuário usada nesse processo é para aquecer o gás que está a uma baixíssima temperatura de -162 °C, essa água receberá produtos químicos para proteção dos vaporizadores, mas que alterará a composição da água de retorno e no ponto de descarte; 4) Há risco de ruptura dos vaporizadores fazendo com que a água retorne juntamente com gás para o estuário.

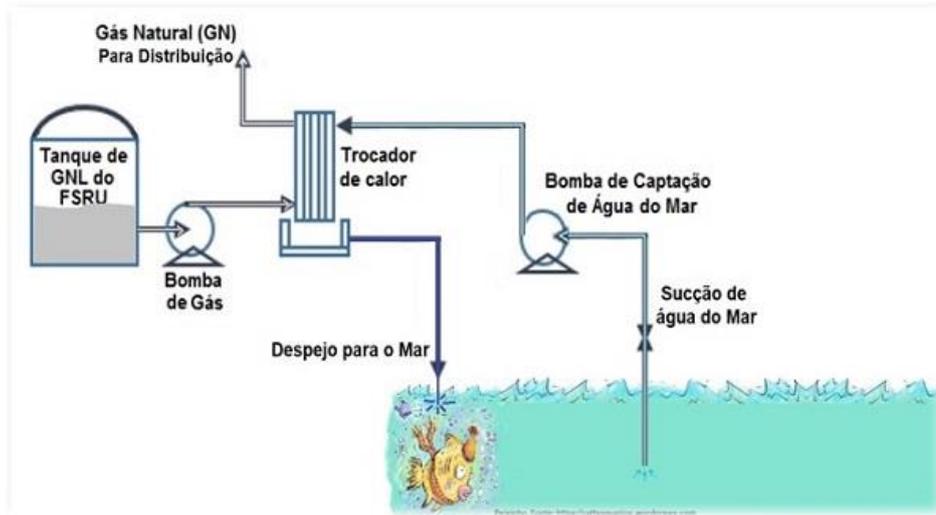


Navio boma 1 - Navio Metaneiro e o Navio Regaseificador.

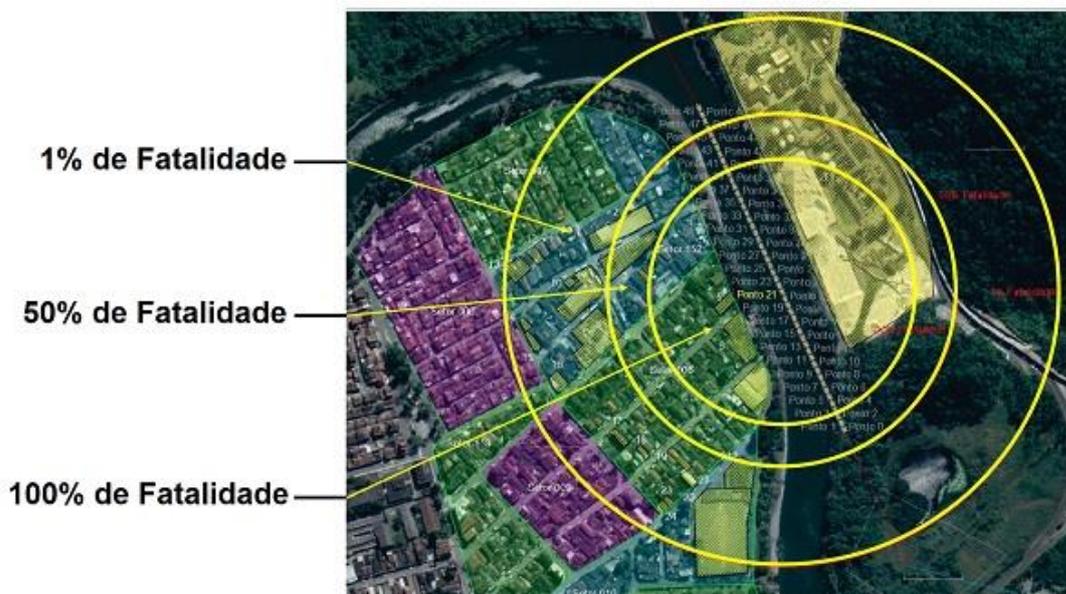
Fonte: https://staticshare.america.gov/uploads/2017/08/shutterstock_341612906_1.jpg.

Ainda podemos relacionar mais quatro situações importantes: 5) A potência contida nesse gás é elevadíssima, e em caso de acidente atingirá uma vasta região da cidade e do porto, podendo até mesmo atingir a cava subaquática carregada de substâncias químicas tóxicas; 6) Toda a operação de descarga dos navios e o gasoduto de transporte do gás de 8,5 quilômetros de extensão é inodoro (não tem cheiro), sendo odorizado apenas quando chega em Cubatão. Isso aumenta muito o perigo durante as operações de descarga e o transporte pelo gasoduto em Santos até Cubatão; 7) O gasoduto passará próximo de uma empresa que utiliza carga elevada de eletricidade para a eletrólise, o que aumenta o risco em caso de vazamento de gás; 8) Esse

gasoduto passará perto de comunidades, em que a análise de risco aponta que uma parcela da população do entorno sofrerá uma fatalidade de 100% em caso de acidentes graves.



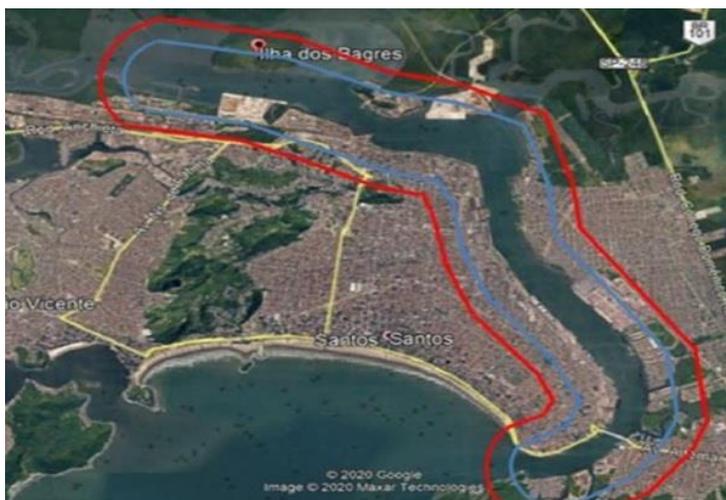
Navio bomba 2 - Vaporizador de Gás do Navio Regaseificador. Fonte: EIA-RIMA (adaptada).



Navio bomba 3 Comunidades em Risco – Jardim Costa e Silva, Cubatão/SP. Fonte: EIA-RIMA: figura 7.13, p. 198
Projeção do Cenário Acidental Relacionado ao Ponto nº 21.

Do ponto de vista da ética da vida (pensando nos cuidados com a natureza em geral) quais as implicações da instalação para o presente e o futuro, já que também abre precedentes?

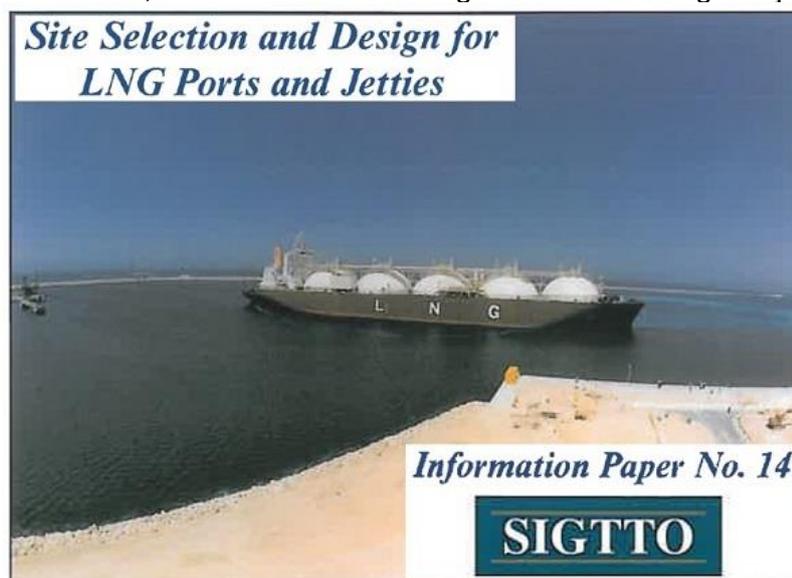
Jeffer e Paulo – Não há uma avaliação do risco social realizada por empresa competente. Segundo a decisão do Tribunal de São Paulo o EIA-RIMA possui várias omissões. Nos processos de desenvolvimento humano sustentável, devemos considerar inicialmente duas naturezas: uma que compõe o meio, a fauna e a flora e outra, a natureza humana. Segundo afirmou o presidente da Lloyd's de Londres, uma empresa de seguros marítimos de mais de 300 anos de tradição, um navio de gás desse porte tem um potencial de uma pequena bomba atômica, já o físico, advogado e escritor americano Dr. Amory Bloch Lovins, nomeado pela revista TIME uma das 100 pessoas mais influentes do mundo em 2009, na página 88 do seu livro "POWER BRITTLE" afirma que: "O conteúdo de energia de um único navio metaneiro GNL padrão (de cento e vinte e cinco mil metros cúbicos) é equivalente a sete décimos de um megaton de TNT, ou cerca de cinquenta e cinco bombas de Hiroshima".



Navio bomba 4 Extensão de Possíveis Danos em Caso de Acidente Grave. Fonte: Ação Civil Pública do Ministério Público do Estado de São Paulo.

O físico certamente utilizou um cálculo conservador adotando o potencial total contido no gás de cinquenta milhões de joules por quilo de GNL (gás natural liquefeito, que é o mesmo gás metano [CH₄] liquefeito). Empresas especializadas indicam em suas publicações técnicas que severas ações de segurança devem ser consideradas na implantação de projetos envolvendo navios metaneiros, popularmente chamados de “navios-bombas”.

Por exemplo, a SIGTTO aduz em seu relatório (Information Paper nº 14) que, no caso de um derramamento de GNL, a possível extensão de uma nuvem de gás deve ser considerada como o risco de ignição do gás (GNL) que, se derramado pode se estender por distâncias consideráveis. Mesmo os riscos marginais restantes podem ser inaceitáveis em um negócio onde um registro de segurança de primeira linha é vital para manter a confiança. E afirma que precauções devem ser adotadas para limitar as fontes de ignição no cais e em seus arredores. A conceituada empresa apresenta critérios específicos que são essenciais para um lugar seguro à descarga dos navios de GNL, entre eles estão: 1. encontrar um local adequadamente distante dos centros de população; 2. Deve se fornecer uma posição segura, fora de outros tráfegos e ação de ondas; 3. determinar derramamento máximo crível, alcance de nuvens de gás e zonas de segurança livres de ignição.



Navio bomba 8

A outra empresa especializada, SANDIA National Laboratories, em seu Relatório nº 2005-7339 atualiza os dados anteriores descrevendo que os cálculos iniciais de dispersão de GNL, agora

baseadas na comparação código-a-código referente ao cenário de violação de 2 tanques, de 7 m², obteve um limite de inflamabilidade mínima (LFL) de uma nuvem de gás entre 7 e 11 Km.

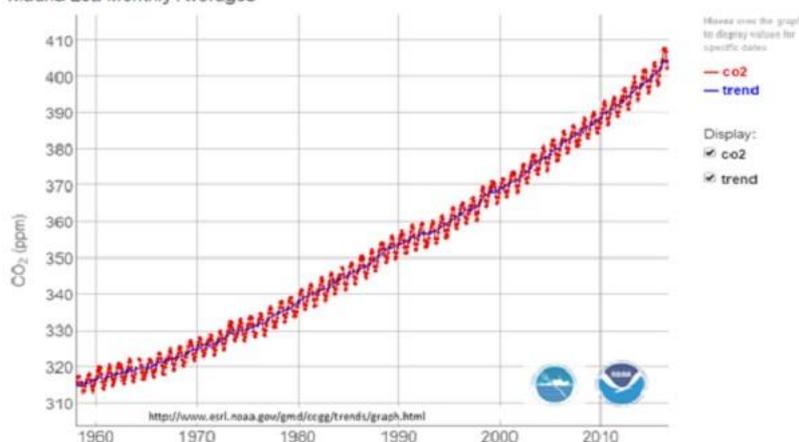


Navio bomba 9

A questão é grave. Nesse sentido, o Ministério Público do Estado de São Paulo está correto em sua ação e o TJSP em sua decisão de mandar paralisar a implantação do terminal, na medida que não inviabiliza o projeto, pois o pedido é a mudança de localização do terminal. Ocorre que o recurso da Procuradoria do Estado por meio da Lei nº 8.437/92, que dispõe sobre a concessão de medidas cautelares contra atos do Poder Público e dá outras providências, conseguiu derrubar no STJ a liminar do Tribunal de São Paulo alegando, como pressuposto exigido na lei, manifesto interesse público para evitar grave lesão à economia pública, pois haveria perda de ICMS. O que não se entende, é como se pode perder um ICMS que não existe. Três outras lesões que são previstas nessa mesma lei, podem ser acolhidas para evitar lesão grave à ordem, à segurança e à saúde. No entanto, o mesmo risco de se perder um ICMS que não existe, se tem quando se omite o risco à segurança e à saúde que o navio metaneiro (navio-bomba) pode causar em caso de acidente grave.

Não estamos atuando contra o empreendimento ou contra a importação do gás que pode servir ao desenvolvimento social, se bem utilizado, apesar da necessidade mundial que se tem de reduzir a queima de combustível fóssil frente às mudanças climáticas que estão cada vez mais severas, e o gás natural liquefeito é um combustível fóssil. O que estamos questionando, corroborando o Ministério Público e o TJSP é o modo como está sendo desenvolvido, com omissões e que não traz segurança para população, para o meio ambiente e para a própria economia regional.

Curva de Keeling: médias mensais e tendência anual de concentração de CO₂: mar/1958 a set/2016
Mauna Loa Monthly Averages



Navio bomba 6 - Elevação da taxa de CO₂ na atmosfera – Gás de efeito estufa.

Fonte: <https://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/562392-a-concentracao-de-co2-ultrapassou-definitivamente-as-400-ppm>.

Do ponto de vista da presença da sociedade na gestão do direito à vida e da natureza, o que precisa ser melhorado em termos de canais e escuta da participação cidadã?

Jeffer e Paulo - Nos últimos anos temos assistido o desmonte do sistema nacional de meio ambiente. Na esfera federal há a desestruturação do Conselho Nacional de Meio Ambiente, em que, de 96 membros foi reduzido para 23. Dos 22 assentos, anteriormente destinados à sociedade civil por eleição entre seus pares, agora são apenas 4 e definidos por sorteio. A Comissão Nacional de Segurança Química (Consasq) foi extinta, assim como a Comissão Nacional do Benzeno. E ainda no plano do trabalho, onde tem início as mazelas químicas ambientais, de saúde pública e coletiva, o governo do Brasil está se opondo à inclusão do trabalho seguro e saudável' como princípio interacional.

Em nível Estadual não foi diferente, houve a fusão do Conselho de Meio Ambiente com o Conselho de Infraestrutura; Entidades da Sociedade Civil acionam o governo estadual na justiça buscando restabelecer as estruturas da pesquisa científica no estado, que se encontram no limbo após a extinção dos Institutos Florestal, Geológico e de Botânica. A Cetesb parece que vem licenciando sem atenção necessária. Isso levou o Coletivo das Entidades Ambientais do Estado de São Paulo a abandonar as últimas eleições do Conselho Estadual de Meio Ambiente (Consema), o que pode estar demonstrando o atual estágio nefasto do sistema ambiental do Estado. E na esfera municipal a coisa também não anda bem, projetos dessa magnitude não é discutido no Conselho e sequer na Câmara Legislativa.

Há de fato, atualmente, um afastamento forçado do controle social das esferas de discussões e decisão, o que denota um terrível e insanável falta de governança nos três níveis e esferas de governo para tratar de matéria como essa, o que traz insegurança ambiental e para populações nas áreas de influência desses empreendimentos mal avaliados e muita insegurança jurídica, uma vez que ativos econômicos importantes à sociedade estão sem uma avaliação adequada, portanto, se tornando inseguros a toda sociedade.



Navio bomba 7 - Risco de Acidente Grave com Vazamento do Conteúdo. Exemplo recente: colisão do Navio Cap San Antonio ocorrido em 20/06/2021.

Fonte: <https://www.fazcomex.com.br/blog/acidente-navio-porta-containers-cap-san-antonio/>

Nesse sentido, há necessidade de controlar a propaganda parcial, eliminando o convencimento e a influência sobre a opinião pública por meio de poder econômico, que estampam nos jornais, rádios e TVs propagandas parciais pagas, sem que se tenha o direito de resposta; é preciso retomar a participação cidadã, melhorando a democracia participativa, diminuindo o poder da democracia representativa que, tende a refletir pouco a vontade do povo de fato, causando assim o esvaziamento do poder do povo. Outra questão é, que a população tenha oportunidade de acesso às informações completas e as dimensões corretas dos riscos, no sentido de se ter

conhecimento de fato, caso contrário, somente quem tem rédeas do poder econômico conta o seu lado da história, ou seja, nesses casos, vão dizer que os riscos são inexistentes ou mínimos.

Poucos espaços possibilitam a publicação de matérias como essa da Portogente que contribuem para mostrar que há uma outra versão, que oferece à população o direito à informação qualificada e abrangente, em resumo, o direito de "olhar para cima".

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 21/02/2022

LOG-IN TEM ALTO ÍNDICE DE SEGURANÇA EM SUAS OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS

Assessoria de Comunicação

Mais de 85 mil viagens foram realizadas em 2021, com zero roubo de cargas. Monitoramento permanente e treinamentos periódicos de motoristas são algumas ações preventivas adotadas



Log In 2A Log-In Logística Intermodal comemora os bons índices de segurança obtidos em suas operações rodoviárias, serviço complementar à cabotagem. Somente no ano passado, a empresa realizou mais de 85 mil viagens de caminhão, com zero roubo de cargas. Os sinistros nas estradas, incluindo colisões e tombamentos, somaram apenas sete ocorrências. Esse resultado é atribuído às diversas medidas preventivas de segurança implementadas pela companhia nos últimos três anos e reforça o baixo índice de sinistralidade na cabotagem em relação ao modal rodoviário de longa distância.

O bom desempenho nas operações terrestres da Log-In vai na contramão do aumento no número de acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). De acordo com dados do Painel CNT, houve um aumento de 1,6% em 2021 em relação a 2020, passando de 63.447 para 64.452 casos, na maioria, envolvendo transporte de cargas em caminhões. Esse número equivale a aproximadamente 80 acidentes a cada 100 km percorridos. O levantamento aponta ainda que 60,2% dos acidentes foram por colisão, ou seja, poderiam ter sido evitados, o que mostra imprudência do condutor ao volante.

Responsável pela gestão das operações terrestres da Log-In, o diretor de Atendimento e Inovação, Felipe Gurgel, aponta a prevenção como o melhor caminho. "Temos investido muito em segurança nos últimos anos e adotado critérios rigorosos para avaliar a atuação de nossos fornecedores, como, por exemplo, acompanhamento de jornada de trabalho dos motoristas subcontratados e controle de velocidade. A gestão da segurança de nossos parceiros rodoviários tem sido fundamental para atingirmos essa boa performance", contou. O executivo acrescenta que caso os motoristas não cumpram os requisitos estabelecidos, estarão cometendo uma infração e retornarão às operações somente se comprovarem treinamento e mudança no perfil.

Programas de melhoria contínua

Para aprimorar cada vez mais as operações intermodais, a companhia criou no ano passado o Programa de Segurança Log-In, em parceria com a gerenciadora de risco Opentech, para maior controle de riscos de acidentes e melhor gestão de sua operação junto às transportadoras que não estejam atuando dentro das conformidades. Esse parceiro ajuda a garantir o máximo de rastreamento de carga agindo preventivamente em situações atípicas, como paradas indevidas ou desvios de rota, entre outras atribuições no programa.

Segundo o presidente da Opentech, Diego Gonçalves, é preciso investir alto em pessoas, tecnologia e digitalização para que as operações sejam uma referência em nível de serviço e redução da sinistralidade. "Atuamos para garantir a integridade dos produtos transportados, mitigando roubos, furtos e acidentes. Nosso monitoramento on-line vai desde a geração da

demanda até a entrega no destino final, com uma equipe dedicada às operações por nível de criticidade, aumentando, assim, a segurança, agilidade e qualidade logística oferecida aos clientes da Log-In", pontuou.

Outra ação adotada recentemente visando a melhoria contínua foi a criação de selos de qualidade para os transportadores parceiros. Atualmente, cerca de 95% das operações da Log-In são realizadas por empresas certificadas com selos ouro, prata e bronze. A iniciativa promove maior segurança nas operações terrestres e estimula boas práticas ambientais, fatores que contribuem diretamente para a integridade da carga dos clientes. Os fornecedores contam ainda com um fórum mensal de segurança para troca de experiências.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 21/02/2022

A HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS NÃO SE CALA

Editorial Portogente

No longo prazo, nenhuma atividade permanecerá totalmente imune à automação.

A história nos instrui sobre o significado das coisas. Como Portogente vem alertando, o debate do programa de desestatização do ministério de Infraestrutura (Minfra), para o Porto de Santos, ocorrido na Câmara Municipal de Santos no dia 16 último, pode promover a pior solução: não ocorrer a reforma do atual e superado modelo de gestão, por causa da inépcia do governo federal. A saída é instalar esse processo, de múltiplos interesses, junto ao problema a ser tratado.



Leia também

O Porto de Santos escreve o seu futuro - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114715-o-porto-de-santos-escreve-o-seu-futuro>

Dois casos, entre outros, ilustram essas incertezas. A Autoridade Portuária de Santos – SPA está envolvida numa contratação de dragagem judicializada, porque desrespeita o princípio constitucional de economicidade; ao mesmo tempo, alega resultado financeiro de sucesso histórico. Na audiência pública, na Câmara Municipal de Santos - Porto: Privatização E Trabalho - foi bem demonstrado que não haverá os investimentos anunciados como base da reforma.

Confira

Audiência Pública: Porto - privatização e trabalho

<https://www.youtube.com/watch?v=d4TzIWSGhhM>

Nesse clima de insegurança, são inúteis os eufemismos de que o programa do governo não é definitivo e aceita contribuições. É desfavorável tentar fazer triunfar a apresentação sobre a significação, em tempo de campanha política. A magia de criar os empregos, prometidos por uma gestão não profissionalizada que desemprega, não produz eco com o discurso da intensificação de capital, porque essa estratégia não está alinhada à expansão do negócio portuário nem aos princípios da secular atividade.

Leia também

Nuvem de lama da dragagem sobre o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114656-nuvem-de-lama-da-dragagem-sobre-o-porto-de-santos>

O debate sobre o navio-tanque de gás no Porto de Santos continua

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114696-o-debate-sobre-o-navio-tanque-de-gas-no-porto-de-santos-continua>

Frederico Bussinger assessora o setor sindical nesse debate, com análises profundas e propostas muito bem elaboradas. Desse modo, Câmara Municipal, o governo municipal e setores representativos da comunidade portuária dispõem de uma pauta robusta e detalhada para alinhar fatos e problemas; assim, poder reconhecer e tratar as questões principais do maior porto do Brasil. A primeira conclusão é de que se faz necessária mais uma audiência pública.

Leia também

Santos2050 baliza o debate dos portos nas eleições de 2022

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114664-santos2050-baliza-o-debate-dos-portos-nas-eleicoes-de-2022>

A Câmara Municipal de Santos faz uma contribuição relevante para que o debate do complexo portuário da cidade seja uma base sólida e histórica da sua transição para ser porto do século XXI. O Porto de Santos é a razão da sua região; uma infraestrutura e um fator de produção essenciais à premente reindustrialização e ao desenvolvimento do Brasil.

Leia também

O ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 21/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ESTATAL DO IRÃ DIZ QUE PODE TRIPLICAR EXPORTAÇÃO DE UREIA AO BRASIL

Fonte: *Brasilagro* (21 de fevereiro de 2022)



Estatl do Irã diz que pode triplicar exportação de ureia ao Brasil – Foto: Antonio Araujo/Mapa

O Irã poderá triplicar as exportações de ureia para o Brasil, segundo disseram representantes da estatal iraniana National Petrochemical Company (NPC) à ministra da Agricultura, Tereza Cristina. Em reunião com a ministra, que está no Irã, nesta sexta-feira (18), o presidente da empresa Morteza, Shah-

Mirzaei, disse que as exportações de ureia para o Brasil poderão chegar a 2 milhões de toneladas por ano, conforme nota divulgada pela pasta. De acordo com dados do ministério, atualmente, o Irã exporta 600 mil toneladas por ano ao País.

No encontro, a ministra reforçou o interesse brasileiro no fertilizante produzido no Irã. “Essa garantia de que teremos um volume maior para importar do Irã será muito boa para a agricultura brasileira. Em parceria com o Irã, asseguraremos a compra estratégica desses insumos para continuar produzindo mais alimentos, com maior eficiência”, disse a ministra.

A NPC é uma filial do Ministério do Petróleo Iraniano e é responsável pelo desenvolvimento e funcionamento do setor petroquímico iraniano. Conforme o ministério, atualmente, o país é o segundo maior produtor e exportador de produtos petroquímicos do Oriente Médio. O presidente

da NPC afirmou que a estatal possui mais de 140 produtos petroquímicos, incluindo a ureia, que podem ser comercializados.

Comércio

A ministra também participou de um almoço no Fórum Empresarial Brasil-Irã. No evento, Tereza Cristina disse que o Irã se tornou o principal cliente da agricultura brasileira no Oriente Médio, importando soja, milho e carnes. Ela destacou que, além destes produtos, há interesse do Brasil em exportar algodão, arroz e açúcar ao país.

Segundo a ministra, em contrapartida, o Brasil pode adquirir mais produtos que já importa do Irã, como nozes, castanhas e frutas secas, além de comprar outros gêneros como o açafrão e o trigo. “Estou segura de que encontraremos o caminho certo para superar quaisquer adversidades e intensificar nosso comércio bilateral em benefício mútuo”, disse a ministra aos empresários iranianos.

Tereza Cristina enfatizou que uma alternativa passível de ser mais explorada entre os dois países é o comércio barter trade, levando grãos ou outras commodities brasileiras para o Irã e, nas mesmas embarcações, trazendo ureia e outros petroquímicos ao Brasil. “Há tradings brasileiras que já conhecem esse caminho e podem trabalhar para ampliar esse tipo de intercâmbio e oferecer produtos do nosso agro a preço mais atraente”, afirmou a ministra.

Amanhã, a ministra deverá se encontrar com o ministro da Agricultura do Irã, Seyed Javad Sadati Nejadi, e empresas públicas importadoras de alimentos. Tereza Cristina retorna ao Brasil neste domingo (20) (Broadcast, 18/2/22)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/02/2022

ITAQUI PORTO DO FUTURO: PROGRAMA DE PESQUISA APLICADA AO SETOR PORTUÁRIO

Informação: Porto do Itaquí (21 de fevereiro de 2022)

Foto: Porto do Itaquí



setores mais importantes do país.

Com o objetivo de contribuir para o aumento de estudos e pesquisas aplicadas ao setor portuário e marítimo, a EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, responsável pela gestão do Porto do Itaquí, lançou nesta sexta (18), o Programa Porto do Futuro. Desenvolvido em parceria com a FAPEMA – Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico do Maranhão. O programa inédito é uma porta de acesso para pesquisadores, principalmente em nível de mestrado e doutorado, aos desafios cotidianos de quem vive e movimenta um dos

“Nosso Complexo Portuário já é o maior em movimentação de cargas do país e o Itaquí um dos principais portos brasileiros, considerando um hub em economia e logística. Temos também dois novos portos se instalando na Baía de São Marcos. Precisamos ver refletido na comunidade acadêmica local o interesse e a produção de conhecimentos sobre o setor marítimo e portuário”, afirma o presidente do Porto do Itaquí, Ted Lago.

“Esse programa visa sobretudo atrair talentos e formar mão de obra especializada, gerando conhecimentos e colocando um setor milenar em contato com a tecnologia e ciência de ponta. Os jovens, cientistas e pesquisadores precisam enxergar nosso setor, suas cadeias produtivas e todo o universo marítimo e portuário como campo de estudo, desenvolvendo soluções que nos conectem com a inovação e nos preparem para desafios presentes e futuros”, completou.

Por meio de editais públicos, serão apoiados projetos de pesquisa científica de instituições de ensino do Maranhão voltados a um dos cinco eixos temáticos definidos pela Política de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação da EMAP.

A seleção das candidaturas vai avaliar sua aderência ao Planejamento Estratégico e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui, contemplando os projetos de pesquisa que apontem melhorias nas operações portuárias, aperfeiçoem o sistema de gestão ambiental, tornando o porto cada vez mais verde e sustentável, investiguem os impactos das cadeias produtivas movimentadas pelo Itaqui no desenvolvimento socioeconômico da região.

Os candidatos também devem apresentar propostas que fomentem a apropriação do conceito de cidade portuária, que tornem o Itaqui um porto mais inteligente, com maior interconectividade entre ativos físicos e digitais, impulsionando seu desenvolvimento tecnológico e que contribuam para uma gestão pública mais moderna, desenvolvendo estudos voltados a modernização e maior eficiência das Autoridades Portuárias.

O que se espera, com essa iniciativa, é que o conhecimento gerado a partir do Porto do Futuro seja compartilhado com outros portos, criando uma rede de intercâmbio de saberes e experiências. Por isso a EMAP está provocando os demais atores que integram o complexo portuário e industrial do Itaqui a valorizar e apoiar a pesquisa e a produção de conhecimentos conectando nossas empresas com a ciência e o ecossistema de inovação.

“Os portos têm natureza global e são universos complexos, conectados a temas da logística, economia, ecologia, engenharia, administração, oceanografia, e tantas outras áreas de conhecimento. Precisamos construir pontes com quem estuda, pesquisa e desenvolve tecnologia sob pena de ficarmos parados no tempo, perdendo competitividade”, destaca Ted Lago.

Em março será lançado pela FAPEMA o primeiro edital público para concessão de bolsas de pós-graduação e seleção de projetos de pesquisa do programa Porto do Futuro. Ainda neste ano serão também lançados editais para intercâmbio de estudantes e pesquisadores em outros portos do mundo e um prêmio para reconhecer os melhores trabalhos acadêmicos e jornalísticos cujo foco seja a atividade portuária. Para saber mais, fique atento as redes sociais e site do Porto do Itaqui www.portodoitaqui.com.br.

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

Data: 21/02/2022

CAMINHÕES DA MARINHA CHEGAM EM PETRÓPOLIS COM 25 TONELADAS DE DONATIVOS

Informação: *Marinha do Brasil (21 de fevereiro de 2022)*



Caminhões da Marinha transportaram 25 toneladas de doações para Petrópolis

Após quatro dias da tragédia causada pelas chuvas em Petrópolis (RJ), uma das mais importantes cidades da Região Serrana do estado, a Marinha do Brasil (MB) permanece mobilizada para tentar amenizar o sofrimento da população e auxiliar as autoridades locais e a Defesa Civil nas ações de recuperação da cidade.

Na manhã de hoje (19), um caminhão da MB chegou a Petrópolis com dois contêineres e 25 toneladas de suprimentos (água, roupas e alimentos) vindos de São Bernardo do Campo (SP), oriundos do Programa Pátria Voluntária. As doações foram entregues no Colégio Santa Catarina, localizado no Centro.

Emocionada, a Diretora do colégio, Mônica Chung, destacou, no momento do recebimento dos itens doados, que a mobilização é uma demonstração de amor no meio de uma catástrofe e ressaltou a importância das doações. “A gente teve que unir forças, juntamente com a Marinha e com os responsáveis pelo Programa Pátria Voluntária, para arrecadar o máximo de doações, que serão muito importantes para as famílias que foram afetadas pela situação que estamos passando. Essa mobilização é muito importante para nós”.

Em entrevista concedida à Agência Marinha de Notícias hoje pela manhã, o Prefeito de Petrópolis, Rubens Bomtempo, ressaltou a parceria entre a Marinha e a Prefeitura na execução de diversas ações desde o início da semana. “Nesse momento difícil que estamos vivendo, ter a Marinha do Brasil aqui no nosso município nos dá muita tranquilidade, principalmente na área de saúde. Tenho certeza de que, desta forma, o povo petropolitano se sente mais protegido e mais amparado. Ainda mais porque nós tivemos a nossa UPA interditada por causa do estrago causado pelas chuvas”.

O Hospital de Campanha da Marinha, que está funcionando no SESI Petrópolis, conta com instalações ambulatoriais e de UTI e uma equipe formada por médicos, enfermeiros e farmacêuticos. Além do HCamp, a MB conta com um helicóptero UH-15, 60 viaturas e cerca de 300 militares. Esses números variam dia a dia, a depender das necessidades de apoio que se apresentam.

Também foi realizada, hoje, pelo Grupamento de Fuzileiros Navais que está atuando no local, a desobstrução e o controle de trânsito em diversas ruas e avenidas da cidade.

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

Data: 21/02/2022

A ESCASSEZ DE CONTÊINERES ESTÁ DIMINUINDO, MAS A DEMANDA CONTINUA ALTA

Informação: The Maritime Executive (21 de fevereiro de 2022)



Foto: The Maritime Executive

Embarcadores e transportadores estão começando a ver um retorno à normalidade na disponibilidade de contêineres após a escassez que ajudou a alimentar a interrupção da cadeia de suprimentos no ano passado.

Os principais locadores de equipamentos de caixa relatam que o aumento da produção de contêineres – juntamente com a estabilização dos preços – aliviou algumas das restrições da cadeia de suprimentos observadas nos últimos meses. Embora a oferta deva atender à demanda este ano, o mercado de contêineres permanece apertado.

“Esperamos que o fornecimento de contêineres acompanhe melhor a demanda em 2022 devido ao aumento dos volumes de produção de novos contêineres, e os preços dos novos contêineres caíram mais de 10% de seu nível máximo para cerca de US\$ 3.400 por contêiner seco de 20 pés. No entanto, os preços de novos contêineres permanecem muito acima de sua faixa histórica, e as taxas de arrendamento de mercado e os preços de venda de contêineres usados também permanecem muito altos”, disse Brian Sondey, CEO da Triton International, após a divulgação dos resultados anuais da empresa.

Ele acrescentou que, embora a economia global permaneça sujeita a maior incerteza devido à pandemia do COVID-19, a empresa espera que a demanda geral de contêineres permaneça forte ao longo do ano. “Nossos clientes estão antecipando que o consumo de mercadorias e os volumes de comércio permanecerão elevados, e eles esperam que os desafios operacionais que diminuem os tempos de giro dos contêineres sejam difíceis de resolver”, disse ele.

O CEO da Textainer, Olivier Ghesquiere, observou que, embora os arrendadores continuem a ver oportunidades de crescimento com rendimentos atraentes este ano, eles estão começando a ver níveis mais normalizados de despesas de capital de contêiner após um ano recorde. “Como o volume de comércio permanece elevado, as companhias de navegação continuaram a aumentar sua capacidade, além de posicionar contêineres adicionais em locais com demanda excedente”, disse Ghesquiere.

Ele acrescentou que o impacto do COVID-19 também continua afetando o mercado geral, prolongando a interrupção da cadeia de suprimentos – e criando demanda adicional por contêineres.

A Triton e a Textainer são as maiores locadoras de contêineres intermodais do mundo, com uma frota de contêineres de 7,3 milhões de TEUs e 4,3 milhões de TEUs, respectivamente. Ambas as empresas relataram ganhos impressionantes no ano inteiro, impulsionados por um aumento nos preços de arrendamento devido à crise de escassez de contêineres.

Em 2021, o fornecimento de contêineres lutou para acompanhar a demanda durante a maior parte do ano, apesar de um aumento significativo na produção de novos contêineres. Isso levou a preços recordes para novos contêineres e taxas de locação muito altas no mercado.

Dados da consultoria global de transporte Drewry mostram que as taxas de aluguel de contêineres aumentaram significativamente nos últimos meses, ultrapassando o limite de US\$ 6.500 no segundo trimestre de 2021. Esse foi o valor mais alto desde que a Drewry começou a monitorar os preços dos equipamentos de contêineres em 1998.

Em 2021, a consultoria projetou a produção anual de contêineres para atingir 5,2 milhões de TEUs, representando um aumento de 67% em relação ao ano anterior. Embora os principais compradores do equipamento tenham sido locadores, respondendo por 68% das compras, as transportadoras também estão investindo mais em seus próprios pools de contêineres no curto prazo.

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

Data: 21/02/2022

20 ANOS DA ANTT E ANTAQ: AGÊNCIAS COMPLETAM DUAS DÉCADAS DE TRABALHO PELO TRANSPORTE DO BRASIL

Informação: IBL - Instituto Brasil Logística (21 de fevereiro de 2022)



Autarquias gerenciam infraestrutura e operação nos modais ferroviário, rodoviário, aquaviário e na atuação portuária, entre outros – Foto: Divulgação / IBL – Instituto Brasil Logística

A infraestrutura de transportes do Brasil está em festa! A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) completam 20 anos de instalação nesta sexta-feira (18). As autarquias foram criadas pela Lei nº 10.233/2001 e são responsáveis por implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura. Após 20 anos de atuação, as agências podem se orgulhar do legado de inovação e desenvolvimento que trouxeram para o país.

Ambas gerenciam, regulam, supervisionam e fiscalizam a prestação de serviços no transporte brasileiro. Enquanto a ANTT atua principalmente nos modais ferroviário, rodoviário e dutoviário, a Antaq foca no modal aquaviário, no transporte por cabotagem, na navegação marítima e na



atuação portuária, entre outros. O objetivo das agências é tornar a movimentação de passageiros e cargas mais econômicas, seguras e ágeis. Os grandes beneficiados são o cidadão e o Brasil.

Tanto a Antaq quanto a ANTT buscam o cumprimento de padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade e pontualidade nos fretes e tarifas. As principais linhas de atuação das agências incluem a promoção de pesquisas, a adoção de tecnologias e uso de práticas sustentáveis e racionais para desenvolver o transporte no Brasil. Sempre em defesa do interesse comum do Brasil e brasileiros.

O Senador Wellington Fagundes (PL-MT), presidente da Frenlogi, parabenizou as duas autarquias pelos seus 20 anos de história. “Quero desejar meus parabéns a todos os servidores, diretores e colaboradores que fizeram e fazem parte da ANTT e da Antaq. A capilaridade, qualidade e extensão da infraestrutura de transportes do Brasil são vitais para a economia do país, e as duas autarquias tiveram participação decisiva nas conquistas das últimas décadas”, saudou o parlamentar.

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

Data: 21/02/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIOS DA ECONOMIA E DEFESA LANÇAM CONSULTA PÚBLICA PARA COMPRA CENTRALIZADA DE EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO E AGRÍCOLAS

Aquisições serão utilizadas na execução do programa Calha Norte, do Ministério da Defesa, e em outros programas com transferências voluntárias da União

O Ministério da Economia divulgou nesta segunda-feira (21/2) consulta pública sobre a aquisição de equipamentos de construção e agrícolas. As aquisições serão utilizadas na execução do Programa Calha Norte (PCN), do Ministério da Defesa, e em outros programas que necessitam da compra desses equipamentos por meio de recursos originados de transferências voluntárias da União. A ação faz parte da parceria entre os Ministérios da Economia e da Defesa para a centralização de procedimentos licitatórios e gerenciamento de registro de preços. A consulta pública vai até o dia 10 de março pelo portal Participe + Brasil.

O certame visa à compra de cerca de 450 máquinas pesadas – dentre carregadeiras, escavadeiras, retroescavadeiras, motoniveladoras, rolos compactadores e tratores –, em valor global de aproximadamente R\$ 250 milhões. A quantidade estabelecida de equipamentos é adequada aos conveniados do PCN, mediante transferências voluntárias de recursos orçamentários.

O Programa Calha Norte foi instituído em 1985 e integrado ao Ministério da Defesa em 1999. Criado para contribuir para a integridade territorial e a promoção do desenvolvimento ordenado e sustentável na sua área de atuação, o PCN abrange, atualmente, 619 municípios, distribuídos em 10 estados: Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins.

A centralização dos procedimentos presta apoio a esses estados e municípios de forma a garantir eficiência, eficácia e celeridade na execução dos convênios atuais e futuros firmados no âmbito do PCN, que são registrados e disponíveis para consulta na Plataforma + Brasil.

Webinar

Sobre os procedimentos licitatórios para aquisição de equipamentos para o PCN e outros programas, o Ministério da Economia realizará na quarta-feira (23/2), às 9 horas, webinar para



orientar órgãos e entidades estaduais e municipais, bem como fabricantes dos equipamentos listados, rede de concessionárias e revendas autorizadas.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

SUPERÁVIT PRIMÁRIO DOS ESTADOS E DF CRESCE 91% EM 2021 E ATINGE R\$ 124 BILHÕES

Baixo crescimento de despesas e retomada da economia contribuíram para o resultado, que foi positivo em todas as unidades da Federação

Os estados brasileiros e o Distrito Federal tiveram um superávit primário de R\$ 124,1 bilhões em 2021, valor 91% maior que o de R\$ 64,8 bilhões registrado em 2020. Todas as 27 unidades da Federação ficaram superavitárias. Mato Grosso (23%) e São Paulo (21%) foram os estados que tiveram os melhores resultados primários em proporção às suas Receitas Correntes Líquidas – RCL. Em termos absolutos, os maiores valores foram de São Paulo (R\$ 41,9 bilhões) e Rio de Janeiro (R\$ 14,8 bilhões), enquanto os menores foram do Piauí (R\$ 114 milhões) e do Pará (R\$ 498 milhões).

O congelamento de despesas, fruto de contrapartida exigida pela União em troca de recursos financeiros para o combate à pandemia do coronavírus, e a retomada da economia foram fatores que contribuíram para o resultado positivo.

Os dados são do Relatório Resumido de Execução Orçamentária em Foco dos estados + DF publicado nesta segunda-feira (21/02) pelo Tesouro Nacional. O RREO em Foco - estados e DF apresenta os principais dados da execução orçamentária das 27 unidades da Federação, possibilitando a comparação de sua situação fiscal, e é feito com base nos documentos que os próprios entes publicam no Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro – Siconfi, gerido pelo Tesouro.

Rio de Janeiro (36%) e Roraima (21%) apresentaram os maiores crescimentos, em termos percentuais, de suas receitas correntes em 2021 na comparação com 2020. Por outro lado, a receita cresceu menos no Piauí (1%). Quanto às despesas correntes, Rio de Janeiro e Roraima também foram os estados que tiveram maior acréscimo, de 19% e 27%, respectivamente. O Espírito Santo foi o estado que mais conteve o crescimento de suas despesas, com um aumento de R\$ 73 milhões, menos de 1% comparado com 2020.

Outro indicador importante da saúde fiscal de um estado é a poupança corrente, que equivale ao valor das receitas correntes menos as despesas correntes empenhadas. Esse é um número que, se for positivo, aponta para a autonomia para realizar investimentos com recursos próprios; quando negativo, mostra a dependência de receitas de capital para realizá-los. Mato Grosso, com 28%, e Alagoas e Espírito Santo, cada um com 24%, foram os estados que alcançaram os maiores percentuais de poupança corrente em relação à RCL. Não à toa, esses três estados também figuram entre os que tiveram os maiores percentuais de investimento sobre a receita total.

A Variação da Dívida Consolidada também é um sinal da saúde fiscal de um ente federado. Nesse quesito, os estados que mais conseguiram reduzir suas dívidas entre 2020 e 2021 foram Tocantins (-11%) e Mato Grosso (-8%). Já Piauí e Amapá foram os que tiveram os maiores crescimentos da dívida consolidada, de 37% e 31%, respectivamente.

Quando um estado não paga todas as despesas orçadas durante um ano fiscal, ele inscreve essas despesas empenhadas e liquidadas em restos a pagar. O percentual de restos a pagar pagos ao longo do ano é um indicativo da dificuldade de pagar despesas antigas. Goiás, Amapá e Minas Gerais conseguiram pagar em todo o ano passado menos de 20% do que haviam inscrito

em restos a pagar na virada de 2020 para 2021. Sergipe, na outra ponta, pagou 86% do que havia inscrito.

Painel RREO em Foco -Estados + DF

Juntamente com a publicação do RREO em Foco Estados + Distrito Federal, o Tesouro Nacional lança hoje, no portal Tesouro Transparente, o Painel RREO em Foco -Estados + DF.

A página permite realizar consultas e pesquisas de dados dos entes federados a partir de 2015, sendo possível traçar comparativos isolados de cada estado. A atualização do painel é bimestral, com informações prestadas pelos estados. Importante salientar que dados publicados anteriormente podem sofrer retificações, de acordo com novas declarações apresentadas pelos entes.



<https://www.tesourotransparente.gov.br/visualizacao/painel-do-rreo-em-foco-estados-df>

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

RECEITA DESTINA MERCADORIAS APREENDIDAS A MUNICÍPIOS DE MINAS GERAIS

As mercadorias serão destinadas à população de municípios em estado de emergência em consequência das chuvas

A Receita Federal encaminhou mais de 100 toneladas em mercadorias às mais de 30 mil pessoas atingidas pelas chuvas em Minas Gerais. Foram nove caminhões com eletrodomésticos, móveis, colchões, vestuários, calçados apreendidos pela Receita em Minas, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná. O material é fruto das operações de repressão e combate ao contrabando, descaminho, concorrência desleal e sonegação.

A primeira entrega foi realizada em 1º de fevereiro, destinada aos municípios de Governador Valadares, Almenara e Caratinga. Na ocasião, foram entregues 60 toneladas de mercadorias vindas do Porto de Paranaguá (PR), Porto de Santos (SP), São Paulo e Rio de Janeiro. Os produtos foram destinados às prefeituras e, depois, distribuídos para a população atingida. As destinações são exclusivas para municípios que estão em calamidade pública ou em condição de emergência em Minas Gerais.

Destinação sustentável

Os vestuários e calçados são descaracterizados para que tais produtos possam ser destinados. A legislação determina que tais vestuários sejam destruídos, mas, em uma iniciativa da Receita Federal, em parceria com as prefeituras municipais, os vestuários serão descaracterizados para que possam ser reutilizados. A iniciativa tem como propósito dar uma destinação sustentável a tais mercadorias.

"A comercialização de produtos importados que entraram no país sem o devido recolhimento de impostos prejudica toda a população, uma vez que é dos impostos que vêm os recursos que financiam a saúde, a educação, o saneamento básico", observa o delegado da Receita Federal no Sul de Minas, auditor-fiscal Michel Lopes Teodoro. "Essa destinação sustentável dos vestuários é uma forma de recuperar os valores dos impostos sonegados, já que esses vestuários serão doados para a população hipossuficiente."

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA PREGÃO ELETRÔNICO PARA CONTRATAÇÃO DE TÁXIGOV NO RIO GRANDE DO SUL

O governo do estado, a prefeitura de Porto Alegre e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul participam da licitação para atender até 30 mil servidores

O Ministério da Economia publicou nesta segunda-feira (21/2) pregão eletrônico para a contratação de serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades localizados em Porto Alegre (RS). Entre as 35 entidades participantes da licitação estão o governo do estado do Rio Grande do Sul, a prefeitura de Porto Alegre e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul. A expectativa é que o serviço seja utilizado por até 30 mil servidores. A economia estimada para o TáxiGov no Rio Grande do Sul é de R\$ 8 milhões, o que equivale a uma redução de 58,1% em relação aos atuais modelos de transporte.

A licitação visa à contratação de serviços de táxi, de transporte individual de passageiros, ou prestação de serviço de transporte por locação de veículos, com área de atuação em Porto Alegre. O contrato terá duração de 12 meses.

O TáxiGov – serviço de transporte de servidores por meio de aplicativo – já está presente em 210 órgãos e entidades. Até o momento, a medida gerou uma economia de mais de R\$ 33 milhões e também possibilitou o leilão de 137 veículos, que deixaram de ser utilizados por órgãos da Administração Pública. A venda desses carros resultou numa arrecadação de R\$ 1,9 milhão. Com essa iniciativa, houve a digitalização do serviço de transporte administrativo na Administração Pública, reduzindo em 22% o tempo médio de atendimento.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL ADERE AO TRANSFORMAGOV

Instituição centenária, criada em 1896, a UFRGS assinou plano para modernizar a gestão e promover melhores serviços à comunidade acadêmica

A Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) vai implementar medidas de modernização da gestão administrativa e racionalização de recursos no âmbito do Programa de Gestão Estratégica e Transformação do Estado (TransformaGov). A assinatura do Plano de Gestão Estratégica e Transformação Institucional (PGT) da instituição ocorreu no último dia 18 de fevereiro em evento híbrido, com a presença do reitor Carlos André Bulhões, no Ministério da Economia (ME), em Brasília. A UFRGS pactuou com o ME e a Secretaria Especial de Modernização do Estado 24 ações para execução até dezembro deste ano. As iniciativas envolvem as temáticas Governança e Gestão Estratégica, Informação Corporativa, Gestão de Pessoas, Patrimônio e Custeio e Painel Raio-X.

"Este é o primeiro plano do TransformaGov que assino desde que assumi a Secretaria de Gestão, no mês passado, e estou especialmente feliz que este seja com uma instituição centenária e que



se destaca não só pela sua qualidade acadêmica, mas também pela sua qualidade de gestão”, pontuou o secretário de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do ME, Caio Castelliano.

Castelliano ressaltou ainda a importância das atividades administrativas para o alcance de resultados positivos nas instituições de ensino: “Os bons índices educacionais de uma universidade são fruto, claro, do esforço da área-fim, mas ajudados e viabilizados pela área-meio. Quanto melhor a área de gestão trabalhar, mais e melhores resultados serão entregues à sociedade”.

Entre as ações pactuadas, a UFRGS se compromete a implantar o Programa de Gestão da instituição; definir estratégias de racionalização da ocupação predial, com o objetivo de reduzir custos de manutenção; avaliar a adoção da solução de Protocolo Digital; aderir à Rede + Brasil; e formalizar a adesão da UFRGS à Rede do TransformaGov no estado do Rio Grande do Sul.

A UFRGS, criada em 1896, possui uma comunidade acadêmica formada por 60 mil pessoas. De acordo com o reitor Carlos André Bulhões, as ações do PGT representam um importante instrumento de modernização. “Essa não é uma tarefa simples, pois traz uma mudança de cultura nas organizações, mas deve ser entendida como um processo permanente de aprimoramento, buscando atender plenamente as necessidades e os interesses da sociedade”, declarou.

TransformaGov

Instituído pelo Decreto nº 10.382/2020, o TransformaGov tem o objetivo de avaliar e modernizar a gestão estratégica dos órgãos integrantes da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional. O programa reúne um conjunto de soluções de curto e médio prazo já desenvolvidas pelo ME para apoiar os órgãos no desenvolvimento de novas soluções de aprimoramento da gestão. A Secretaria de Gestão e a Secretaria Especial de Modernização do Estado oferecem apoio às instituições para execução dos planos.

O TransformaGov compreende ações em cinco dimensões: Governança e gestão estratégica, Processos, Arranjos institucionais e estruturas organizacionais, Infraestrutura e logística e Gestão de Pessoas.

A UFRGS é a 27ª Instituição Federal de Ensino Superior (Ifes) a ingressar no programa, cuja adesão é voluntária para instituições de ensino.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL SOBE 56,7% E CHEGA A US\$ 2,33 BILHÕES NO ANO

Dados da Secex até a terceira semana de fevereiro mostram corrente de comércio de US\$ 68,41 bilhões, em alta de 21,7%, com US\$ 35,37 bilhões em exportações e US\$ 33,04 bilhões em importações

Abalança comercial brasileira atingiu superávit de US\$ 2,33 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de fevereiro, com alta de 56,7% pela média diária, sobre o período de janeiro a fevereiro de 2021. Já a corrente de comércio (soma das exportações e importações) chegou a US\$ 68,41 bilhões, com crescimento de 21,7%.

As exportações em 2022 já somam US\$ 35,37 bilhões, com aumento de 22,6%, enquanto as importações subiram 20,8% e totalizam US\$ 33,04 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (21/2) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do mês, as exportações cresceram 23,6% e somaram US\$ 15,74 bilhões, enquanto as importações subiram 16,6% e totalizaram US\$ 13,19 bilhões. Dessa forma, a balança



comercial registrou superávit de US\$ 2,55 bilhões, e a corrente de comércio alcançou US\$ 28,93 bilhões, subindo 20,3%.

Apenas na terceira semana de fevereiro, as exportações somaram US\$ 5,506 bilhões, enquanto as importações foram de US\$ 4,669 bilhões, resultando em um superávit de US\$ 837 milhões. A corrente de comércio foi de US\$ 10,174 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 terceira semana deste mês (US\$ 1,124 bilhão) com a de fevereiro de 2021 (US\$ 909,74 milhões), houve crescimento de 23,6%, com aumento nas vendas da Indústria Extrativista (+7,3%), dos produtos da Indústria de Transformação (+20,8%) e da Agropecuária (+73,3%).

Na Indústria Extrativista, os destaques foram as vendas de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+77,8%); minérios de cobre e seus concentrados (+59%); outros minerais em bruto (+125,7%) e pedra, areia e cascalho (+410,2%).

Já na Indústria de Transformação, o crescimento foi puxado pelas vendas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+251,5%); carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+70,4%); produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos (+656,8%); celulose (+29,5%) e farelos de soja e outros alimentos para animais, excluídos cereais não moídos, farinhas de carnes e outros animais (+14,8%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações refletiu, principalmente, o crescimento nas vendas de soja (+108,2%); café não torrado (+79,9%); trigo e centeio, não moídos (+775%); milho não moído, exceto milho doce (+19,8%) e madeira em bruto (+99,6%).

Importações no mês

Nas importações, a média diária até a terceira semana de fevereiro de 2022 (US\$ 942,13 milhões) ficou 16,6% acima da média de fevereiro do ano passado (US\$ 807,73 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras de produtos da Indústria de Transformação (+14%) e da Indústria Extrativista (+116,6%). Por outro lado, caíram as compras em Agropecuária (-13,9%).

Na Indústria de Transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+113,5%); válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+52,9%); medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+50,1%); compostos organo-inorgânicos, compostos heterocíclicos, ácidos nucléicos e seus sais, e sulfonamidas (+59,8%) e caldeiras de geradores de vapor, caldeiras de água sobreaquecida, aparelhos auxiliares e suas partes (+29.442,9%).

Por fim, na Indústria Extrativista a alta nas importações se deve, principalmente, à compra de gás natural, liquefeito ou não (+206,6%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+102%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+120,2%); outros minerais em bruto (+34,9%) e outros minérios e concentrados dos metais de base (+2,1%).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 21/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

EMBRAER TEM MAIOR CARTEIRA DE PEDIDOS FIRMES DESDE 2018

Por Gabriel Araujo

SÃO PAULO (Reuters) – A Embraer disse nesta segunda-feira que sua carteira de pedidos firmes acumulava 17 bilhões de dólares no final de 2021, o nível mais alto desde o segundo trimestre de 2018, mesmo depois que a Força Aérea Brasileira reduziu a encomenda de cargueiros KC-390 Millennium de 28 para 22 unidades.

A Embraer entregou um total de 55 jatos no quarto trimestre de 2021, segundo comunicado ao mercado. O valor inclui 16 aeronaves comerciais e 39 executivas.

No ano inteiro, as entregas totalizaram 141 jatos, disse a empresa.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/02/2022

CONGRESSO INICIA AGENDA GASTADORA DE 2022. VEJA O QUE JÁ FOI APROVADO

Por Paula Cristina



Em ano eleitoral, parlamentares priorizaram canalizar recursos para pautas que podem gerar votos, o que inclui desde auxílio à moradia de militares até uma redução pontual nos preços dos combustíveis (Crédito: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil)

Em ano eleitoral, a celeridade de propostas que pesam no bolso do governo federal já é uma tradição, mas este ano, em meio à crise do Orçamento e o estrangulamento das contas públicas, essa prática corriqueira tende a deixar a ganância ainda mais

problemática. Depois de um recesso de quase dois meses as Casas Legislativas voltaram aos trabalhos, e parecem empenhadas em aprovar medidas de caráter populista e caras.

Habitação militar

Na noite desta quarta-feira (16) o Senado jogou no colo do presidente a primeira mini bomba do ano: o projeto habitacional para policiais militares. O tema, que já havia sido defendido pelo presidente Jair Bolsonaro, é uma das benesses que a equipe econômica de Paulo Guedes esperava que não avançasse (ao menos não de forma tão rápida). O texto oferece benefícios para aquisição de imóveis para policiais civis, policiais militares, federais, rodoviários e penais, além de bombeiros, agentes penitenciários, peritos e guardas municipais. Em uma primeira análise, o programa deve custar cerca de R\$ 100 milhões ao ano para a União. A proposta envolve a Caixa Econômica Federal, que garantirá os subsídios e condições flexíveis para compra e vale apenas para servidores com salário de até R\$ 7 mil ao mês. “Esta MP cria um instrumento fundamental de concretização do direito à moradia digna dos profissionais de segurança pública em todo o país. O Programa Habite Seguro vem em boa hora”, disse o senador Marcos do Val (Podemos-ES), relator da proposta.

Transporte público



Os senadores também aprovaram um texto que obriga a União a custear a isenção da tarifa do transporte público para idosos. A estimativa é que o governo precise desembolsar cerca de R\$ 5 bilhões ao ano para este fim. A proposta foi articulada entre o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) e agora segue para a Câmara. Na capital Paulista, o prefeito Ricardo Nunes afirmou que o recurso vem em boa hora e será crucial para evitar o aumento do preço da tarifa e consequentemente a pressão inflacionária. A cidade de São Paulo deve receber cerca de R\$ 500 milhões com da União.

Templos religiosos

E se os municípios ganharam de um lado, outra aprovação vai pegar no bolso. A Câmara, que promulgou na quinta-feira (17) Emenda Constitucional 116, que concede isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) para templos religiosos. A nova emenda é oriunda da Proposta de Emenda à Constituição 200/16, aprovada em 2016 pelo Senado e no fim do ano passado pela Câmara e de autoria do ex-prefeito do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella. Agora os templos não terão que entrar na Justiça para conseguir o benefício nas cidades, já que determinação é federal e vale também para imóveis alugados.

Combustíveis

Mas foi a votação mais esperada para esta semana a única que não aconteceu. A discussão do texto para definir como o Parlamento se posicionará com relação ao preço dos combustíveis foi adiada para a próxima semana no Senado. No começo da tarde de quinta-feira (17) o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) afirmou estar costurando uma decisão conjunta entre as Casas para dar mais celeridade ao processo. Em pauta estão ao menos três propostas distintas, e parlamentares de todos os espectros políticos já disseram ter interesse em sugerir emendas. Pacheco, presidente do Senado, afirmou que o relator do texto na Casa, Jean Paul Prates (PT-RN), tentará produzir um relatório que abarque interesses distintos em busca de uma “solução adequada para a gravidade do problema”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/02/2022

USINAS DO BRASIL ACELERAM NEGÓCIOS E FIXAM 2,9 MI T DE AÇÚCAR EM JANEIRO, DIZ ARCHER

(Por Roberto Samora)

SÃO PAULO (Reuters) – Usinas brasileiras fixaram preços na bolsa de Nova York para quase 3 milhões de toneladas de açúcar da nova safra em janeiro, elevando o total de fixações para 64% da expectativa de exportação de 2022/23, afirmou nesta segunda-feira a consultoria Archer Consulting, com base em dados levantados até o dia 31.

O volume com preço fixado em 2022/23 (abril/março) agora é equivalente a 16,3 milhões de toneladas, versus 13,4 milhões de toneladas até o mês anterior.

O total de cerca de 2,9 milhões toneladas com fixações em janeiro teve um preço médio de 2.336 reais por tonelada (FOB Santos).

Em janeiro, 2,26 milhões de contratos futuros de açúcar foram negociados na bolsa de Nova York, um aumento expressivo de 34,2% em relação ao volume do mês anterior embora ainda 10% abaixo da média mensal dos últimos doze meses.

“O aumento do volume negociado em NY é indicação clara que houve uma aceleração no volume de fixação de contratos de exportação este mês”, destacou a Archer.

O volume, contudo, está abaixo do percentual de fixações de 80,5% para a safra 2021/22 na mesma época do ano passado, com usinas mais cautelosas, diante de um possível aumento na produção de etanol.

A consultoria apurou também que o valor médio acumulado de fixação na safra 2022/23 até agora é de 16,75 centavos de dólar por libra-peso, sem prêmio de polarização.

A Archer Consulting estimou que no final de janeiro 12% das exportações da safra 2023/24 já estavam fixadas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 21/02/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 837,1 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO



A média diária das exportações registrou, nas três primeiras semanas de fevereiro, aumento de 73,3% em Agropecuária, crescimento de 7,3% em Indústria Extrativa e de 20,8% em produtos da Indústria de Transformação (Imagem: Pixabay/Derks24)

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 837,1 milhões na terceira semana de fevereiro

(14 a 20).

De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 21, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 5,505 bilhões e importações de US\$ 4,668 bilhões.

Em fevereiro, o resultado comercial acumula superávit de US\$ 2,547 bilhão. No ano, o saldo é positivo em US\$ 2,333 bilhão.

A média diária das exportações registrou, nas três primeiras semanas de fevereiro, aumento de 73,3% em Agropecuária, crescimento de 7,3% em Indústria Extrativa e de 20,8% em produtos da Indústria de Transformação.

Já as importações tiveram queda de 13,9% em Agropecuária, crescimento de 116,6% em Indústria Extrativa e de 14,0% em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/02/2022

PROJETO AMPLIA RECURSOS PARA REVITALIZAÇÃO DE BACIAS PELA ELETROBRAS (ELET3)

Por Agência Câmara

O Projeto de Lei 4348/21 amplia para R\$ 500 milhões os recursos destinados à revitalização das bacias dos rios São Francisco e Parnaíba pela lei que autoriza a privatização da Eletrobras (ELET3) (ELET6).

O texto tramita na Câmara dos Deputados.

A Lei 14.182/21 coloca como condição para a desestatização da empresa o financiamento de projetos de recuperação de bacias, entre elas as do Rio São Francisco e do Rio Parnaíba, que vão receber R\$ 350 milhões, corrigidos pelo IPCA, por dez anos.

Os recursos serão disponibilizados pelas usinas hidrelétricas da Eletrobras.

O projeto eleva esse valor em R\$ 150 milhões, também corrigidos, e por um prazo maior: 15 anos.

O autor da matéria, deputado Otto Alencar Filho (PSD-BA), afirma que os valores previstos na lei não são suficientes para prover as necessidades regionais por investimentos.

Além disso, ele argumenta que o prazo de dez anos não garante a conclusão dos projetos estruturantes necessários para a recuperação das duas bacias. “Isso compromete não somente a sustentabilidade hídrica no decorrer dos anos, como também, conseqüentemente, a própria capacidade de geração de energia para as usinas que dependem desses cursos d’água”, disse Alencar Filho.

Tramitação

O projeto será analisado em caráter conclusivo pelas comissões de Minas e Energia; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Fonte: MoneyTimes

Data: 21/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DE ITAGUAÍ E PORTO DO RIO DE JANEIRO ESTÃO NO RANKING DOS MAIORES EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

Por Ruth Rodrigues



O Porto de Itaguaí e o Porto do Rio de Janeiro estão agora entre os 10 maiores portos em movimentação de carga no país, com grandes operações de exportação e importação, segundo a Antaq

O Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgado nesta última quarta-feira, (16/02), apontou que o Porto de Itaguaí e o Porto do Rio de Janeiro se encontram na 2ª e na 9ª posição, respectivamente, entre os 10 maiores portos brasileiros em relação à movimentação de carga, levando em consideração tanto a exportação quanto a importação.

Antaq divulga dados do ranking dos portos brasileiros em relação à movimentação de carga e Porto do Rio de Janeiro e Porto de Itaguaí se destacam na lista

Trazendo novas informações importantes sobre o setor portuário brasileiro, o Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi divulgado nesta semana e trouxe a lista com os 10 maiores portos do país na movimentação de carga. Assim, o estado do Rio de Janeiro se destacou bastante no ranking, uma vez que o Porto de Itaguaí ficou na segunda posição e o Porto do Rio de Janeiro está na nona colocação na circulação de carga em 2021.

Assim, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que também é a administradora dos Portos de Niterói e Angra dos Reis, consegue ter sob sua supervisão o segundo maior complexo portuário público do país em movimentação de carga. Enquanto o Porto de Itaguaí conseguiu 51,7 milhões de toneladas movimentadas, um aumento de 11,9% em comparação com 2020, o Porto

do Rio de Janeiro apresentou uma expansão de 27,53% nas suas operações de exportação e importação, em relação ao ano de 2020.

O diretor-presidente da Docas/Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, destacou que o grande desempenho do Porto de Itaguaí e do Porto do Rio de Janeiro mostram os esforços da Companhia Docas do Rio de Janeiro em relação ao crescimento desses complexos. O executivo afirmou: "O resultado positivo é reflexo do trabalho sério desenvolvido pela companhia e pelos parceiros da cadeia logística de comércio exterior, que vêm atuando no objetivo comum de melhorar a infraestrutura portuária e incrementar a movimentação de cargas, e a tendência é de que o ritmo de crescimento se mantenha este ano".

Relevância do estado do Rio de Janeiro no setor portuário brasileiro cresce com os bons resultados na movimentação de carga em 2021

Os dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostraram também que o estado do Rio de Janeiro vem avançando cada vez mais para se tornar um grande competidor no cenário nacional de exportação e importação. O Porto de Itaguaí agora é o segundo maior na movimentação de carga no Brasil, garantindo uma grande presença no segmento nacional e internacional.

Além disso, o Porto do Rio de Janeiro vem expandindo cada vez mais suas operações e empreendimentos e a Companhia Docas do Rio de Janeiro espera que ele consiga resultados ainda melhores em 2022. Entre o total de carga movimentada pelo Porto de Itaguaí, que representa 51,7 milhões de toneladas, 44,8 milhões foram de minério de ferro, o que corresponde a 87% do total e a um aumento de 11,7% em relação ao total de minério movimentado em 2020.

Já o Porto do Rio de Janeiro contou com uma expansão de 44% na movimentação de carga containerizada e na importação de trigo, que registrou um incremento de 38%. Todos os dados liberados pelo Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estão disponíveis nesse SITE AQUI e você pode acessá-lo a qualquer momento para saber mais sobre os números dentro do setor portuário no país.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 21/02/2022

TECNOLOGIAS E DIGITALIZAÇÃO AINDA SÃO POUCO PRESENTES NA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO E GÁS

Por Ruth Rodrigues



A indústria do petróleo e gás ainda usufrui muito pouco das tecnologias para as operações e conta com uma baixa digitalização em relação aos outros setores do mercado nacional

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) realizou uma pesquisa sobre a digitalização dentro da indústria do petróleo e gás e, durante esta última quinta-feira, (17/02), comentou sobre a escassez dessa utilização no segmento. O órgão destaca a

necessidade de mais utilização das tecnologias operacionais e um maior investimento na digitalização das operações entre fornecedores e empresas, para tornar esse uso mais eficiente.

Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás faz pesquisa com empresas do segmento para debater sobre digitalização dentro desse setor

A indústria do petróleo e gás no Brasil, apesar de ser uma das mais expressivas em termo de produção e lucratividade, ainda se encontra estagnada em relação à digitalização e às

transformações dessa nova era. As empresas e os fornecedores dentro desse segmento ainda limitam a utilização das tecnologias para usos informacionais e superficiais e acabam não conseguindo utilizar o grande potencial de certas ferramentas para o uso dentro das operações, por exemplo.

Assim, o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), a Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Petróleo (ABESPetro) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP), entrevistaram profissionais em 42 empresas do setor de petróleo e gás em todo o país, buscando novos dados sobre essa digitalização no segmento. Os resultados mostraram que 98% dos entrevistados consideraram que ferramentas digitais têm capacidade de gerar impacto positivo nas operações, mas que 40% disseram que a digitalização muitas vezes resultou em aumento de trabalho e gerou pouco benefício, gerando um grande impasse na utilização dessas tecnologias dentro do setor.

Além disso, somente 3% das empresas participantes da pesquisa do IBP se consideram uma companhia totalmente digitalizada e que utiliza as tecnologias no dia a dia. Enquanto isso, 34% das companhias ainda destacam que a digitalização das suas operações começou recentemente e que ainda há bastante caminho a percorrer para transformá-las em verdadeiras empresas digitais e modernas. A baixa colaboração entre as empresas e os fornecedores ainda é um grande impasse para o desenvolvimento dessas tecnologias no setor de petróleo e gás.

Indústria do petróleo e gás ainda é bastante conservadora em relação ao uso das tecnologias operacionais para as atividades

Ao passo em que o setor do petróleo e gás é um dos que mais desenvolvem parcerias e empreendimentos no mercado nacional, a digitalização das operações entre fornecedores e empresas ainda se encontra bastante escassa. Além disso, as empresas dentro desse setor são, muitas vezes, bastante antigas, o que leva a um conservadorismo maior em relação à digitalização das atividades e das operações realizadas no segmento.

Com isso, o sócio e líder da área de projetos e transformação de ativos de óleo e gás da Deloitte, Eduardo Raffaini, comentou sobre esse conservadorismo e destacou que “O setor é tradicionalmente mais conservador, pois tem uma relação central com a questão de segurança, já que lida com combustíveis, materiais explosivos, pressões e temperaturas altas, ambientes inóspitos. As petroleiras começaram a digitalização em áreas como inteligência de negócios, recursos humanos e finanças, porque não há riscos e os ganhos são muito rápidos. É uma transformação cultural. Essa indústria trabalha com dados críticos. Ter o conhecimento sobre bacias e reservas, saber onde está o petróleo, é o grande ativo”.

No entanto, o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) destaca que está buscando cada vez mais soluções que utilizem tecnologias mais avançadas e pretende levar essa discussão adiante dentro do segmento com as empresas e os fornecedores de petróleo e gás no mercado brasileiro.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 21/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EXXONMOBIL COMEÇA A PERFURAR EM SERGIPE

Sonda West Saturn, da Seadrill, perfura em 3 mil metros de lâmina d'água

Por epbr 21 de fevereiro de 2022 Em Comece seu Dia, Mercado offshore, Mercados, Newsletter, Petróleo e gás



Contato da redação **epbr@epbr.com.br**

A ExxonMobil iniciou a perfuração do primeiro poço exploratório no bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), denominado 1-EMEB-3-SES. A perfuração está sendo realizada pela sonda West Saturn, da Seadrill, em lâmina d'água de 3.093 metros, com duração estimada entre dois e quatro meses.

— A informação foi divulgada na manhã desta segunda (21/2) pela Enauta. A companhia possui 30% de participação em nove blocos na Bacia de Sergipe-Alagoas e vai ser parcialmente carregada pelos parceiros ExxonMobil (operadora, 50%) e Murphy Oil (20%) na perfuração desse poço, conforme acordado nos respectivos acordos de farmout.

— Na semana passada, o Ibama emitiu licença para a campanha da ExxonMobil que deve perfurar até 11 poços exploratórios nos blocos SEAL-M-351, SEAL-M-428, SEAL-M-430, SEAL-M-501, SEAL-M-503, SEAL-M-573, áreas das 13ª, 14ª e 15ª rodadas de licitação da ANP, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas. A licença ambiental tem validade de cinco anos.

— Toda a campanha será realizada pela sonda West Saturn. O poço mais perto da costa ficará a 67 km da cidade de Brejo Grande, em Sergipe.

— No final de dezembro, a Petrobras declarou a comercialidade dos campos de Budião, Budião Noroeste, Budião Sudeste, Palombeta, Cavala, Agulhinha e Agulhinha Oeste, nas áreas dos blocos exploratórios BM-SEAL-4 e do BM-SEAL-4A, BM-SEAL-10 e BM-SEAL-11, também em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas. A empresa não informou o volume de petróleo e gás dos campos.

— A produção na região está programada para começar em 2026, com o FPSO P-81, que terá capacidade para produzir 120 mil barris de óleo condensado e escoar 8 milhões de m³ de gás por dia.

Senado retoma votação sobre preços dos combustíveis O Senado Federal deve retomar na quarta (23/2) a votação dos projetos de lei que tratam do ICMS dos combustíveis (PLP 11/20) e do fundo de estabilização para os preços (PL 1472/21). Ambos são relatados pelo senador Jean Paul Prates (PT/RN).

— Os dois projetos foram incluídos na pauta do Plenário da casa na última quarta (16/2). Contudo, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG) adiou a votação, após a reunião com o relator e o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL). Lira cobrou mudanças com maior impacto no preço nos postos.

— Na sexta (18/2), o Comsefaz, que reúne secretários estaduais de Fazenda, divulgou que os estados tiveram redução de R\$ 3,4 bilhões em arrecadação com o congelamento do preço de referência dos ICMS sobre os combustíveis. Os dados se referem ao período de novembro de 2021 a 15 de fevereiro deste ano.

— A medida foi uma ação política dos estados para mostrar que o ICMS não seria o “vilão” dos preços dos combustíveis, como acusa constantemente o presidente Jair Bolsonaro (PL). E com a divulgação dos números, o Comsefaz reforçou sua posição de que o problema da alta não está no tributo estadual, mas sim na política de preço de paridade de importação (PPI), adotada pela Petrobras desde 2016.

— No PL 1472/2021, Prates manteve a criação do imposto de exportação de petróleo para subsidiar o fundo de estabilização, em novo substitutivo do projeto protocolado na quinta (17/2). Excluiu apenas campos marginais.



Combustíveis caem nos postos, e GLP sobe O valor da gasolina registrou queda de 0,51% nos postos semana passada, de R\$ 6,617 para R\$ 6,583. O valor máximo se manteve em R\$ 8 em Angra dos Reis (RJ) pela quarta semana consecutiva, informa o g1.

— O litro do diesel também caiu, de R\$ 5,589 para R\$ 5,575, queda de 0,25%. E o etanol registrou recuo de 2% nos postos, de R\$ 4,794 para R\$ 4,699 o litro.

— Já o preço médio do gás de cozinha de 13 kg teve ligeira alta, de 0,17%, passando de R\$ 102,47 para R\$ 102,65 no intervalo semanal.

Petróleo tem perdas após oito semanas consecutivas de alta Brent e WTI fecharam a semana passada em baixa, interrompendo uma sequência de oito semanas consecutivas de ganhos. O Brent acumulou perda semanal de 0,95%, e o WTI recuou 2,18% no mesmo período.

— Na sexta (18/2), os contratos foram puxados em direções opostas pelos sinais de avanços das negociações do acordo nuclear com o Irã e pelas tensões geopolíticas entre Ucrânia e Rússia. O Brent para abril fechou em alta de 0,61%, a US\$ 93,54 o barril, e o WTI para março recuou 0,75%, a US\$ 91,07 o barril. Valor

— E a semana começa com a expectativa de uma reunião entre o presidente dos EUA, Joe Biden, e o presidente da Rússia, Vladimir Putin, sobre a crise na Ucrânia, o que pode acalmar os mercados. A reunião deverá acontecer depois que o secretário de Estado dos EUA, Antony Blinken, e o ministro das Relações Exteriores russo, Sergey Lavrov, se encontrarem, na próxima quinta (24/2). CNN

Opep deve manter acordo atual de produção Ministros árabes de petróleo e energia garantiram nesse domingo (20/2) que a Opep+ deve manter seu acordo atual. O ministro do petróleo do Iraque, Ihsan Abdul Jabbar, afirmou que “para o benefício de todo o mercado de energia, a Opep+ deve permanecer com o acordo atual contínuo e sustentado”.

— Já o ministro da Energia da Arábia Saudita, príncipe Abdulaziz bin Salman, disse que focar apenas em fontes renováveis foi um erro e que o mundo pode não ser capaz de produzir toda a energia necessária para a recuperação econômica da pandemia de coronavírus. Reuters

BNDES financia expansão da rede de gás em SC A SCGás e o BNDES firmaram contrato de R\$ 180 milhões para expansão da rede de gás natural em Santa Catarina. É a quinta vez que a distribuidora contrata recursos do banco.

— Além desse financiamento, há ainda dois projetos de expansão em parceria: o Projeto III, de 2015, no valor de R\$ 27,2 milhões; e o Projeto IV, de R\$ 102,3 milhões, assinado em 2019.

— Até 2026, serão atendidas 19 novas cidades, totalizando 90 municípios, e 664 novos quilômetros de rede, crescimento próximo de 50% na infraestrutura.

Rosa Weber pede vista e paralisa processo trabalhista contra Petrobras Mesmo com maioria formada a favor da Petrobras na 1ª Turma do Supremo Tribunal Federal (STF), a ministra Rosa Weber pediu vista e suspendeu o julgamento da maior ação trabalhista contra a companhia, envolvendo o cálculo de remuneração acertado em um acordo coletivo de 2007. A empresa calcula o impacto em R\$ 47 bilhões.

— Com o pedido de vista, o julgamento não é reiniciado, mas, quando a ministra Rosa Weber pautá-lo novamente, os ministros podem alterar os votos. Jota

Trabalhador morre na Reduc No sábado (19/2), um trabalhador da empresa C3 Engenharia, contratada pela Petrobras, morreu durante manutenção no interior de um equipamento na



Refinaria Duque de Caxias (Reduc), no Rio de Janeiro. A petroleira informou que acompanhará o caso junto à contratada e formou uma comissão de investigação para esclarecer as circunstâncias da ocorrência.

Vazamento de óleo no Peru afetou área do tamanho de Paris Um executivo da espanhola Repsol disse na sexta (18/2) que o vazamento de óleo ocorrido em janeiro na costa de Lima, no Peru, afetou uma área de 106 km², o equivalente ao tamanho de Paris e quase o dobro do tamanho de Manhattan.

— O derramamento de mais de 10 mil barris de petróleo afetou a biodiversidade do Peru e da costa do Pacífico, incluindo as ilhas protegidas ambientalmente. A Repsol informou que está perto de limpar o oceano e que deverá monitorar as condições ambientais por vários meses. O Globo

Justiça e CVM mantêm assembleia da Eletrobras A 1ª Vara Federal do Rio de Janeiro negou o pedido de urgência da Associação dos Empregados da Eletrobras (AEEL) para suspender a assembleia geral extraordinária da estatal, marcada para esta terça (22/2). Está na pauta da AGE a privatização da empresa. O juiz Vigdor Teitel disse que não há elementos necessários para que o pleito seja atendido. Poder 360

— Acionistas minoritários da Eletrobras querem adiar também a assembleia na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Porém, tanto o colegiado quanto a área técnica da autarquia entenderam que todas as informações divulgadas pela empresa eram suficientes, e o pedido foi negado. Valor

Vivo inaugura usina solar no DF com a Athon Energia A Vivo inaugurou na sexta (18/2) uma nova usina solar de geração distribuída (GD) em parceria com a Athon Energia. A UFV Brasília 200 foi instalada na área rural do Paranoá, no Distrito Federal. A produção será injetada na rede da Companhia Energética de Brasília (CEB).

— Brasília 200 irá gerar cerca de 11.766 MWh/ano e tem potência instalada de 6,93 MWp. Ela se soma a Brasília 100, inaugurada em novembro de 2020, que tem capacidade instalada de 4,824 MW. Juntas, passam a atender todas as 535 unidades consumidoras da Vivo em baixa tensão no DF.

— É a 23ª usina de GD da empresa a entrar em operação no país. O programa de GD da empresa prevê 85, ao todo, a partir de fontes solar, hídrica ou biogás.

Residências lideraram avanço da GD solar em 2021 A classe residencial foi destaque no avanço da geração distribuída solar em 2021, com 52% do volume adicionado, enquanto a classe comercial foi responsável por 27%, mostra um levantamento da Greener sobre o desempenho da GD no ano passado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 21/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ENTENDA O QUE É ESG E POR QUE A SIGLA É IMPORTANTE PARA AS EMPRESAS

A sigla, uma das mais famosas do Brasil e do mundo, se refere a questões ambientais, sociais e de governança corporativa

Por Naiara Bertão, do Valor



O Fortaleza Ituxi, em Lábrea, na Floresta Amazônica, é um dos projetos que geram créditos de carbono Foto: Divulgação

SÃO PAULO — O interesse de busca pelo termo ESG no Brasil praticamente triplicou nos últimos 12 meses até fevereiro de 2022. As buscas pelo tema cresceram 150% na comparação com os 12 meses anteriores, de acordo com levantamento do Google Trends feito a pedido do GLOBO.

O Brasil foi o país latino-americano que mais pesquisou a sigla ESG nos últimos 12 meses e um dos 25 países no mundo que mais buscou pela temática no período.

Sustentabilidade: O risco do 'greenwashing' no mercado de crédito de carbono: faltam regras claras no Brasil

Em 2021, o interesse em ESG bateu recorde no país. Ou seja, nunca os brasileiros buscaram tanto pelo assunto quanto no ano passado. Mas será que todos sabem o que é, de fato, ESG, sua origem e importância, especialmente para empresas? Este artigo se propõe a explicar essas questões.

Primeiramente, vale entender o que significa cada letra do acrônimo "ESG". A sigla vem do inglês Environmental (Ambiental, E), Social (Social, S) e Governance (Governança, G). No Brasil, também nos referimos a ela como ASG. Conheça em detalhes:

- **Environmental ou Ambiental:** refere-se às práticas da empresa ou entidade voltadas ao meio ambiente. Entram aqui temas como aquecimento global; emissão de gases poluentes, como o carbono e metano; poluição do ar e da água; desmatamento; gestão de resíduos; eficiência energética; biodiversidade; entre outros.
- **Social:** relaciona-se à responsabilidade social e ao impacto das empresas e entidades em prol da comunidade e sociedade. Majoritariamente se refere a temas como respeito aos direitos humanos e às leis trabalhistas; segurança no trabalho; salário justo; diversidade de gênero, raça, etnia, credo etc.; proteção de dados e privacidade; satisfação dos clientes; investimento social; e relacionamento com a comunidade local.
- **Governance ou Governança:** está ligado às políticas, processos, estratégias e orientações de administração das empresas e entidades. Entram no tema, por exemplo, conduta corporativa; composição do conselho e sua independência; práticas anticorrupção; existência de canais de denúncias sobre casos de discriminação, assédio e corrupção; auditorias internas e externas; respeito a direitos de consumidores, fornecedores e investidores; transparência de dados; remuneração dos executivos; entre outros. Está intimamente ligado aos dois outros termos (Social e Ambiental), por ser quem dita, orienta, fiscaliza e reporta as práticas sustentáveis (ou não).

Como surgiu o termo ESG?

O termo foi cunhado em 2004 em um relatório feito pelo Pacto Global, braço da Organização das Nações Unidas (ONU) que tem o objetivo de engajar empresas e organizações na adoção de princípios nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e anticorrupção, em parceria com o Banco Mundial. O nome do relatório é "Who Cares Wins" (em tradução livre, "Ganha quem se importa").



Na publicação, o então secretário-geral da ONU Kofi Annan provoca 50 presidentes de grandes instituições financeiras sobre como integrar fatores sociais, ambientais e de governança no mercado de capitais.

No mesmo período também foi lançado o relatório Freshfield pela UNEP-FI, documento da Iniciativa Financeira do Programa Ambiental das Nações Unidas (UNEP FI) encomendado a um dos maiores escritórios de advocacia do mundo, o Freshfields. A publicação analisa a importância da integração do ESG como uma forma de avaliar financeiramente uma empresa.

Discussão em fóruns

A sigla ESG passou, então, aos poucos, a ser usada no lugar do termo Sustentabilidade em diversos fóruns de discussão, relatórios e pesquisas. Tornou-se uma forma de se referir ao que empresas e entidades estão fazendo para serem socialmente responsáveis, ambientalmente sustentáveis e administradas de forma correta.

O ESG é muito mais do que a tradução de sua sigla. Tem se tornado sinônimo de responsabilidade socioambiental, reputação e credibilidade para as empresas.

Além disso, os critérios ESG estão totalmente relacionados aos chamados ODSs (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), termo cunhado pela ONU para se referir aos 17 macrotemas que representam os desafios e vulnerabilidades que precisam ser endereçados por todos até 2030, para caminharmos no desenvolvimento sustentável do mundo.

Segundo o Pacto Global, o ESG nada mais é do que a própria sustentabilidade empresarial.

“Uma empresa que está em conformidade com práticas ESG entende quais são seus impactos negativos e positivos na sociedade e consegue agir sobre eles. É necessário minimizar os negativos e potencializar os positivos, assim como equacionar os prejuízos já provocados.”

Decisão de investimento

De um lado, há benefícios corporativos cada vez mais evidentes. Segundo uma pesquisa feita em 2017 pela The Boston Consulting Group (BCG), empresas com desempenho superior em áreas ambientais, sociais e de governança (ESG) apresentam margens de valorização mais altas do que as que não se preocupam muito em incorporar questões ESG em seus negócios.

Uma pesquisa realizada pelo Global Network of Director Institutes (GNDI) mostrou que 85% dos quase 2 mil conselheiros consultados acreditam que, no longo prazo, teremos maior foco em questões ESG, de sustentabilidade e de geração de valor para as partes interessadas (os "stakeholders").

Já a consultoria McKinsey apontou em outra pesquisa que 83% dos líderes executivos e profissionais de investimento esperam que os programas ESG contribuam com o aumento de valor para os acionistas nos próximos cinco anos.

De outro lado, as questões ESG passaram a ser consideradas essenciais nas análises de riscos e nas decisões de investimentos de bancos, fundos de pensão, gestoras de investimentos, investidores internacionais e até os pequenos bolsos, o que coloca forte pressão sobre o setor empresarial.

O que se busca é uma incorporação de métricas ESG com as tradicionais, financeiras e operacionais, das empresas. Assim, é possível ver de forma holística o comprometimento da empresa com a temática e avaliar os riscos futuros do negócio.

Capitalismo de stakeholders



O ESG é frequentemente ligado a outra expressão: o capitalismo de stakeholders. Este nada mais é do que a integração da geração de valor econômico com a preocupação com as questões ambientais, sociais e de governança corporativa.

Isso deixa claro que o mundo vive o início de uma nova na forma de fazer negócios. Será cada vez mais necessário as empresas mostrarem sua responsabilidade e comprometimento com o mercado que atuam, seus consumidores, fornecedores, colaboradores, comunidades vizinhas, governos, mídia, organizações da sociedade civil e seus investidores (os “stakeholders”).

Do contrário, poderão perder receitas, serem alvo de boicotes de consumidores, se tornarem menos competitivas e até virarem obsoletas.

Ter uma relação saudável e sustentável com recursos naturais e a sociedade, mas sem deixar de pensar no lucro, é o principal desafio das empresas hoje que entendem que é importante aumentar o grau de engajamento ESG. Essa combinação é a base de outro conceito importante e muito discutido hoje: o Triple Bottom Line (TBL).

O TBL — também conhecido em português como Tripé da Sustentabilidade — foi criado pelo sociólogo britânico John Elkington, em 1994. Ele estabelece que os desempenhos social e ambiental deveriam ser incorporados às demonstrações de desempenho financeiro das empresas. O método se baseia em três princípios: People (Pessoas), Planet (Planeta), Profit (Lucro) — conhecido como os “3Ps da Sustentabilidade”.

Cartas do Larry Fink

Larry Fink, presidente da gestora americana BlackRock, uma das maiores do mundo, é um dos protagonistas da agenda ESG para os investimentos. Anualmente, ele publica cartas aos acionistas e ao mercado em que aborda tendências para os investimentos.

Foi em 2016 a primeira vez que ele mencionou a necessidade de as empresas olharem para fora de suas próprias paredes e levarem em consideração fatores ambientais e sociais. Ao longo dos últimos anos vem trazendo argumentos de como a integração do E (econômico) com o ESG é relevante para quem quer ganhar dinheiro também.

A análise da evolução do tom e das questões levantadas em suas cartas mostram a evolução da própria temática ESG. Até poucos anos atrás, a questão da governança corporativa (G), respeito a investidores minoritários e corrupção eram prioritários.

O meio ambiente (A) ganhou espaço à medida que o aquecimento global e seus impactos foram ganhando os holofotes para além da academia. Agora, a nova fronteira está no social (S), que precisa avançar para além dos temas de diversidade e inclusão e combate ao trabalho escravo.

Em agosto de 2019, a Business Roundtable, associação que reúne as maiores corporações dos Estados Unidos, lançou um manifesto assinado por 181 CEOs de grandes empresas americanas reafirmando o compromisso dessas companhias com todos os seus stakeholders e com o bem-estar social.

Em busca de padronização

Na "Declaração sobre o Propósito de uma Corporação", eles afirmam que a era do lucro acima de tudo estava chegando ao fim e deveria dar lugar a um novo capitalismo, mais centrado nos públicos com os quais as empresas interagem.

Isso mostra que há um movimento de engajamento voluntário das empresas e sociedade com um novo padrão moderno de responsabilidade corporativa.

Apesar de ser um tema guarda-chuva, ESG pode ser desmembrado em inúmeras outras questões e, nos últimos anos, diversas organizações internacionais se propuseram não só a detalhá-lo,

como também compilar indicadores que possam medir o nível de engajamento de empresas de diferentes setores em cada item.

Para demonstrar suas práticas em ESG, as organizações precisam compilar, medir e divulgar essas informações, que, na maioria, são não-financeiras. O grande obstáculo hoje é como medir esse impacto e o avanço nas boas práticas ESG.

Dentre os principais “frameworks”, como são chamados os conjuntos de indicadores que se propõem a apresentar o nível de comprometimento ESG, estão: Global Reporting Initiative (GRI), Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), Climate Disclosure Standards Board (CDSB), Sustainability Accounting Standards Board (SASB), International Integrated Reporting Council (IIRC), International Organization for Standardization (ISO 14001), The Prince’s Accounting for Sustainability (A4S), entre outros. Ainda se discute uma padronização única.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/02/2022

ENQUANTO GASOLINA E DIESEL SOBEM NO POSTO, GOVERNO E PETROBRAS GANHAM COM ALTA DO PETRÓLEO

Nos últimos três anos, União acumulou ao menos R\$ 123 bilhões com royalties e participações e os dividendos distribuídos pela estatal, da qual é maior acionista

Por Bruno Rosa



Plataforma da Petrobras em campo do pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Divulgação / Petrobras

RIO - Enquanto motoristas e caminhoneiros gastam cada vez mais nos postos de combustíveis com a disparada do preço da gasolina e do diesel, o governo federal amplia sua arrecadação com a alta da cotação internacional do petróleo, potencializada pelo desvalorização do real frente ao dólar.

Nos últimos três anos, a União acumulou ao menos R\$ 123 bilhões com royalties e participações especiais da produção de petróleo no país, bônus de assinatura pelo direito de exploração de áreas do pré-sal e a distribuição dos lucros crescentes da Petrobras, da qual é a sua maior acionista.

O governo federal conta ainda com parte dos lucros da Petrobras, turbinados com a alta do petróleo, que tende a continuar neste ano. Na semana passada, o barril do tipo Brent chegou a ser negociado perto dos US\$ 95. Nesta quarta-feira, a empresa vai divulgar seu balanço de 2021, que pode registrar o maior lucro anual de sua história.

Todo esse dinheiro extra alimenta propostas de utilização dos recursos para subsidiar os preços de combustíveis e de gás de cozinha, uma das propostas em discussão no Congresso. Mas analistas se dividem sobre essa ideia e comentam os resultados de outros países que tentaram fórmula similar, como mostra reportagem no GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/02/2022

ALTA DO PETRÓLEO TURBINA ARRECADAÇÃO DOS GOVERNOS E LUCROS DA PETROBRAS ENQUANTO GASOLINA E DIESEL SOBEM NO POSTO

Nos últimos três anos, União acumulou ao menos R\$ 123 bilhões com royalties e participações e os dividendos distribuídos pela estatal, da qual é maior acionista

Por Bruno Rosa



Foto: Trabalhador caminha em plataforma da Petrobras na Bacia de Santos, uma das áreas de produção do pré-sal: alta do preço internacional do petróleo está turbinando lucros da estatal / Pilar Olivares/Reuters/5-9-2018

real desvalorizado frente ao dólar.

RIO - Enquanto motoristas e caminhoneiros gastam cada vez mais nos postos de combustíveis, o governo federal amplia sua arrecadação com a alta da cotação internacional do petróleo, potencializada pelo

Nos últimos três anos, a União acumulou ao menos R\$ 123 bilhões com royalties e participações especiais da produção de petróleo no país, bônus de assinatura pelo direito de exploração de áreas do pré-sal e a distribuição dos lucros crescentes da Petrobras, da qual é a sua maior acionista.

Estados e municípios que abrigam atividade petrolífera também ganham alto, mas somente com royalties. Entre 2019 e 2021, governadores tiveram reforço no caixa de R\$ 59,5 bilhões e prefeitos, de R\$ 37,5 bilhões.

Houve ainda R\$ 6,8 bilhões arrecadados por fundos especiais e mais R\$ 11,7 bilhões com a divisão do bônus de assinatura do leilão de áreas do pré-sal de 2019.



O GLOBO Foto: Editoria de Arte

Lucro recorde

Considerando apenas as participações governamentais na produção de petróleo, a arrecadação nos últimos três anos é cerca de 70% maior que nos três anos anteriores nas três esferas de governo.

E a tendência é que os ganhos sigam aumentando neste ano, com a nova disparada da commodity no mercado internacional em meio às tensões na Ucrânia.

Na semana passada, o barril do tipo Brent chegou a ser negociado acima dos US\$ 95. Relatórios de bancos e analistas preveem que, em pouco tempo, ultrapassará os US\$ 100, no maior patamar desde 2014.

Com a alta do preço do petróleo e do dólar, aumentou a arrecadação da União com participações governamentais sobre a produção...

Pagamento de royalties e participações especiais pela indústria de petróleo no Brasil (Em R\$ bilhão)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
UNIÃO	2.269	11.906	21.273	22.52	17.627	29.661
ESTADOS	5.778	10.44	18.445	19.161	15.368	25.252
MUNICÍPIOS	4.668	6.715	10.958	11.212	10.209	16.347
FUNDO ESPECIAL	961	1.265	1.944	1.960	1.886	3.174

E quanto maior a cotação do petróleo e do dólar, maiores são a arrecadação de royalties — cujas alíquotas variam de 5% a 15% do preço de venda do barril — e os lucros da Petrobras.

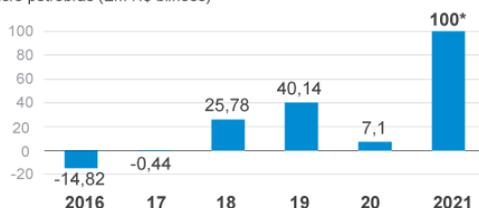
Analistas esperam que o balanço de 2021 da estatal, que será divulgado na quarta-feira, contabilize lucro na casa dos R\$ 100 bilhões, o melhor resultado da história da empresa. Foram R\$ 75 bilhões nos nove primeiros meses do ano.

Com alta produtividade, pré-sal avança

Também ajuda a arrecadação do setor público o aumento da produção de petróleo nos campos em águas ultraprofundas do pré-sal, que têm alta produtividade. Ou seja, o custo de extração por barril é mais baixo que a média do setor, o que amplia a margem de lucro.

Os lucros da Petrobras também subiram...

Lucro petrobras (Em R\$ bilhões)



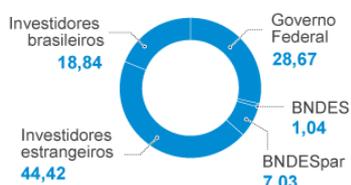
A Petrobras bateu recorde de produção no pré-sal em 2021, com média de 1,95 milhões de barris de óleo equivalentes por dia. Esse volume correspondeu a 70% de toda a produção anual da Petrobras, de 2,77 milhões de barris diários.

...e a empresa passou a distribuir mais lucros entre os acionistas. A União detém a maior fatia do capital e fica com a maior parte dos lucros.

Dividendos pagos pela Petrobras ao governo federal (em R\$ bilhões)



Composição acionária da Petrobras (em % do capital)



Fontes: Petrobras, ANP, Firjan, Bloomberg e MME

*Projeção do mercado

O GLOBO Foto: Editoria de Arte

A Petrobras tem aproveitado a maré para reduzir endividamento e elevar a distribuição dos ganhos entre acionistas, sendo o governo federal o maior beneficiado. Nos últimos três anos, o governo federal recebeu cerca de R\$ 30 bilhões somente em dividendos da Petrobras.

Entre 2022 e 2026, a estatal pretende pagar entre US\$ 60 bilhões (cerca de R\$ 307,2 bilhões) a US\$ 70 bilhões (R\$ 358,4 bilhões) em dividendos. A União receberá 28,67% (sua fatia no capital da empresa) do total, o que pode chegar a US\$ 20 bilhões.

Deve entrar para o caixa do governo, neste início de ano, os bônus pagos pelas petroleiras que arremataram as áreas de Atapu e Sépia, no pré-sal da Bacia de Santos,

no leilão realizado em 2019. O cheque é estimado em R\$ 3,4 bilhões. Outros R\$ 6 bilhões deverão ir para estados e mais R\$ 1,7 bilhão para municípios.

Os ganhos extraordinários do setor público — que também arrecada mais com os impostos que incidem sobre os combustíveis — com a alta do petróleo alimentam propostas em discussão no Congresso para usar parte deste dinheiro para amenizar o impacto do repasse dos preços internacionais para os derivados, que turbinam a inflação e pesam no bolso dos motoristas e de quem compra botijão.

Defasagem de 13%

Em janeiro, o preço máximo do litro da gasolina ultrapassou os R\$ 8 pela primeira vez na história da pesquisa em postos feita pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Desde janeiro do ano passado, os preços subiram cerca de 50%.

Analistas esperam novos reajustes porque, segundo cálculo da Abicom (que reúne importadores de combustíveis), a defasagem dos preços das refinarias da Petrobras em relação aos do exterior chegou a 13% na semana passada.



Plataforma da Petrobras em campo do pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Divulgação / Petrobras

O governo federal propôs zerar tributos federais que incidem sobre combustíveis (Cide, PIS e Cofins) com a contrapartida dos estados em relação ao ICMS.

Sem um acordo, o Congresso discute alternativas, que incluem o uso de royalties do petróleo, dividendos da Petrobras e até uma taxa de exportação de

petróleo para bancar programas de subsídios ao consumidor, mas a ideia divide opiniões.

Especialistas se dividem sobre subsídio

Cálculos de Adriano Pires, sócio do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), estimam que subsidiar o diesel de empresas de transporte público urbano e caminhoneiros e o gás de famílias de baixa renda pode custar entre R\$ 15 bilhões e R\$ 20 bilhões por dois anos, menos que a Petrobras pagou em dividendos em três.

— Pensar em um novo uso desses recursos pode prejudicar as contas públicas, mas vai fazer o quê? O petróleo caro significa inflação mais alta. Diversos países da Europa e os EUA estão fazendo ações de redução de imposto e políticas sociais para evitar que o problema prejudique a economia — argumenta. — Estamos com preços momentaneamente altos. É preciso sensibilidade social neste momento.

Magda Chambriard, ex-diretora-geral da ANP, defende um fundo de estabilização só com o incremento de royalties de um ano para o outro.

— Petrobras, governo federal, estados e municípios estão ganhando com o aumento do petróleo, menos a sociedade. Então, que seja usada essa maior arrecadação para momentos como o atual em um fundo. É preciso entender que não haverá recursos suficientes para bancar a escalada dos preços. O que se pode fazer é evitar sobressaltos momentâneos — diz a consultora.

Ela ressalta que o governo federal tem mais condições de abrir mão de receitas do que estados e municípios:

— Os royalties têm diversos destinos e todos são úteis. Mas é preciso, na situação atual, pensar em algo.

Países fracassaram

Edmar Almeida, professor de Instituto de Energia da PUC-Rio, também cita debates sobre preços de combustíveis em outros países. Entre as opções na mesa, ele avalia que o subsídio direto ao consumidor pode ser mais eficaz porque redução de impostos não garante que o impacto chegue ao consumidor.

Para o especialista, usar royalties com essa finalidade seria um erro, já que são recursos pagos a título de compensação que devem ser destinados a investimentos capazes de promover desenvolvimento para o pós-petróleo:

— Noruega, Emirados Árabes e o Texas (EUA) têm fundos de longo prazo. Também temos o fundo social, mas hoje há pouca transparência sobre o uso desses recursos.

Gabriel Leal de Barros, economista-chefe da gestora RPS, diz que a solução ideal é uma reforma tributária ampla, que dê condições para ajustes nos impostos sobre combustíveis em situações como a atual, mas reconhece que a chance de algo assim avançar no Congresso é muito baixa.

Ainda assim, avalia que usar recursos extraordinários do petróleo para subsidiar combustível pode terminar sem o efeito esperado. O impacto fiscal pode estimular uma alta do dólar.

— Países como Chile, Argentina, Venezuela, Irã e México, que adotaram mecanismos como fundos de estabilização, fracassaram. O custo é alto e geralmente não é suficiente para estabilizar os preços, sem falar no fato de subsidiar combustível fóssil em plena transição energética — diz Barros.

Ele continua:

— Se o governo e o Congresso fizerem algo muito exótico, o câmbio pode neutralizar o subsídio. É preciso muito cuidado para não dar com uma mão e tirar com a outra.

(Colaborou Alexandre Rodrigues)

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 21/02/2022

ALÉM DA RODOVIA DA MORTE: GOVERNO TEM DIFICULDADE DE RELICITAR CONCESSÕES QUE FORAM DEVOLVIDAS

Seis trechos devem ser concedidos novamente ainda este ano. Equipe econômica teme que devoluções mostrem desinteresse de empresas

Por *Eliane Oliveira, Geralda Doca e Ivan Martínez-Vargas*



A BR-493 é parte do leilão de concessão Foto: *Custódio Coimbra / Agência O Globo*

BRASÍLIA e SÃO PAULO - Depois de devoluções de concessões de aeroportos, o governo federal começa a ver a situação se repetir em rodovias.

Pela primeira vez na atual gestão, a previsão de concessão de um trecho — a chamada Rodovia da Morte entre Minas Gerais e o Espírito Santo, que seria leiloada no dia 25 — foi suspensa por falta de interessados. O governo promete fazer outro edital este ano. Mas não é só isso.

O governo encontra dificuldade para relimitar os seis lotes rodoviários que estão em processo de devolução pelas operadoras, que somam 4.331 quilômetros de estradas federais.

Essas devoluções em série dispararam um alerta na equipe econômica. Além do impacto negativo para as condições das estradas, pode sinalizar um problema do modelo de concessão e um desinteresse de empresas.

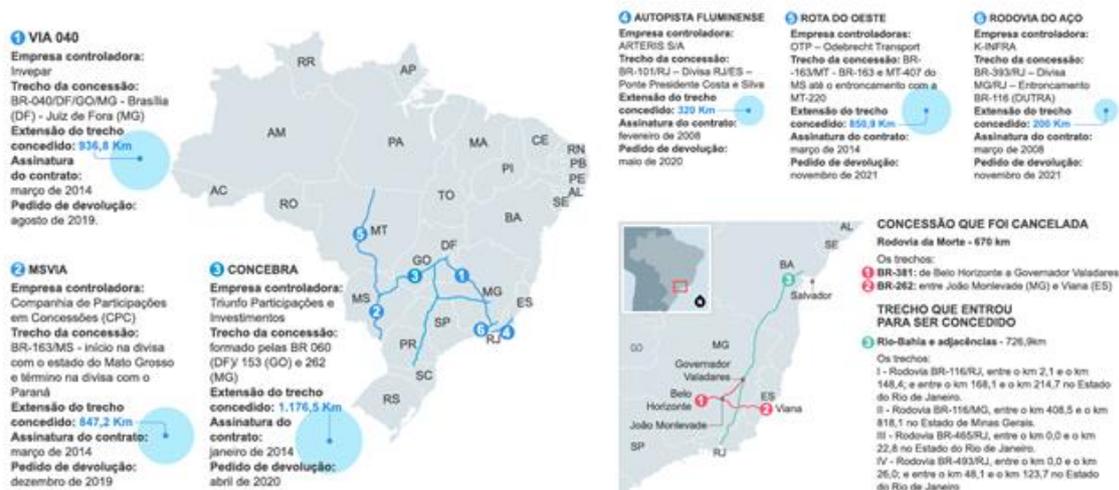
E ainda cresce a percepção de que a lei que permitiu a devolução de concessões, criada por medida provisória em 2016, no governo de Michel Temer, e aprovada em 2017 pelo Congresso, pode estar abrindo brechas e permitindo que empresas devolvam trechos que não deslançaram devido aos riscos inerentes ao negócio.

Estudos defasados

A Rodovia da Morte é considerada um trecho complicado pelo mercado. Pelo projeto, a empresa vencedora teria a concessão de 670 quilômetros de um percurso que inclui a BR-381, de Belo Horizonte até Governador Valadares, e a BR-262, de João Monlevade (MG) até Viana (ES).

A expectativa era de 402 quilômetros de duplicação, 228 quilômetros de faixas adicionais e 131 quilômetros de vias marginais.

Veja os trechos a serem licitados:



Marco Aurélio Barcelos, presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), disse que houve uma defasagem entre os custos previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, produzido em 2019.

Havia cálculos que apontavam uma diferença de R\$ 1 bilhão nos gastos com a pavimentação da estrada:

— Os estudos do governo federal melhoraram muito nos últimos anos, mas ainda existem detalhes que precisam ser melhorados. O mercado não quer que se repita o que houve com as rodovias que agora terão de ser relimitadas. O mercado não quer errar.

Em 2013, a então presidente Dilma Rousseff tentou licitar o trecho, e também não houve concorrentes. O atual governo insistiu na proposta e mudou a modelagem. Mas não teve sucesso.

Houve dois adiamentos no ano passado: um para dar mais tempo ao investidor, outro para apontar uma solução para a alta dos insumos no reajuste dos contratos. Mas nem assim surgiram interessados.

O Ministério da Infraestrutura minimizou o episódio. Ontem, um dia depois de suspender o leilão da Rodovia da Morte, a pasta informou que será publicado um novo edital ainda neste semestre.

Segundo a pasta, a ideia é que a estrada, conhecida como “Rodovia da Morte” pelos elevados índices de acidentes no país, seja licitada até o fim deste ano.

“O projeto será reestruturado para que se chegue a uma nova modelagem mais atrativa para os investidores e que garanta melhora da qualidade e da segurança para os usuários”, destacou o ministério em resposta ao GLOBO, acrescentando que a rodovia é um projeto prioritário para o governo federal.

Problemas gerais

Este pode não ser um caso isolado. Segundo Barcelos, da ABCR, a tabela oficial de preços de referência para as licitações de rodovias está defasada e, no caso da BR-381, há uma série de parâmetros para obras e intervenções que estão “descolados da realidade”.

Ele criticou a visão “conservadora” dos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU), e problemas no licenciamento ambiental, que não estariam expressos de forma adequada nos contratos de concessão:

— Essa defasagem nos custos previstos nos estudos pode afetar não apenas o leilão da BR-381, como o das demais rodovias.

Segundo o advogado Lucas Sant’Anna, sócio do escritório Machado Meyer, os projetos mais atraentes da carteira federal, em boa medida, já foram licitados. Entre o que está para ir à praça, há licitações com dificuldades e que sofrem com a concorrência:

— Diante do número limitado de operadores, o fôlego dos investidores os obriga a escolher, até por questão técnica, os projetos mais rentáveis. Tem muito projeto na praça, o Rodoanel em São Paulo vai chamar a atenção de todos, por exemplo.

Via Dutra:CCR vence leilão de concessão da Via Dutra e vai operar rodovia por mais 30 anos

João Paulo Pessoa, sócio do Toledo & Marchetti, vê como desafio a grande agenda de concessões de infraestrutura que o governo federal quer tirar do papel:

— Há uma concorrência entre leilões de rodovias. Há vários projetos, e o mercado agora tem sido mais seletivo.

Editada há mais de quatro anos, a medida provisória 752/2016 que resultou na lei de relicitação no ano seguinte (13.448) tem se mostrado pouco efetiva e tem preocupado técnicos do governo.

O número de devoluções de concessões malsucedidas têm crescido. Existem seis rodovias, uma ferrovia e três aeroportos em fases distintas do processo de relicitação. O caso mais recente foi o da Changi, operadora do aeroporto do Galeão (RJ).

Incentivo errado

Pela lei, a concessionária informa o interesse de devolver o ativo e a União precisa aceitar. Há uma negociação sobre o acerto de contas: o governo ressarcir os investimentos de longo prazo realizado pelas companhias, levando em conta o prazo do contrato.

Esse expediente previsto em lei tem sido usado de maneira muito liberada. Ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) avaliam, de forma reservada, que a lei pode atrair investidores aventureiros, por causa da indenização de investimentos não amortizados.

Outro caminho seria decretar a caducidade do contrato e, no caso de aeroportos, a Infraero reassumir o terminal até uma nova licitação, mas esse costuma ser um processo moroso e sujeito à judicialização.



Segundo um técnico do governo, há risco de que o instrumento legal da reliberação acabe revelando que a privatização dos aeroportos se revele um fracasso. O ministro da Infraestrutura já fazia parte do governo na gestão do ex-presidente Michel Temer no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Proposta agora é conceder Rio-Bahia em 20 de maio

No mesmo dia que decidiu suspender a concessão da Rodovia da Morte, prevista para o dia 25 deste mês, por falta de interessados, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou a licitação de um trecho de 726,9 quilômetros que liga a cidade do Rio ao Nordeste e ao Norte.

Com leilão previsto para ocorrer no dia 20 de maio, na B3, em São Paulo, este lote engloba trechos de diversas rodovias. Mas a maior parte dele é de trechos da BR-116, na ligação entre a capital fluminense e Minas Gerais, trajeto em que é conhecida como Rio-Bahia.

Essa estrada é muito utilizada para transporte de cargas e tem ligação com importantes rodovias como a Via Dutra e BR-040, e também com o Porto de Itaguaí.

O contrato de concessão terá validade de 30 anos. A ANTT estima que os investimentos necessários nesse período serão de R\$ 8,8 bilhões. Vencerá a disputa pelos trechos quem oferecer menor tarifa de pedágio, dentro de um limite de desconto, e o maior valor de outorga.

De acordo com a ANTT, os benefícios da concessão envolvem 303 quilômetros de obras de duplicação, 255 quilômetros de faixas adicionais e 85,5 quilômetros de vias marginais, três áreas de escape, 75 passarelas, 57 passagens de fauna, 462 pontos de ônibus e 1.630 quilômetros de ciclovias.

E hoje começa a valer a prorrogação, por 18 meses, do contrato de concessão da Via 040, operadora da Invepar que administra 936,8 quilômetros entre Brasília e Juiz de Fora (MG). Este é um dos trechos que o governo terá de relibitar. Mas, enquanto não define um novo leilão, o contrato com a ANTT foi prorrogado com as mesmas condições de prestação dos serviços de operação

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PACOTE DE LEIS SOBRE COMBUSTÍVEIS ENFRENTA RESISTÊNCIA NO SENADO E VOTAÇÃO PODE FICAR PARA MARÇO

Ainda não há acordo de líderes partidários para votar projetos que alteram o ICMS, mas senadores ainda se articulam para aprovar o aumento de subsídios para o gás de cozinha

Por Daniel Weterman, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - A votação do pacote proposto pelo Senado para reduzir o preço dos combustíveis no País pode ser adiada para março. Os dois projetos de lei relacionados ao tema entraram na pauta desta quarta-feira, 23, no plenário, mas não há acordo de líderes para aprovação, de acordo com fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast.

Nos bastidores da Casa, há quem diga que o pacote "já subiu no telhado" e não será aprovado, sob a avaliação de que as propostas causaram ruídos maiores do que o potencial benefício de reduzir o preço do diesel, da gasolina e do gás de cozinha.



Pacote visa reduzir preço dos combustíveis; os dois projetos de lei relacionados ao tema entraram na pauta do Senado, mas não há acordo para aprovação. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 10/9/2021

Ainda há uma articulação para aprovar subsídios e ampliar o alcance do vale-gás a famílias carentes neste ano, mas propostas que mexem no ICMS, imposto arrecadado pelos Estados, e na política de preços da Petrobras enfrentam impasses maiores.

O pacote do Senado incluiu a criação de uma conta de estabilização dos preços, um imposto sobre a exportação de petróleo, a alteração no modelo de cobrança do ICMS e o aumento do vale-gás. Os projetos ainda precisam passar pela Câmara, que não expressou concordância com o conteúdo.

Líderes do Senado pediram para que sejam votados apenas projetos de consenso no plenário nesta semana, sem grande impacto. Não há previsão de sessões na próxima semana e novas votações só devem ocorrer a partir do dia 8.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/02/2022

ACIONISTAS DELIBERAM SOBRE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, PREVISTA PARA MAIO

Após a reunião marcada para terça-feira, 22, o próximo - e último - passo será aval do TCU para o preço mínimo da ação em oferta na Bolsa; operação pode atingir R\$ 26 bi
Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Os acionistas da Eletrobras se reúnem nesta terça-feira, 22, para deliberar sobre o processo de privatização da companhia, que deverá ocorrer por meio de uma oferta de ações na Bolsa brasileira, a B3, e em Nova York. A transação está programada para o mês de maio, segundo fontes.

A privatização da empresa do setor elétrico será no modelo de uma capitalização, ou seja, será feita uma oferta de novas ações da empresa. Como a União não investirá na oferta, sua participação no capital votante cairá de 72,33% para 45%, deixando, dessa forma, de ter o controle da estatal de energia.

A assembleia da Eletrobras será um dos últimos trâmites para que o governo deixe de ser o controlador da empresa - uma discussão que foi iniciada durante o governo de Michel Temer.

Na ocasião, os acionistas irão autorizar ou não a operação, além de votar sobre alguns pontos necessários para a desestatização, como mudanças pontuais no a. No mercado, a expectativa é de que os acionistas minoritários aprove todos os itens da pauta, diante de estimativas de valorização da ação após a privatização.

Próximo passo

Depois disso, o último passo para que a oferta possa ocorrer em maio será a aprovação de um preço mínimo da ação na oferta pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que é o responsável pelo processo de venda da estatal, já teria definido o preço, e o aval do TCU deverá ocorrer até o fim de março, segundo uma fonte.



O preço mínimo será um limite de valor para que a ação possa ser ofertada aos investidores, uma megatransação que deverá ficar entre R\$ 22 bilhões e R\$ 26,6 bilhões, conforme já divulgou a empresa. A operação ocorrerá na Bolsa brasileira, a B3, e ainda na Bolsa de Nova York, a Nyse.

Na semana passada, após controvérsia em relação ao valor da outorga, o TCU deu sinal verde para a operação. O ministro Vital do Rego, que foi voto vencido no certame, defendeu sua posição dizendo que a Eletrobras estaria pagando menos ao Tesouro do que deveria, o que foi rechaçado pelos demais ministros.

Histórico

Esta é a terceira vez que o Estado brasileiro tenta privatizar a Eletrobras. A primeira foi ainda no governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002). Na época, a ideia era fazer uma privatização tradicional, vendendo as estatais do grupo (Furnas, Chesf e Eletronorte) separadamente.

Mas o projeto não foi adiante. No governo Lula, que começou em 2003, a empresa foi retirada do Plano Nacional de Desestatização (PND). Na gestão de Michel Temer (2016-2018), uma MP foi enviada ao Congresso, que Bolsonaro usou como base para a privatização atual.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/02/2022

COMBUSTÍVEIS: RELATOR DO SENADO REJEITA PROPOSTA PARA REDUZIR TRIBUTOS SOBRE DIESEL E GLP

Novo parecer rejeita a proposta defendida pelo Ministério da Economia, que evitaria um efeito maior nas contas públicas

Por Daniel Weterman e Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O relator do pacote do combustível no Senado, Jean Paul Prates (PT-RN), rejeitou a inclusão de uma proposta para zerar a cobrança de impostos federais sobre o diesel e o gás de cozinha. Com isso, o projeto continua tratando apenas de mudanças na cobrança do ICMS, imposto arrecadado pelos Estados. O texto está pautado para quarta-feira, 23, no plenário da Casa, mas, como mostrou o Estadão/Broadcast, a votação pode ser adiada para março.

A senadora Soraya Thronicke (PSL-MS), aliada do governo, apresentou uma emenda para zerar a cobrança de PIS e Cofins sobre óleo diesel, biodiesel e GLP até 31 de dezembro de 2022 e dispensar a compensação exigida pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) para a desoneração, a pedido da equipe econômica. Na última quinta-feira, 17, o relator chegou a falar ao jornal "O Globo" que incluiria a proposta no projeto, mas, em parecer protocolado no sábado, 19, rejeitou a emenda.

"Deixamos de acolher a Emenda nº 6, por entender que a dispensa das exigências fiscais da LRF e da LDO nela veiculada extrapola o propósito desse projeto. Ademais, representa um risco de que a redução dos preços obtida pela racionalização dos tributos sobre os combustíveis seja consumida pela desvalorização do real causada pela redução da confiança do mercado na gestão fiscal brasileira", escreveu o relator na justificativa.

O senador aceitou outras alterações no projeto, incluindo a obrigatoriedade de cobrança das alíquotas do ICMS por litro de combustível, e não mais pelo preço final do produto. Além disso, ele incluiu o etanol anidro e o GLP no modelo de cobrança monofásica do imposto, instituído pelo projeto. Na versão anterior, apenas gasolina, diesel e biodiesel estavam incluídos na medida.

Os Estados terão liberdade para definir a tributação, de acordo com a proposta. Ainda assim, os secretários estaduais de Fazenda são contra o projeto porque uma cobrança uniforme poderia aumentar a carga tributária em alguns Estados. Além disso, há temor de queda de arrecadação com a cobrança monofásica, em apenas uma etapa da comercialização.

Ministério da Economia derrotado

Sem espaço no orçamento para cortar mais despesas, a equipe do ministro Paulo Guedes queria o afastamento da LRF nesse ponto, o que permitiria reduzir tributos sobre os combustíveis sem compensação.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, integrantes da Economia apostam no projeto do Senado para "barrar" a tramitação de uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que desonera combustíveis e foi apelidada pela Pasta de "PEC Kamikaze". Pelas projeções da equipe, essa PEC teria um impacto de mais de R\$ 100 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/02/2022

PROJETO NO CONGRESSO PREVÊ RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DO PRONAMPE

Proposta em estudo autoriza parcelamento em até 48 vezes, com juros de até 6% ao ano; relator diz que várias empresas podem fechar sem a renegociação das dívidas

Por Eduardo Rodrigues e Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Enquanto a equipe econômica prepara uma medida provisória (MP) de reabertura do Pronampe com até R\$ 100 bilhões em novos financiamentos, o Congresso Nacional começa a avaliar projetos para impedir uma escalada na inadimplência das operações contratadas até o ano passado.

Um projeto do deputado Efraim Filho (DEM-PB) quer autorizar a renegociação das dívidas do Pronampe em até 48 meses, com juros limitados a 6,00% ao ano. Pelas regras do programa, os juros cobrados são de Selic - elevada no começo de fevereiro para 10,75% ao ano - mais 1,25% o ano.



Sem o projeto, Efraim Filho aponta para o risco do 'fechamento de inúmeros estabelecimentos'. Foto: Michel Jesus/Câmara dos Deputados - 28/9/2021

Isso significa uma taxa atual de 12,00%, exatamente o dobro da proposta do parlamentar na renegociação. Considerando que o mercado espera que a taxa básica de juros da economia brasileira continue avançando até 12,25% neste ano, os juros do Pronampe podem chegar a 13,50% em 2022.

O programa foi lançado em maio de 2020, quando a Selic estava em 3,00% ao ano, chegando ao piso de 2,00% ao ano entre agosto daquele ano e março de 2021, quando o Banco Central iniciou o mais duro ajuste monetário das últimas décadas.

Efraim Filho argumenta que esse "estresse financeiro" – com os juros do programa saltando de 3,25% para 12,00% em menos de um ano – pode significar o fechamento das empresas que estavam à beira da falência quando tomaram o crédito emergencial durante a crise.

"Tendo em vista a continuidade dos efeitos perversos da pandemia na economia como um todo e, principalmente, no segmento de empresas de menor porte, urge possibilitarmos a renegociação dos recursos tomados no âmbito do Pronampe, sob pena de vermos um aumento significativo da inadimplência e o fechamento de inúmeros estabelecimentos, com consequente eliminação de postos de trabalho", diz o parlamentar.

Adiamento

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a equipe econômica adiou para depois do carnaval o pacote de crédito de R\$ 100 bilhões prometido pelo ministro da Economia a empresários para esta. De acordo com uma importante fonte da área econômica, o pacote ainda está sob exame, incluindo a necessidade ou não de novo aporte do Tesouro Nacional para viabilizar o plano.

Técnicos do Ministério da Economia dizem que a proposta na mesa é "relançar" o Pronampe e não prevê necessidade de mais recursos públicos para lastro dos empréstimos.

Isso será feito com o uso de fundos garantidores, como o Fundo de Garantia de Operações (FGO) que teve um aporte de R\$ 5 bilhões do Tesouro Nacional no ano passado, depois de um total de R\$ 38 bilhões em 2020.

Na semana passada, Guedes anunciou, em almoço com representantes da União Nacional de Entidades do Comércio e Serviços (Unecs), que o governo deve lançar um programa de crédito de R\$ 100 bilhões destinado a pequenas e médias empresas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/02/2022

BRASKEM DEVE RETOMAR OFERTA DE AÇÕES PERTO DE ENTRAR NO NOVO MERCADO

Por Altamiro Silva Junior e Cynthia Decloedt



Desconto pedido por investidor levou à suspensão da oferta em janeiro Foto: Daniel Teixeira/AE

A oferta bilionária de ações da Braskem, que pertencem à Petrobras e à Novonor (ex-Odebrecht), pode ser retomada ainda neste primeiro semestre com detalhes da migração da petroquímica para o Novo Mercado ou mesmo com a empresa já nesse segmento. O plano inicial era fazer a venda de uma parte dos papéis em fevereiro e depois voltar à bolsa quando a companhia já estivesse no segmento da B3 com

as melhores práticas de governança corporativa. Segundo fontes, porém, a falta de clareza sobre esse processo foi um dos pontos que dificultou a operação no início do ano, que acabou sendo cancelada. O outro motivo do cancelamento da venda dos papéis via mercado foi justamente o desconto pedido pelos investidores no preço dos papéis, não aceito pelos bancos credores e detentores das ações que pertencem à Novonor na petroquímica.

Os termos para a migração ao Novo Mercado são um fator importante para tirar uma incerteza, na visão de um banqueiro de investimento. Como a oferta era só de ações preferenciais (PN, sem direito a voto), havia falta de clareza, por exemplo, sobre como seria a relação de conversão para as ordinárias (ON, com direito a voto).

Assembleia especial

Resolvido esse ponto, os argumentos para forçar o preço da ação para baixo podem diminuir. De toda a forma, a operação ainda tende a ser marcada pelos investidores tentando reduzir o preço das ações, pois além de a oferta ser 100% secundária, a Novonor precisa vender os papéis para pagar os bancos credores.

Em um passo importante para a migração ao Novo Mercado, no próximo dia 25, a Braskem faz assembleia especial com os acionistas para discutir a conversão de ações PN classe "B" em papéis classe "A", na razão de dois por um. Se aprovada, essa operação ajuda a simplificar a

estrutura de capital da petroquímica e abre caminho para o próximo passo, a conversão das PN em ON, que vai precisar de nova assembleia.

Na oferta abortada no fim de janeiro, a expectativa era movimentar R\$ 8 bilhões na B3 e no exterior, onde ações da companhia também estarão sendo ofertadas, por meio de ADSs (American Depositary Shares, na sigla em inglês). Segundo um dos envolvidos na operação, havia demanda forte de estrangeiros, mas o pedido de desconto foi aumentando na reta final de definição do preço.

Duas complexidades dificultaram a concretização do negócio: não havia oferta prioritária, a que é reservada aos acionistas atuais (até porque eles são os vendedores), e se buscava 100% de investidores novos. Também havia a necessidade dos recursos da Novonor para pagar credores e eles davam a palavra final sobre o preço.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/02/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

OMC VÊ ABRANDAMENTO NAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO E PROVÁVEL ALTA DE EXPORTAÇÕES

“Barômetro de mercadorias” visa a dar informações em tempo real sobre a trajetória do comércio mundial

Por Assis Moreira, Valor — De Genebra



— Foto: Gerard Bottino/Newscom

Os problemas nas cadeias globais de abastecimento mostram sinais de abrandamento, sinalizando uma possível melhora para os fluxos de exportações e importações, aponta a Organização Mundial do Comércio (OMC) em seu “barômetro de mercadorias” publicado hoje.

Esse barômetro visa a dar informações em tempo real sobre a trajetória do comércio mundial. Pelo mecanismo, um resultado maior que 100 aponta crescimento do comércio acima da tendência de médio prazo e abaixo de 100 mostra tendência de contração das exportações e importações.

A OMC constata que as disrupções nas cadeias de abastecimento têm amortecido a força da recuperação no comércio global de mercadorias, mas que isso pode estar começando a mudar. O barômetro do comércio de mercadorias em dezembro ficou em 98,7, ligeiramente abaixo da leitura de novembro passado de 99,5, indicando uma perda de impulso no comércio no início de 2022, após a forte recuperação dos volumes comerciais do ano passado.

No entanto, avalia a OMC, o índice também mostra sinais de que já chegou ao fundo do poço, e que o comércio de mercadorias pode voltar a ter impulso em breve, mesmo que permaneça abaixo da tendência no curto prazo.



Para a OMC, além das contínuas interrupções na cadeia de abastecimento, a fraqueza do barômetro é parcialmente explicada pelas restrições sanitárias para combater a variante ômicron da covid-19, que alguns países estão agora eliminando depois que o impacto da nova variante na saúde se mostrou relativamente leve.

A avaliação na entidade global é de que o relaxamento dessas medidas poderia impulsionar o comércio nos próximos meses, embora futuras variantes da covid-19 continuem a apresentar riscos à atividade econômica e ao comércio mundial.

A maioria dos índices de componentes do barômetro estava próxima ao seu valor de base de 100 indicando tendência de crescimento: encomendas de exportações (99,9), carga aérea (101,7), componentes eletrônicos (98,6) e matérias-primas (101,6). Isso confirma que a desaceleração está freada nessas áreas. Já o índice de produtos automotivos (92) continua abaixo da tendência, mas a situação melhorou com mais embarques de componentes eletrônicos, incluindo semicondutores.

O índice de transporte de contêineres por navios (97,2) continua também abaixo da tendência, refletindo a persistência de problemas de congestionamento nos portos. No geral, os índices dos gerentes de compras mostram que os prazos de entrega estão diminuindo gradualmente no mundo todo, mas não o suficiente para muitos produtores e consumidores.

Cumulativamente, o volume de comércio nos três primeiros trimestres de 2021 aumentou 11,9% em comparação com os três primeiros trimestres de 2020, acima da previsão da OMC de 10,8% de outubro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/02/2022

USINAS FIXARAM, ATÉ JANEIRO, 63% DAS EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR DE 2022/23

É o que apontam cálculos da Archer Consulting
Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

As usinas de açúcar do país fixaram, em janeiro, o preço de exportação de 2,9 milhões de toneladas da commodity para embarque na próxima safra (2022/23), de acordo com levantamento da Archer Consulting.

Com isso, já estão hedgeadas as exportações de 16,3 milhões de toneladas, ou 63% do total que deverá ser embarcado na próxima temporada — ante 80,5% um ano atrás, quando estava em jogo a comercialização da safra atual.

O preço médio das fixações do açúcar realizadas em janeiro ficou em R\$ 2.336 por tonelada posta no porto de Santos (FOB). Já o valor médio de todo o açúcar hedgeado para a próxima temporada está em 16,75 centavos de dólar por libra-peso (sem prêmio de polarização), ou R\$ 2.178 por tonelada (FOB Santos).

Para a temporada 2023/24, que começará em abril do ano que vem, a Archer Consulting estima que, até o fim de janeiro, 12% das exportações previstas já foram hedgeadas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/02/2022

OMC VÊ ABRANDAMENTO NAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO E PROVÁVEL ALTA DE EXPORTAÇÕES

“Barômetro de mercadorias” visa a dar informações em tempo real sobre a trajetória do comércio mundial

Por Assis Moreira, Valor — De Genebra



— Foto: Gerard Bottino/Newscom

Os problemas nas cadeias globais de abastecimento mostram sinais de abrandamento, sinalizando uma possível melhora para os fluxos de exportações e importações, aponta a Organização Mundial do Comércio (OMC) em seu “barômetro de mercadorias” publicado hoje.

Esse barômetro visa a dar informações em tempo real sobre a trajetória do comércio mundial. Pelo mecanismo, um resultado maior que 100 aponta crescimento do comércio acima da tendência de médio prazo e abaixo de 100 mostra tendência de contração das exportações e importações.

A OMC constata que as disruptões nas cadeias de abastecimento têm amortecido a força da recuperação no comércio global de mercadorias, mas que isso pode estar começando a mudar. O barômetro do comércio de mercadorias em dezembro ficou em 98,7, ligeiramente abaixo da leitura de novembro passado de 99,5, indicando uma perda de impulso no comércio no início de 2022, após a forte recuperação dos volumes comerciais do ano passado.

No entanto, avalia a OMC, o índice também mostra sinais de que já chegou ao fundo do poço, e que o comércio de mercadorias pode voltar a ter impulso em breve, mesmo que permaneça abaixo da tendência no curto prazo.

Para a OMC, além das contínuas interrupções na cadeia de abastecimento, a fraqueza do barômetro é parcialmente explicada pelas restrições sanitárias para combater a variante ômicron da covid-19, que alguns países estão agora eliminando depois que o impacto da nova variante na saúde se mostrou relativamente leve.

A avaliação na entidade global é de que o relaxamento dessas medidas poderia impulsionar o comércio nos próximos meses, embora futuras variantes da covid-19 continuem a apresentar riscos à atividade econômica e ao comércio mundial.

A maioria dos índices de componentes do barômetro estava próxima ao seu valor de base de 100 indicando tendência de crescimento: encomendas de exportações (99,9), carga aérea (101,7), componentes eletrônicos (98,6) e matérias-primas (101,6). Isso confirma que a desaceleração está freada nessas áreas. Já o índice de produtos automotivos (92) continua abaixo da tendência, mas a situação melhorou com mais embarques de componentes eletrônicos, incluindo semicondutores.

O índice de transporte de contêineres por navios (97,2) continua também abaixo da tendência, refletindo a persistência de problemas de congestionamento nos portos. No geral, os índices dos gerentes de compras mostram que os prazos de entrega estão diminuindo gradualmente no mundo todo, mas não o suficiente para muitos produtores e consumidores.

Cumulativamente, o volume de comércio nos três primeiros trimestres de 2021 aumentou 11,9% em comparação com os três primeiros trimestres de 2020, acima da previsão da OMC de 10,8% de outubro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/02/2022

PORTO DE SANTOS AMEAÇA ENCERRAR CONTRATO DE DRAGAGEM COM A DTA

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Terminal de containers no Porto de Santos: autoridade portuária afirma que a DTA descumpriu ordem de serviço para dragagem em cais — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Santos Porto Authority (SPA), que administra o Porto de Santos, ameaça rescindir o contrato de dragagem com a DTA Engenharia nessa segunda-feira (21), caso os serviços não sejam retomados pela companhia até o fim de sábado (19).

A autoridade portuária afirma que a DTA descumpriu mais uma ordem de serviço, emitida na última quinta-feira (17), para dragar berço no cais da Alemoa, especializado em granéis líquidos. “Esta tem sido a prática constante da DTA nos últimos 40 dias, desde que prorrogou o contrato por ordem judicial: não atender as ordens de serviço emitidas pela SPA”, afirmou, em comunicado.

“Ainda nesta semana, na quarta-feira (16/02), a DTA deixou de realizar os serviços de dragagem de berços de atracação por quebra de seus equipamentos, desta vez alegando ‘pequeno problema de vazamento no torque do clamshell, que foi substituído recentemente’, impedindo, assim, a realização da dragagem. Foi a segunda vez em menos de dez dias que o serviço deixou de ser feito por avaria no equipamento, sendo que as duas ocorrências se deram após a empresa apenas reiniciar os trabalhos de dragagem de berços”, completou a SPA.

Na quinta, a SPA enviou correspondência à DTA dando 48 horas para a empresa retomar a dragagem, sob pena de rescisão. “A empresa, contudo, segue ignorando o contrato e gerando insegurança jurídica e danos ao Porto de Santos que poderão demorar a serem reparados”, diz a autoridade portuária.

A DTA Engenharia, por sua vez, nega que esteja descumprindo as ordens de serviço e se queixa de erros nas batimetrias (medição da profundidade, que são necessárias para a dragagem) fornecidas pela SPA. Caso a rescisão seja declarada pela SPA, os efeitos não valem imediatamente, já que ainda deverá haver um período de 30 dias para que a companhia possa se defender.

A autoridade portuária e a companhia travam uma disputa deste meados do ano passado em torno do contrato, que foi firmado em janeiro de 2020. As divergências incluem discussões sobre pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro da operação (pleiteados pela empresa), qualidade do serviço (questionada pela companhia docas) e data de término do contrato, que tem duração de 24 meses.

A SPA defende que o prazo se encerrou em janeiro deste ano. A companhia chegou inclusive a realizar, no ano passado, uma licitação para contratar o novo prestador e serviço e, em janeiro, decretou o fim do contrato. Porém, a DTA conseguiu, na Justiça, reverter o fim do acordo. A empresa defende que o prazo se encerra apenas em abril, já que a primeira ordem de serviço foi dada apenas em abril de 2020.

Em nota, a DTA “reitera que cumpre o contrato e aguarda, há mais de 12 meses, uma solução para os pleitos de reequilíbrio apresentados” e afirma que, como teve seu contrato encerrado pela SPA no início do ano, a empresa teve que desmobilizar todos os seus equipamentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/02/2022



FRETE PARA ESCOAR A SOJA BATE RECORDE E DEVE CONTINUAR EM ALTA, DIZ CONAB

Em algumas rotas de Mato Grosso, alta em janeiro superou 40%
Por José Florentino, Valor — São Paulo

O custo do frete para escoar a soja está subindo conforme avança a colheita desta safra 2021/22 e chegou a patamares recorde em janeiro no Estado de Mato Grosso, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) - que avalia mensalmente os principais corredores logísticos do país. Em boletim divulgado nesta segunda-feira, a estatal alerta que há chance de os preços do transporte de grãos subirem ainda mais em fevereiro.

Em Mato Grosso, que lidera a produção nacional de soja, os trechos que saem de Querência com destino a Araguari (MG) e a Colinas (TO) ficaram 41% mais caros em relação a igual período do ano passado e atingiram R\$ 270 por tonelada. O trajeto mais caro vai de Campo Novo (MT) até o porto de Santos, em São Paulo, que atingiu R\$ 430 por tonelada, aumento de 33% na comparação anual.

Conforme a Conab, a falta de caminhões está provocando um leilão nos fretes, em meio ao avanço acelerado da colheita. Até 5 de fevereiro, a entidade estima que cerca de 42% da área de soja plantada em Mato Grosso já havia sido colhida.

“Em Querência, a forte elevação observada está relacionada ao fato de essa região estar sofrendo com os problemas logísticos decorrentes do excesso de chuvas e de compromissos com portos do Arco Norte. Em fevereiro, as cotações de serviços de frete devem manter essa tendência de elevação à medida que aumente o volume de soja liberada”, diz a estatal, em relatório.

Os problemas climáticos são, de forma geral, um fator de impulso para os custos do frete em todo o Estado, conforme explica a companhia no documento.

Segundo maior produtor de soja nesta safra, o Estado de Goiás também registrou altas significativas. A rota mais cara em janeiro foi a que liga Rio Verde a Imbituba (SC), que alcançou R\$ 250,50, acréscimo de 6% em relação a dezembro de 2021.

Goiás assumiu a vice-liderança na produção de soja após quebras no Rio Grande do Sul e no Paraná, devido aos problemas climáticos. Além disso, de acordo com a Conab, a antecipação da colheita para janeiro fez aumentar a demanda por caminhões.

No Paraná, quarto maior produtor de soja do país, os fretes estão caindo devido à quebra de safra. As operações partindo de Cascavel e Ponta Grossa com destino a Paranaguá apresentaram redução de 31%, para R\$ 55 e R\$ 65 por tonelada, respectivamente.

A Conab não detalhou informações do Rio Grande do Sul, que - no último levantamento de safra divulgado pela estatal, aparece como terceiro maior produtor de soja do país

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/02/2022

RUMO PREVÊ INAUGURAR TRÊS TERMINAIS NA MALHA CENTRAL EM 2022

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Rumo planeja inaugurar neste ano mais três terminais na Malha Central (Ferrovia Norte-Sul), segundo o presidente da empresa, Beto Abreu. No segundo trimestre, deverá ser inaugurado o terminal de açúcar em Iturama (MG), com capacidade de 2,5 milhões de toneladas por ano.

No terceiro trimestre, o terminal de fertilizantes em Rio Verde (GO), com capacidade de 1,5 milhões de toneladas por ano, deverá entrar em atividade. E no quarto trimestre, deverá ser iniciada a operação de contêineres no terminal em Anápolis (GO).

No ano passado, foram inaugurados dois terminais de grãos na ferrovia, que elevaram a participação de mercado da companhia em Goiás (em soja e milho) de 22,4%, no primeiro semestre, para 39,3%, no segundo semestre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INCÊNDIOS SÃO UMA DAS MAIORES QUESTÕES DE SEGURANÇA PARA A INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Fevereiro 2022



Embora as perdas na navegação tenham diminuído pela metade na última década, os incêndios a bordo dos navios continuam entre os maiores problemas de segurança para a indústria marítima, como demonstrado pelos incidentes desta semana envolvendo o navio ro-ro "Felicity Ace cargo", que pegou fogo no Atlântico enquanto transportava milhares de carros e o incêndio do ferry de passageiros Euroferry Olympia ao largo da costa da Grécia.

Análise do relatório anual da Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), Safety & Shipping Review, mostra que o número de incêndios a bordo de grandes embarcações aumentou significativamente nos últimos anos. Houve um recorde de 40 incidentes com incêndios relacionados à carga somente em 2019 ou um a cada dez dias. Em todos os tipos de embarcações, o número de incêndios/explosões que resultam em perdas totais foi de 10 incidentes no final de 2020 — representando cerca de uma em cada cinco perdas totais em todo o mundo.

"A indústria naval viu seu histórico de segurança melhorar significativamente durante a última década com o número de perdas totais agora em mínimos históricos", diz o Rahul Khanna, diretor global de Consultoria de Risco Marine da AGCS. "No entanto, incêndios em porta-aviões, balsas roll-on/roll-off e navios porta-contêineres, entre outros, continuam como as principais preocupações do setor, como demonstrado pelo recente aumento de incidentes", afirma o executivo.

Os navios de carga são responsáveis por 40% das perdas totais na última década, 348 de um total de 876. Os navios de passageiros/cruzeiro representam menos de 10%, ou 69 de 876.

Incêndios a bordo de navios são a quinta maior causa de incidentes de navegação em todo o mundo. Segundo o relatório da Allianz, houve mais de 1,7 mil incidentes reportados na última década em todos os tipos de navios, o que representa cerca de 7% desses incidentes.

Os incêndios de navios muitas vezes começam em contêineres, o que pode ser o resultado de não-declaração ou declaração incorreta de cargas perigosas, tais como produtos químicos e baterias. Quando mal declaradas, estas podem ser inadequadamente embaladas e estivadas a bordo, o que pode resultar em ignição e/ou complicar a detecção e combate a incêndios. Quanto

maior o número de contêineres a bordo, maior a probabilidade de que pelo menos um possa inflamar e causar um incêndio.

Outro fator que contribui é a capacidade de detecção e combate a incêndios em relação ao tamanho da embarcação. As embarcações ficam cada vez maiores a cada ano e grandes incidentes têm mostrado que incêndios podem facilmente sair de controle e resultar no abandono da embarcação pela tripulação por motivos de segurança.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

MAERSK ANUNCIA AQUISIÇÃO DA PILOT FREIGHT SERVICES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Fevereiro 2022



A aquisição ampliará a oferta de logística integrada na cadeia de suprimentos

A A.P. Moller - Maersk anunciou a aquisição da Pilot Freight Services, empresa sediada nos EUA, líder em soluções de first mile, middle mile e last mile (primeira milha, milha intermediária e última milha, em tradução livre) e de transporte de longo curso. A Pilot é especializada no segmento de fretes volumosos e de grande porte na América do Norte, voltada para modelos de distribuição

B2C e B2B.

Com a aquisição da empresa, a Maersk ampliará sua oferta de logística integrada na cadeia de suprimentos. Isso complementar as aquisições anteriores feitas na América do Norte, como a aquisição da Performance Team, focada em armazenamento e distribuição B2B, e da Visible SCM, especialista em armazenamento e distribuição de encomendas para e-commerce.

A Pilot adicionará novos serviços específicos no segmento de rápido crescimento do e-commerce de itens grandes e volumosos, aumentando assim as oportunidades de vendas cruzadas. Isso também criará sinergias de custos significativas, ao aproveitar capacidades e recursos ao longo das diferentes partes das soluções do serviço.

Ao longo do desenrolar da pandemia, as macrotendências na cadeia de suprimentos se aceleraram, como o aumento da mudança para o comércio eletrônico, especialmente para itens grandes e volumosos. Essa importante mudança continuará e exigirá a criação de novas redes de distribuição e soluções para apoiar as empresas na adaptação de suas cadeias de suprimentos a essas novas demandas dos consumidores. A transição vale para vários segmentos verticais B2C, como varejo, móveis domésticos e eletrônicos de consumo, bem como segmentos B2B, a exemplo dos segmentos aeroespacial, automotivo e saúde.

A Pilot opera uma rede de transporte baseada em instalações na América do Norte de 87 estações e hubs através dos quais o frete é transportado e distribuído aos clientes finais. A empresa usa principalmente fornecedores terceirizados de transporte rodoviário e tem acesso à capacidade controlada que facilita uma oferta de serviço de primeira, média e última milha de alta qualidade. O escopo abrange carga completa e fracionada para distribuição B2C e B2B, incluindo remessas com serviços diferenciados, focados em rapidez e prazos definidos.

A combinação entre Pilot e Maersk oferecerá aos clientes o aplicativo e 150 instalações nos EUA, incluindo centros de distribuição, hubs e estações. Essa profundidade da rede de logística terrestre combinada com a presença internacional da Maersk criará recursos de desempenho da cadeia de suprimentos de ponta a ponta.

Sobre a Transação

O preço da transação é de US\$ 1,68 bilhão. A aquisição está sujeita a revisão e aprovação regulatória que deve ser obtida até o segundo trimestre. Ambas as empresas operarão como negócios independentes e executarão suas operações normalmente até então.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA NORUEGUESA CHEGA AO RIO DE JANEIRO NESTA TERÇA-FEIRA

Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Fevereiro 2022



A One Ocean Expedition faz parte da década da Ciência para um desenvolvimento sustentável do Oceano da ONU. A meta é chamar a atenção e compartilhar conhecimento sobre o papel crucial do oceano para um futuro global sustentável

A One Ocean Expedition aporta no Pier Mauá, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, nesta terça-feira (23). O navio-escola norueguês "Statsraad Lehmkuhl" dará então início à etapa brasileira da expedição One Ocean, que ficará no país

até 26 de fevereiro.

Nesta circunavegação ao redor do globo, o "Statsraad Lehmkuhl" serve tanto como uma universidade flutuante como um veleiro de treinamento, trazendo estudantes, cientistas, tripulação de viagem e profissionais, juntos nos diferentes trechos dos 20 meses de viagem.

Com 108 anos, o veleiro foi convertido em um navio de pesquisa de última geração, coletando dados de alta qualidade e comparando-os ao longo da jornada. Equipado com instrumentos modernos, mede, por exemplo, níveis de CO₂, microplástico, acidificação, biodiversidade e temperatura dos oceanos.

O movimento silencioso de um veleiro oferece condições muito boas para a coleta de dados acústicos de alta qualidade em alto-mar, tanto de escuta passiva quanto de ecossondas ativas. A amostragem de água em andamento permite técnicas modernas e poderosas, como análises de DNA.

Ecossonda

Um dos sensores científicos de última geração a bordo do "Statsraad Lehmkuhl" é a ecossonda científica (ecossonda científica de banda larga Kongsberg Maritime EK80). O equipamento coleta continuamente dados da quilha até mil metros abaixo do navio, revelando a densidade e o comportamento de peixes e zooplâncton no oceano e nas áreas costeiras por onde o navio passa.

Uma das questões científicas que a viagem tenta ajudar a responder é "qual é a distribuição global das camadas mesopelágicas?". A mesopelágica (a camada do oceano entre 200-1.000m de profundidade) é uma das partes menos compreendidas do oceano, mas também uma das mais importantes. Organismos que habitam a camada mesopelágica são uma parte importante da cadeia alimentar oceânica e transferem grandes quantidades de carbono da zona da superfície para o oceano profundo, desempenhando um papel importante no combate às mudanças climáticas. A pesca mesopelágica também é uma potencial nova pesca global e uma importante fonte de nutrientes no futuro.

O "Statsraad Lehmkuhl" usa a sonda científica para mapear a distribuição global e o movimento vertical de mesopelágicos nos oceanos do mundo, ligando o tempo e a biomassa a fatores como características oceanográficas, composição de espécies, luz e produção primária. Luz, temperatura, salinidade e clorofila são medidas a partir do navio. Análise de DNA de amostras de água coletadas a bordo revelam a composição das espécies. E dados de satélite fornecem informações adicionais sobre, por exemplo, temperatura da superfície e clorofila.

O "Statsraad Lehmkuhl" vem servindo como navio de treinamento de vela por mais de um século, mas nunca esteve em melhores condições. Como um dos maiores, mais antigos e mais bem conservados veleiros do mundo ainda em operação, ele oferece uma arena perfeita para o aprendizado da marinharia tradicional (conjunto de técnicas utilizadas na construção, operação e manutenção de embarcações), trabalho em equipe e a importância dos oceanos do mundo. Como membros da tripulação de viagem, todos se tornam participantes ativos e importantes na navegação e administração do navio, sob a orientação de tripulação profissional e experiente.

Toda a tripulação dorme lado a lado em redes, como os marinheiros fazem há séculos. A experiência de amizade e sentimento de mestria, combinada com experiências únicas na natureza em alto-mar, fazem da viagem à vela um divisor de águas para muitos.

Quando o navio voltar para o seu porto de partida, em abril de 2023, a cidade de Bergen receberá a Semana One Ocean, um encontro internacional com conferências, workshops e reuniões.

A expedição One Ocean é uma viagem ao redor do planeta organizada pela Statsraad Lehmkuhl Foundation em parceria com o governo norueguês, universidades, cientistas e empresas. A expedição partiu em agosto de 2021 da Noruega, para onde vai retornar em abril de 2023, após dar a volta ao mundo. Até essa data, terá navegado 55 mil milhas náuticas durante cerca de 19 meses e visitado 36 portos em diferentes países. Parte da Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2020-2030), lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), a expedição norueguesa tem como principal objetivo chamar a atenção e compartilhar conhecimento sobre o papel crucial dos oceanos para um futuro sustentável numa perspectiva global.

A programação da expedição One Ocean no Brasil inclui reuniões e eventos políticos, culturais e científicos. No dia 24 de fevereiro, o navio-escola sediará o seminário Green Technology for Sustainable Oceans (Tecnologia Verde para Oceanos Sustentáveis), realizado pela Embaixada da Noruega no Brasil e pelo Consulado Geral no Rio de Janeiro com representantes de empresas e autoridades norueguesas e brasileiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

ARTIGO - DESESTATIZAÇÃO DA CODESA: LEADING CASE PARA OS PORTOS BRASILEIROS

Por Alexandre Aroeira Salles e Jefferson Lourenço dos Santos OPINIÃO 21 Fevereiro 2022



Como todos sabemos, os portos brasileiros não são sinônimos de sucesso, muito ao menos de eficiência. Há décadas que se clamam por mudanças no setor. O começo disso pode ter sido inaugurado na última sexta-feira, com a publicação do Edital para desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), empresa pública responsável pela administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho.

Em resumo, o certame busca transferir para iniciativa privada a função de autoridade portuária. O objetivo é que tal concessão seja feita pela venda da totalidade das ações da Codesa que são de titularidade de União e que gere a otimização e novos investimentos nos aludidos portos.

Trata-se de projeto pioneiro no direito brasileiro, pois, até então, nenhum porto organizado foi concedido, de forma que os portos de Vitória e Barra do Riacho serão os primeiros portos brasileiros a adotarem o modelo regulatório de private landlord port, isso é, modelo internacionalmente testado em que tanto a autoridade portuária quanto os operadores portuários são privados.



O aludido Edital já está em discussão desde 2020, quando foi lançada a primeira Audiência Pública do projeto (Audiência 19/2020), junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Importante notar que, na aludida Audiência Pública, que contou com ampla participação de diversos setores, foram levantadas duas grandes preocupações com o projeto. A primeira tratou da ausência de regras claras sobre como os contratos de arrendamento vigentes seriam transferidos ao regime de direito privado, gerando dúvidas sob o âmbito de poder da nova Concessionária para cancelar contratos em andamento. A segunda se referiu às limitações de participação no certame para as atuais arrendatárias dos portos de Vitória e Barra Riacho.

Na visão daqueles que discutiram tais pontos na Audiência Pública, além do tema da segurança jurídica (primeira dúvida acima), caso uma das atuais arrendatárias de portos vizinhos ganhasse o certame, haveria risco de grande concentração do poder de mercado, acarretando, potencialmente, eventuais conflitos de interesse com os objetivos de desenvolvimento dos portos capixabas, uma vez que a vencedora poderia fazer prevalecer a atuação de sua outra área portuária.

A partir da publicação do Edital, se verificou que o instrumento convocatório foi exitoso em esclarecer que a transferência para o regime privado dos contratos de arrendamento vigentes será feita a partir da consensualidade e bilateralidade entre a futura Concessionária e as arrendatárias, deixando claro que a rescisão do contrato se dará unicamente a critério da arrendatária. Esclareceu-se também que, caso não venha a ocorrer acordo entre concessionárias e arrendatárias, se manterão as disposições dos contratos então vigentes, com exceção das cláusulas contratuais extravagantes típicas do regime público.

Conclui-se, portanto, que, com relação à primeira principal preocupação do setor manifestado nas audiências públicas, o Poder Concedente conferiu a segurança jurídica necessária às arrendatárias, que terão, no mínimo, seus contratos mantidos nas condições inicialmente contratadas.

Já em relação à segunda preocupação, não obstante as diversas críticas ocorridas na audiência pública, manteve-se a vedação das arrendatárias dos portos de Vitória e Barra do Riacho participarem do certame, sem, no entanto, vedar a participação de arrendatárias de outros portos. Logo, como se verifica, o Poder Concedente não se ateu à preocupação expressa pelo setor, não mitigando o relevante risco de abuso de poder econômico apontado.

Como se observa, além da polêmica utilização do modelo regulatório de private landlord port (cuja utilização já gerou encarecimento da operação portuária em experiências internacionais, como no caso do Porto de Melbourne, na Austrália), o Edital do projeto de desestatização da Codesa foi lançado com fragilidades nos critérios de participação no certame, o que também pode gerar a concentração do poder econômico e conflitos de interesse na gestão dos portos capixabas, situação essa que deve ser objeto de atenção das autoridades públicas envolvidas no projeto.

Todo modelo de desestatização pressupõe que o governo fortaleça institucionalmente as respectivas agências reguladoras, para que protejam o interesse público contra abusos eventualmente praticados pelos agentes privados de mercado. No caso dos portos, será essencial que a Antaq (Agência Nacional de Transporte Aquaviário) seja cada vez mais aprimorada em sua governança e capacidade de bem regular e fiscalizar. Se assim for feito, há boas chances de grande sucesso o movimento da desestatização aqui tratada.

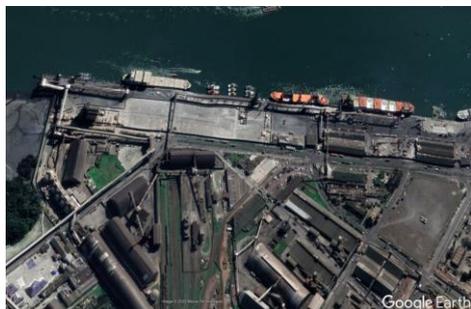
Alexandre Aroeira Salles é doutor em Direito e sócio fundador da banca Aroeira Salles. Jefferson Lourenço dos Santos é advogado da banca e especialista em contratos públicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA NOVA ÁREA DE ARRENDAMENTO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 21 Fevereiro 2022*



A empresa pública Portos do Paraná abriu o prazo de consulta pública para o futuro leilão de arrendamento de mais uma área no Porto de Paranaguá. Denominada PAR 09, o terminal de 24 mil metros quadrados está localizado a oeste do porto organizado.

A consulta pública está aberta partir desta segunda-feira (21) e as contribuições podem ser feitas até as 23h59 do dia 6 de abril.

Trata-se de uma área classificada como brownfield, ou seja, já construída, e destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, como explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “Encerrado esse prazo, dentro do qual todos os interessados podem se manifestar, vamos analisar as sugestões recebidas e aprimorar, ainda mais, os projetos”, afirma Garcia.

A audiência pública, a primeira deste ano, ainda não tem data definida. O leilão deve ocorrer no segundo semestre deste ano, com investimentos totais esperados de cerca de R\$ 492,6 milhões.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/02/2022

WILSON SONS APOSTA NO ARCO NORTE PARA O CRESCIMENTO DO SETOR DE APOIO PORTUÁRIO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 21 Fevereiro 2022*



Investimentos previstos para a região podem impulsionar a movimentação portuária no local

A Wilson Sons vem, cada vez mais, apostando no setor de apoio portuário no Arco Norte. Em 2021, a companhia teve um crescimento expressivo no volume de manobras nos portos da região e tem expectativas positivas para os próximos anos, principalmente, pelos diversos investimentos previstos para o setor portuário. Além da otimização da logística de escoamento

das cargas.

Segundo dados da Antaq, os portos do Arco Norte, em conjunto, cresceram mais de 25% de 2016 a 2021.

"O investimento em infraestrutura como ferrovias, por exemplo, será fundamental para suportar os projetos dos grandes players do mercado. O modal ferroviário é importante para o desenvolvimento do Arco Norte, além de ser uma excelente forma de conectar seus portos às demais regiões do país", destaca Mateus Melo, gerente regional da divisão de Rebocadores.

O ano de 2021 ficou marcado também por ter representado os primeiros 12 meses completos da atuação da companhia em Santarém, porto em que a unidade de Rebocadores passou a operar em novembro de 2020. A Wilson Sons foi a primeira operadora a atuar com um rebocador azimutal com mais de 45 toneladas de tração estática (TBP) em Santarém e, para que isso fosse possível, a companhia estudou a operação local, treinou a sua tripulação e implantou todo o controle necessário para que sua atuação fosse segura e eficiente.

Entre as principais cargas movimentadas pelos portos do Arco Norte estão minério de ferro, petróleo e derivados, grãos e fertilizantes. A divisão de Rebocadores tem forte atuação no terminal de Ponta da Madeira, contribuindo para que o minério de ferro seja a carga de maior representatividade para a companhia no Arco Norte. O petróleo e seus derivados também é um setor importante para a unidade, principalmente no Porto de Itaqui. Já no agronegócio, que inclui cargas como soja, milho e fertilizantes, a Wilson Sons cresceu quase 20% no volume de manobras de navios, no último ano, com destaque para o Porto de Itaqui, terminal que vem se tornando cada vez mais importante para a região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

BACIA DE EVOLUÇÃO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES COMPLETA 800 GIROS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Fevereiro 2022

Número é alcançado aproximadamente dois anos após a primeira manobra

O complexo portuário de Itajaí e Navegantes atingiu a marca de 800 giros na área da nova bacia de evolução. A 800ª manobra foi registrada no domingo (20) com o navio de bandeira da Libéria "Uasc Al Khor", de 299,99 metros de comprimento por 48,20 de largura. Sua atracação ocorreu no terminal da Portonave.

A ampliação do acesso aquaviário foi concretizada em 2019, possibilitando a chegada de navios de até 350 metros.

Com origem no Porto de Santos (SP), o "Uasc Al Khor" partiu nesta segunda-feira (21) com destino ao Porto de Buenos Aires, Argentina.

A segunda etapa da obra de bacia de evolução está projetada para receber navios de até 400 metros de comprimento por 60 de boca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022

APLICAÇÃO DE NORMAS E ESCALA AQUECERÃO MERCADO DE EÓLICAS OFFSHORE, PROJETAM AGENTES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 20 Fevereiro 2022



Abemar acredita que Brasil já possui leis e normas infralegais aplicáveis a projetos eólicos offshore. Fornecedores locais estudam desenvolvimento e parcerias para atividade.

O desenvolvimento de projetos eólicos offshore em águas jurisdicionais brasileiras tem um caminho a ser percorrido, mas possui bons indicadores em diferentes áreas de negócios. Agentes setoriais ouvidos pela Portos e Navios acreditam que a desburocratização do processo e ganhos de escala vão contribuir para viabilizar projetos, atraindo novos players e gerando serviço e encomendas para a indústria nacional. A avaliação é que a geração de energia e atividades secundárias, como dessalinização e hidrogênio verde, devem aumentar as demandas de suporte e construção. Para a indústria naval, o aumento de projetos de eólicas offshore pode representar pedidos de modificação de embarcações existentes, a fim de complementar a frota nacional.

A Associação Brasileira de Eólicas Marítimas (Abemar) considera que o país já possui normas gerais necessárias em vigor, mas ainda falta a busca por consenso para a aplicação delas por alguns órgãos de governo. A associação é a favor do sistema de autorização de projetos, como acontece em outros setores, como o ferroviário. "O Brasil tem leis e normas gerais que se aplicam



à eólica offshore e permitem o direito de usar espaços físicos com base na legislação, sem licitação”, disse o presidente da Abemar, Marcello Storrer. Ele comparou que, no setor ferroviário, a concessão é sempre fruto de autorização à iniciativa privada.

O entendimento da Abemar é que a Constituição Federal não permite licitação se não houver igualdade de condições, pois todos precisam começar do mesmo páreo. “A Abemar defende a aplicação de normas gerais e fazer com que normas específicas novas venham a ajudar, e não atrapalhar a iniciativa privada”, afirmou Storrer. Além de contratos de energia firme, a Abemar aponta que projetos de eólicas offshore vão permitir, de forma secundária, a dessalinização de água e hidrogênio verde como subprodutos que vão ajudar a viabilizar a geração dessa fonte de energia no mar.

Storrer acrescentou que o país tem volume de projetos que permitirá futuramente a escala da produção de itens como pás, geradores e outros grandes componentes. Ele disse que o Brasil ainda não tem fornecedores nacionais para alguns itens, como tubulão de aço, mas que os empreendedores podem vir a ser atendidos pela indústria brasileira. Outros itens como fundação por concreto teriam abundância de fornecimento. Já os geradores ainda não são feitos no Brasil.

O presidente da Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq), Bruno Galhardo, observa a necessidade de novos tipos de embarcação operando no Brasil da família dos OWSVs (Offshore wind support vessels), que inclui SOVs (Service operations vessels) e os WTIVs (Wind turbine installation vessels). Ele prevê demanda para futuras conversões de embarcações num primeiro estágio que, no futuro, devem demandar a construção de novas embarcações de suporte à geração eólica offshore no Brasil.

“Os projetos de ‘wind offshore’ necessitam de embarcações de apoio que não existem no Brasil atualmente. Desta forma, vejo grande potencial para conversões de embarcações no país”, destacou Galhardo. Ele acrescentou que a transição energética vem transformando também as próprias embarcações que estão migrando para projetos com propulsão mais limpa, como híbridas, elétricas e nucleares.

A Wärtsilä acredita que o segmento de eólicas offshore ainda deve demorar a maturar. A fabricante tem participado de discussões em grupos e eventos com agentes setoriais sobre o tema. A avaliação é que esse mercado é promissor e vai demandar embarcações específicas. “No Brasil, temos um potencial [para o offshore] tão grande quanto para o onshore (terra), olhando para o médio e longo prazo”, projetou o gerente sênior de inovação de mercado da Wärtsilä, Lucas Corrêa.

As embarcações para esse novo mercado possuem algumas semelhanças com barcos de apoio offshore que tenham algum tipo de equipamento que possibilite suporte para manutenção nas torres eólicas. A Wärtsilä vê esse nicho como uma oportunidade futura de diversificação para as empresas atuantes no mercado de suporte marítimo e que pode trazer algum tipo de benefício para a cadeia, principalmente armadores acostumados a operar embarcações complexas, como PSVs (transporte de suprimentos), AHTS (manuseio de âncoras) e PLSVs (lançamento de linhas). Corrêa ressaltou que essa oportunidade para os armadores entrarem num novo tipo de negócio ainda esbarra na falta de uma regulamentação ambiental sobre a atividade.

O gerente da Wärtsilä explicou que tem havido buscas por projetos de conversões de embarcações que estão ‘sobrando’ no mercado para embarcações mais complexas, o que pode abrir caminho para o caso de desenvolvimento do mercado de geração por essa fonte de energia no mar. “Acredito que possa ser um dos mercados para o futuro. Pode ser uma boa possibilidade para os armadores. A grande diferença é que o engajamento deverá ocorrer com players que hoje não fazem parte do ecossistema de apoio marítimo”, comentou Corrêa.

A expectativa da Macnor Marine é que a consolidação desse mercado no Brasil seja uma oportunidade importante para potenciais negócios de conversões de embarcações e novas construções no país. O diretor da Macnor, Pedro Guimarães, observa que esse é um mercado que já acontece a todo vapor na Europa e caminha a passos largos na América. “O case de desenvolvimento dessa indústria nos EUA servirá como bom termômetro pro Brasil, já que estão na mesma direção, alguns passos na frente comparado ao Case Brasil”, disse Guimarães.

Ele acrescentou que a geração eólica em parques terrestres no Brasil já possui uma indústria desenvolvida e consistente para fabricação e manutenção dos componentes principais das torres, visto que a fonte representa 10% da matriz elétrica nacional, e que o país ocupa a 8ª posição do ranking mundial de capacidade instalada. Guimarães lembra que alguns itens ainda são importados e que a diferença está na logística de instalação das torres e sistemas no mar. Ele considera que a logística de manutenção preventiva e corretiva são fundamentais para o funcionamento e eficiência da produção.

A Macnor aposta em oferecer soluções e suporte em todos os estágios desde a instalação das torres no mar, comissionamento, operação e manutenção. Algumas das empresas norueguesas representadas já possuem em seu portfólio de soluções, projetos dedicados à indústria eólica offshore para atender globalmente essa indústria. Guimarães cita a empresa é representante exclusiva da Ulstein, que já atua no mercado eólico offshore desde 2006, como projetista de novas construções e conversões de navios existentes. Para a logística de pessoal dedicada à manutenção preventiva e corretiva, ele destacou que outra empresa que a Macnor representa (Maritime Partner), possui em seu portfólio de barcos dedicados ao mercado eólico, rápidos, chamado de Walk-To-Work.

Guimarães vê que a sinergia com a indústria naval existente será fundamental para o sucesso dessa nova indústria. “Com essa sinergia posta em prática, outras discussões construtivas serão convenientes como, por exemplo, unir o mercado eólico offshore ao plano de descomissionamento de plataformas, em que poderíamos desinstalar apenas o topside e reutilizar a estrutura já existente, para instalações de torres eólicas”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/02/2022

CINCO AGÊNCIAS DE CONCORRÊNCIA COOPERAM PARA IMPEDIR O CONLUIO NO MERCADO DE FRETE

Da Redação NAVEGAÇÃO 19 Fevereiro 2022



Cinco das principais autoridades concorrenciais de todo o mundo formam um novo grupo de trabalho para colaborar na identificação e repressão de condutas ilegais, incluindo conluio, fixação de preços ou manipulação de preços na cadeia de suprimentos global. As autoridades dos Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Austrália e Nova Zelândia planejam compartilhar esforços para combater abusos.

As cinco nações reconhecem que houve interrupções significativas no fornecimento global em consequência da pandemia. No entanto, também destacam que os fretes nas principais rotas comerciais globais estão atualmente cerca de sete vezes mais altas do que há dois anos.

O objetivo do grupo de trabalho é ajudar a identificar tentativas de empresas de usar interrupções na cadeia de suprimentos como cobertura para fixação de preços ou outras atividades de conluio que envolvam concorrentes cooperando em vez de competir entre si.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/02/2022

SETOR DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE DA CHINA AVANÇA, QUASE TRIPLICANDO EM UM ANO

Da Redação OFFSHORE 19 Fevereiro 2022



A China está liderando a corrida pela energia eólica offshore, estabelecendo recorde para instalações de turbinas em 2021, de acordo com o relatório anual do World Forum Offshore Wind (WFO).

O relatório mostra que investimentos significativos, impulsionados por uma mudança global para energias renováveis, resultaram em 15,7 GW adicionais de capacidade eólica offshore instalada em todo o mundo no ano passado.

A China respondeu por mais de dois terços da nova capacidade. A nação adicionou 12,7 GW à sua rede nacional, aumentando sua capacidade eólica offshore instalada total para 19,7 GW.

“A China é agora, de longe, o maior mercado eólico offshore do mundo, com quase tanta capacidade instalada quanto o Reino Unido e a Alemanha combinados”, informou o WFO.

O aumento significativo na China foi impulsionado pelo vencimento iminente de um subsídio fiscal no final de 2021. Os desenvolvedores de projetos e investidores optaram por apressar o comissionamento antes do prazo para garantir a renúncia fiscal.

Em comparação, o Reino Unido tem uma capacidade instalada de 12,2 GW seguido pela Alemanha com 7,7 GW, Holanda com 3 GW, Dinamarca 2,3 GW e Bélgica com 2,6 GW. Globalmente, a capacidade eólica offshore instalada atingiu 48,2 GW no final do ano passado, 40% dos quais agora estão instalados na China.

Dos 53 projetos eólicos offshore que entraram em operação no ano passado, 45 foram na China, três no Reino Unido, dois na Holanda e um na Dinamarca, Taiwan e Noruega.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/02/2022



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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006