

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 024/2022
Data: 22/02/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SOLUÇÃO DE CONFLITOS É TEMA DE CONSULTA PÚBLICA DA ANTAQ.....	4
AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE POSSÍVEIS READEQUAÇÕES NO PORTO DE SANTOS.....	5
OPERAÇÃO CONJUNTA INTERCEPTA 316 QUILOS DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	6
AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE SUBSTITUIÇÃO DE ÁREA PARA CELULOSE NO PORTO DE SANTOS	6
AGU GARANTE CONTINUIDADE DO PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	7
PIERDOMENICO: “O CAP É UMA INSTITUIÇÃO EXTREMAMENTE IMPORTANTE PARA O DEBATE SOBRE O PORTO DE SANTOS”	8
COPERSUCAR MULTIPLICA SUA EFICIÊNCIA FISCAL NO PORTO DE SANTOS E NA DISTRIBUIÇÃO DE AÇÚCAR ENTRE AS USINAS E INDÚSTRIAS	9
MAERSK PERDEU 962 CONTÊINERES NO MAR DURANTE O TRANSPORTE EM 2021	10
RIO AMAZONAS: CALADO DE 11,90M É APROVADO EM TESTE COM GRANELEIRO NA BARRA NORTE	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	13
GOVERNO FEDERAL ATINGE NÚMERO HISTÓRICO DE CONTRATOS DE TERMINAIS DE USO PRIVADO	13
CONSULTA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ TEM DATAS DEFINIDAS	14
APÓS VITÓRIA, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA PREVÊ DUPLICAÇÃO DA BR-415/BA ATÉ O FIM DO ANO.....	14
ISTOÉ - DINHEIRO	15
MINISTRO PAULO GUEDES PROPÕE USAR FGTS PARA PAGAR DÍVIDAS.....	15
INDÚSTRIA BRASILEIRA ENCONTRA SOLUÇÕES PARA PRODUZIR NO DESERTO	16
VALE PEDE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA DESCARACTERIZAÇÃO DE BARRAGENS.....	17
MONEYTIMES.....	17
LIRA REITERA QUE PECs DOS COMBUSTÍVEIS ESTÃO ‘DEFINITIVAMENTE AFASTADAS’	17
DAQUI A ALGUNS ANOS, O BRASIL VAI SE TORNAR UM GRANDE CAMPO DE OBRAS, DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA	18
VALE RETOMA OPERAÇÕES EM MINA DE TOTTEN, EM SUDBURY, APÓS SUSPENSÃO EM 2021.....	19
ESPERAMOS QUE GRANDES EMPREITEIRAS ESTEJAM RECUPERADAS EM BREVE, DIZ BOLSONARO	20
JORNAL O GLOBO – RJ.....	20
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: ASSEMBLEIA É SUSPensa COM DIVERGÊNCIA ENTRE ACIONISTAS.....	20
PRESIDENTE DO BC DIZ QUE DIMINUIR IMPOSTO NÃO AJUDA A INFLAÇÃO ‘ESTRUTURALMENTE’	21
GOVERNO VAI RELANÇAR PRONAMPE E AVALIA REFINANCIAR DÍVIDAS DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS	22
BRASIL ABRE ‘NOVA FRONTEIRA EÓLICA’ NO MAR. IBAMA JÁ TEM 36 PEDIDOS	24
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
SENADO AVALIA ALTERAR PROJETO DOS COMBUSTÍVEIS PARA FORÇAR MUDANÇA DO ICMS NOS ESTADOS.....	27
PREVIDÊNCIA PRIVADA VIRA NOVO FOCO DE ATRAÇÃO DE CLIENTES DA XP	28
GUEDES: ‘ENQUANTO TIVER CONFIANÇA DO PRESIDENTE E ENTUSIASMO, ESTAREMOS JUNTOS’	30
CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DEVERIAM ABRIR SUAS DECLARAÇÕES DE IMPOSTO DE RENDA.....	32
VALOR ECONÔMICO (SP).....	33
GOVERNO JÁ RECEBEU 80 PEDIDOS PARA CONSTRUÇÃO DE NOVAS FERROVIAS, DIZ MINISTRO	33
OUTORGA: O NOVO IMPOSTO.....	34
ADM FAZ EMBARQUE RECORDE DE SOJA EM TERMINAL DE BARCARENA, NO PARÁ	36
COSAN: EBITDA CAI COM RUMO, MAS LUCRO LÍQUIDO AVANÇA COM COMPASS NO 4º TRIMESTRE	36
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	37
TERMINAL TGPM CARREGA MAIOR NAVIO DE SOJA DA REGIÃO NORTE DO BRASIL.....	37
LOCALFRIO BATE RECORDE DE IMPORTAÇÕES NOS TERMINAIS DE SUAPE E ITAJAÍ EM JANEIRO	38
HAPAG-LLOYD RECEBE ‘FRIEND OF THE SEA WHALE-SAFE AWARD 2022’	39
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DA CODEBA CRESCE 15,92% EM 2021	39
PORTOS CATARINENSES MOVIMENTARAM 2,57 MILHÕES DE TEUS EM 2021.....	40
VISITAS TÉCNICAS AO INHAÚMA DEFINIRÃO NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO, DIZ PETROBRAS	41
TST REVERSA DECISÃO SOBRE OBRIGATORIEDADE DE CONTRATAÇÃO DE AVULSOS POR TUPS	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 024/2022
Página 3 de 44
Data: 22/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SOLUÇÃO DE CONFLITOS É TEMA DE CONSULTA PÚBLICA DA ANTAQ

Até o dia 6 de abril, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários deve realizar debate público sobre diversos temas

Por: ATribuna.com.br



Infraestrutura portuária está entre os temas da audiência pública a ser realizada pela Antaq Foto: Luigi Bongiovani/AT

A solução de conflitos entre usuários dos portos brasileiros será alvo de uma nova norma da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Para isso, o órgão vai realizar, até o dia 6 de abril, uma consulta pública. Problemas contratuais, afretamentos, preços e utilização de infraestrutura portuária estão entre os temas que costumam gerar

divergências.

Segundo a Antaq, esses conflitos são fruto de relacionamento entre empresas, usuários e entidades envolvendo os setores portuário, de navegação interior e de navegação marítima.

Em seu Artigo 4º, a proposta de norma traz que o procedimento de resolução de conflitos poderá ser instaurado a partir do requerimento de pelo menos uma das partes envolvidas no conflito ou, de ofício, pelo titular da unidade organizacional com competência sobre a matéria.

A proposta traz, ainda, que os conflitos passíveis de procedimento de resolução são aqueles que envolvem direitos disponíveis. Entre eles, estão a aplicação de regras contratuais, preços de serviços exercidos em regime de liberdade de preços, fornecimento de serviços portuários e instalação de infraestrutura em áreas comuns do porto.

Também fazem parte da relação o compartilhamento de embarcação na navegação interior, horários, compartilhamento de infraestrutura na navegação interior e bloqueio para afretamento de embarcações estrangeiras. O texto também destaca a importância da mediação.

O objetivo da Antaq é a aproximação das partes e a facilitação de acordo para a solução do conflito. A mediação seguirá uma série de diretrizes. Entre elas, segundo a agência, destaque para a imparcialidade do mediador, isonomia entre as partes, busca do consenso e confidencialidade.

Contribuições

Serão consideradas apenas as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As informações podem ser enviadas à Antaq até 23h59 de 6 de abril, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em gov.br/antag. No mesmo site, estão os documentos do processo. Ainda haverá uma audiência pública, sem data definida.

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

Data: 22/02/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE POSSÍVEIS READEQUAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

O futuro de uma área de 15 mil m² foi um dos temas principais do encontro virtual

Por: Ágata Luz



Audiência virtual debateu possíveis readequações no complexo portuário santista para os próximos anos Foto: Divulgação/Santos Port Authority

O futuro de uma área de 15 mil m² no Porto de Santos foi tema de audiência virtual, nesta segunda-feira (21), que discutiu possíveis readequações no complexo portuário santista para os próximos anos. Uma das opções de ocupação do local, conhecido como Armazém T31 e localizado no cais do Macuco, foi apresentada pela Secretaria Nacional de Portos e está

sob consulta pública até 18 de março.

Com objetivo de melhorar o acesso terrestre no Porto e concentrar os terminais com o mesmo tipo de carga em uma mesma área do Porto, a Secretaria Nacional defende que a empresa Fibria não utilize os 12,1 mil m² destinados a ela no Terminal 32, em contrato firmado em 2016, e passe a ter o direito de trabalhar na área de 15 mil m² que hoje é ocupada pela empresa NST e tem contrato em vigor até 2028.

O vínculo assinado pela Autoridade Portuária com a Fibria em 2016 previa a entrega de duas áreas. Uma delas está em operação, mas a de 12,1 mil m² não avançou, pois foi identificada como essencial para aprimorar a infraestrutura de acesso ferroviário ao Porto, após estudo da Santos Port Authority (SPA) em conjunto com a Portofer.

“Diante deste fato que impede a disponibilização da área 2 à arrendatária (Fibria), entre as alternativas, surgiu essa, com a substituição parcial da área arrendada por outra com metragem equivalente adjacente”, explicou o coordenador-geral de gestão de contratos da Secretaria de Portos, Leandro Bernardino.

Os prejuízos provocados à Fibria com a não cessão da chamada área 2 foram destacados pelo advogado da empresa, Jorge Souza. “A Fibria deveria ter recebido essa área em setembro de 2019 e isso ainda não ocorreu, trazendo enorme impacto para companhia”, disse, incentivando a substituição da área.

Segundo o secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, a proposta entrou em consulta pública seis anos antes porque o Poder Público precisa se planejar. Ele reforçou que, caso a substituição seja aprovada, só valerá após o término do contrato da SPA com a NST, em 2028.

Ponderações

Contudo, durante a audiência, o também advogado Heitor Sica afirmou que a solução encontrada pelo Poder Público é “de caráter absolutamente inédito” e pede que essa medida não seja adotada, pois o processo teve início sem informações completas e trata-se de expansão. “Há uma troca de 12,1 mil m² em retroárea, sem acesso direto à água, por uma área de 15 mil m² preparada especialmente para esse fim”.

Por sua vez, Bernardino destacou que a proposta “não partiu da arrendatária (Fibria) em nenhum momento, e sim da Administração Pública, pensando no melhor para o Porto Santos”.

O diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da SPA, Bruno Stupello, enfatiza a importância de um cluster de celulose no local em questão, como previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos e que seria possível com a mudança em 2028, colaborando para o aumento de eficiência do complexo.

Próximos passos

A proposta está em consulta pública até 18 de março e contribuições devem ser realizadas pelo site Participe Mais Brasil. A diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessão da Secretaria Nacional de Portos, Ana Luiza Salles, explicou que, quando o prazo chegar ao fim, o processo será analisado pela pasta. Em seguida, passará pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e) e por autoridades municipais e ambientais para, por fim, o martelo ser batido ou não, com análise do Tribunal de Contas da União (TCU)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/02/2022

OPERAÇÃO CONJUNTA INTERCEPTA 316 QUILOS DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

Agentes do Núcleo de Polícia Marítima da PF, com apoio da Receita Federal, apreenderam a droga que iria para a Bélgica

Por: ATribuna.com.br



***A droga estava dentro de um caminhão esportivo, em um navio que veio da Argentina
Foto: Divulgação/PF***

A Polícia Federal interceptou nesta segunda-feira (21) uma remessa de 316 quilos de cocaína em um caminhão que estava dentro de embarcação com destino à Europa, no Porto de Santos. A droga, que teria como destino o Porto de Antuérpia, na Bélgica, foi apreendida pelo setor de inteligência do Núcleo de Polícia Marítima da Polícia Federal, com apoio de agentes da Receita Federal.

A droga estava acondicionada em um caminhão de competição esportiva, utilizado em rallys, que saiu da Argentina e passou pelo Porto de Santos para receber uma carga. Até o final da noite de segunda (21), ninguém havia sido preso.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE SUBSTITUIÇÃO DE ÁREA PARA CELULOSE NO PORTO DE SANTOS

Informação: Portal BE News (22 de fevereiro de 2022)

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) realizou na tarde desta segunda-feira (21), uma audiência pública online para debater a substituição de área de arrendatária no Porto de Santos.

A audiência faz parte da Consulta Pública SNPTA 01/2022, que se refere a pedido de substituição parcial da área no Porto de Santos atualmente ocupada pela Fibria Terminal de Celulose de

Santos, “Área 2” do Contrato de Arrendamento nº 02/2016, de aproximadamente 12.100 m², – pela área do “Armazém T31” de metragem de aproximadamente 15.000 m². A Consulta Pública foi aberta no dia 1º de fevereiro e segue até dia 18 de março.



A Área 2, localizada na retroárea do STS07, deveria ter sido entregue em 2019, após três anos de contrato, o que não foi possível porque estudos promovidos pela SPA em conjunto com a Portofer, identificaram a possibilidade de um acesso ferroviário que passa pela Área 2 – Foto: Divulgação/Portal BE

A transmissão foi aberta pelo secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, que explicou que a possível troca de área no Porto está de acordo com o Plano de Desenvolvimento e

Zoneamento do Porto de Santos (PDZ): “fará parte do cluster de celulose e, com isso, teremos três empresas de portos semelhantes, favorecendo a concorrência”, afirmou Piloni.

O Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, pontuou que a audiência faz parte de um planejamento que vem sendo desenvolvido desde 2019 e que “o PDZ foi aprovado após 14 anos sem um instrumento de planejamento atualizado, ... e é um documento que está guiando ações concretas que vem sendo realizadas ao longo desses 3 anos”.

IMPEDIMENTO

A arrendatária Fibria é detentora do Contrato de Arrendamento nº 02/2016, por meio do qual foi arrendada a área denominada STS07 ou Terminal 32 (T32), na margem direita do Porto de Santos.

Após vencer o leilão deste espaço, em 2016, a Fibria deveria receber do poder público duas áreas, denominadas Área 1 e Área 2. Área 1 foi efetivamente entregue à arrendatária e está em operação.

A Área 2, localizada na retroárea do STS07, deveria ter sido entregue em 2019, após três anos de contrato, o que não foi possível porque estudos promovidos pela SPA em conjunto com a Portofer, identificaram a possibilidade de um acesso ferroviário que passa pela Área 2.

Diante da impossibilidade que impede a disponibilização do espaço à Fibria, surgiu como alternativa a substituição parcial da área arrendada por outra, de metragem equivalente, adjacente ao terminal da arrendatária, denominada Terminal 31 (T31).

Atualmente o T31 está arrendado ao NST – Terminais e Logística S/A, com contrato previsto até 06/05/2028. Se implementada, a substituição parcial da área ocorrerá somente após o término da vigência do contrato atual.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/02/2022

AGU GARANTE CONTINUIDADE DO PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Informação: AGU (22 de fevereiro de 2022)

A Advocacia-Geral da União (AGU) impediu na Justiça a paralisação de procedimentos prévios à desestatização do Porto de Santos.

A atuação ocorreu no âmbito de duas ações civis coletivas movidas por sindicatos para pedir a suspensão de consulta e audiência públicas marcadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Leilão irá possibilitar investimentos na área e arrecadação estimada em R\$ 28 bilhões para a União – Imagem: gov.br

A AGU contestou o pedido, explicando que as justificativas técnicas do projeto já foram apresentadas e que os documentos que embasam a proposta estão disponíveis no site da Antaq, para conhecimento público, de modo que os princípios da transparência e da publicidade foram observados.

O pedido de liminar dos sindicatos foi indeferido pela Justiça Federal de Santos. A decisão assinalou que a audiência pública, realizada no último dia 10 de fevereiro, é uma oportunidade para o “debate plural e participação ativa da comunidade portuária”. “Ao que tudo indica, notadamente pelos estudos referidos pela União em sua manifestação, está presente a motivação, em atendimento aos princípios constitucionais, apta a dar início aos procedimentos de desestatização”, destacou o juízo em trecho da decisão.

O advogado da União Rafael Cardoso de Barros conta que os membros da AGU atuaram de forma ágil rápida e eficiente no caso, apresentando ao juízo em menos de 48 horas os prejuízos que eventual suspensão da audiência causaria ao cronograma dos procedimentos preparatórios à licitação.

“Após o leilão, a União poderá obter receitas da ordem de R\$ 28 bilhões durante todo o período de concessão, além dos investimentos na região portuária e nas cidades do entorno de Santos”, salienta.

Atuaram no caso a Coordenação Regional de Serviço Público da Procuradoria-Regional da União da 3ª Região, a Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura e a Procuradoria Federal da Antaq.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/02/2022

PIERDOMENICO: “O CAP É UMA INSTITUIÇÃO EXTREMAMENTE IMPORTANTE PARA O DEBATE SOBRE O PORTO DE SANTOS”

Informação: Agência Porto (22 de fevereiro de 2022)

Em reunião realizada na tarde de segunda-feira (21), o sócio e consultor da Agência Porto Consultoria Portuária, Fabrizio Pierdomenico, foi empossado como representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), do Porto de Santos.

“O CAP é uma instituição extremamente importante para o debate sobre o Porto de Santos, seja para discutir problemas do cotidiano de uma operação portuária, seja para pensar o seu futuro. Como representante dos tomadores de serviço portuários, os agentes de comércio exterior, defenderemos sempre um porto ágil e com custos menores, pois isso traz competitividade ao nosso comércio exterior”, salientou.

O CAP reúne poder público, iniciativa privada e trabalhadores portuários para tratar temas essenciais do complexo santista tais como alterações do regulamento de exploração e no plano de desenvolvimento e zoneamento; fomento a ação industrial e comercial; desenvolvimento de mecanismos para atração de cargas; e estímulo da competitividade.

Pierdomenico é economista especialista em Finanças e consultor portuário, membro do Conselho de Administração da AEB, consultor convidado da FEESC e foi professor convidado da Fundação Getúlio Vargas – FGV no curso de Pós-Graduação em Gestão Portuária.

Exerceu os cargos de Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da Secretaria de Portos (2008-2011); Diretor Comercial e de Desenvolvimento da Companhia Docas do Estado de São Paulo (2003-2007); e presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Fortaleza (2008 – 2013).

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

Data: 22/02/2022

COPERSUCAR MULTIPLICA SUA EFICIÊNCIA FISCAL NO PORTO DE SANTOS E NA DISTRIBUIÇÃO DE AÇÚCAR ENTRE AS USINAS E INDÚSTRIAS

Informação: Notícias Agrícolas (22 de fevereiro de 2022)



Foto: Maithê Lobo/ SOPESP

A Copersucar desenvolveu sistemas que otimizaram o tempo e proporcionaram mais segurança no processamento de notas fiscais geradas no seu terminal portuário localizado em Santos e na operação de distribuição de açúcar entre as suas usinas associadas e seus clientes industriais.

No caso do recebimento de açúcar e grãos para exportação no Porto de Santos, o controle dos documentos fiscais, que era feito a partir da checagem

manual das notas impressas associadas às cargas dos trens, caminhões e navios, e levava em torno de seis horas, passou a ser concluído em apenas dez minutos.

O aumento da produtividade foi alcançado a partir da parceria entre os times Operacional e de Tecnologia e Processos da companhia. Ajustes no sistema ERP da empresa geraram um consistente ganho operacional, uma vez que o tempo gasto na execução do trâmite fiscal foi reduzido em trinta e seis vezes, e os erros humanos, principalmente na transcrição de informações das versões impressas, foram eliminados. Esta automação também permitiu que o controle e monitoramento das notas fossem realizados de maneira remota, facilitando a adaptação ao trabalho home office. A solução agregou maior segurança aos processos e aprimorou ainda mais o compliance fiscal da empresa.

Mercado Interno

O outro processo contábil que passou por modernização foi o rastreamento de notas fiscais dos Big Bags, que contou com investimento em tecnologia RPA. Para abastecer os seus mais de 300 clientes industriais, a Copersucar usa grandes recipientes de polipropileno (Big Bags), com capacidade de carregar 1.200 kg de açúcar cada um. Anualmente, mais de 1,5 milhão de Big Bags circulam entre as usinas de cana-de-açúcar associadas à Copersucar, o centro de triagem e as fábricas dos clientes, que precisam ser bem armazenados e administrados para manter a sua vida útil preservada, contribuindo para o processo de logística reversa.

Um ponto importante neste sistema circular é o controle fiscal e de emissão de notas de remessa, onde qualquer erro nestes documentos pode prejudicar o fluxo de embalagens reutilizáveis. A gestão das embalagens tomava muito tempo das equipes, que precisavam garantir a conciliação entre o físico e o contábil, além de gerar uma demanda adicional no preenchimento de cartas de circularização e de geração de extrato de Notas Fiscais das embalagens pendentes de devolução, o que potencializava alterações de saldo e prazo.

Para aprimorar este acompanhamento, a Copersucar criou um sistema RPA (Robotic Process Automation) que emite, em poucos minutos, um extrato detalhado com todas as notas fiscais dos bags em posse dos clientes de acordo com as datas de emissão, facilitando a gestão do inventário e tornando o processo de logística reversa desses contentores mais ágil. Além do tempo ganho na execução dos processos, tornando-os mais simples, eficientes e acessíveis, o novo sistema tem o objetivo de melhorar o compromisso tributário e favorecer a questão econômica, uma vez que reduz a necessidade de produção de novas embalagens para serem colocadas no circuito.

Este desenvolvimento partiu de uma estratégia de robotização da companhia iniciada há quase dois anos que envolve 25 robôs executando as mais diversas tarefas, desde lançamento de documentos, leitura e tomada de ação com base na análise de e-mails, até a conferência minuciosa de todas as cláusulas dos contratos.

Uma mudança de dentro para fora

A Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, possui uma equipe interna de tecnologia, para que cada vez mais as mudanças aconteçam de dentro para fora. Dessa forma, possibilita a autossuficiência de sua produção e o seu aprimoramento tecnológico. Composta atualmente por 34 usinas associadas, a companhia incentiva que a área de TI seja uma contribuição para todos.

“Especializar a empresa também na área de tecnologia, utilizando-se das necessidades apontadas pelos colaboradores como motivadores do aperfeiçoamento de cada setor, possibilita o desenvolvimento de uma rede colaborativa de melhorias, um dos pilares de nosso negócio. A companhia e as usinas compartilham suas inovações e evoluções, da teoria até a prática. Dessa forma, conseguimos fazer com que o setor cresça ainda mais” ressalta Dalbi Arruda, gerente-executivo de Tecnologia e Processos da Copersucar.

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

Data: 22/02/2022

MAERSK PERDEU 962 CONTÊINERES NO MAR DURANTE O TRANSPORTE EM 2021

Informação: Mundo Marítimo (22 de fevereiro de 2022)



No incidente “Maersk Eindhoven”, ocorrido na semana anterior, 260 contêineres foram perdidos

Um número “excepcional” de 962 contêineres caiu no mar dos navios da Maersk em 2021, 30 vezes mais que a média da última década. Vários clientes processaram a companhia de navegação, que, como outras, corre o risco de aumentar os prêmios de seguro.

A Maersk confirmou ainda que no último incidente desse tipo, ocorrido em 16 de fevereiro, o “Maersk Eindhoven” perdeu 260 contêineres ao mar enquanto navegava no

Oceano Pacífico a caminho do porto chinês de Xiamen para Los Angeles quando encontrou uma forte tempestade, que teria causado uma falha no motor.

“Estamos conduzindo uma investigação sobre o acidente; nossas descobertas preliminares indicam que a causa foi a paralisação do motor e perda de manobra em mar agitado, o que causou uma forte oscilação”, disse a companhia marítima, acrescentando que o navio que ele havia descartado seu destino e já procurava um porto de refúgio na Ásia.

“Apesar das condições difíceis, o navio conseguiu virar e estamos avaliando as opções dos portos mais próximos da Ásia para atracar o navio. Manteremos você informado sobre a decisão sobre a localização do porto e o cronograma para melhor gerenciar a carga descarregando”, disse Maersk aos clientes.

Deve-se notar que a tripulação do “Maersk Eindhoven” está segura e a fonte de alimentação do navio foi restaurada.

“Nossos relatórios preliminares indicam que vários contêineres foram perdidos no mar”, disse a Maersk em comunicado. “Infelizmente, ainda não temos visibilidade de quais contêineres de nossos clientes foram perdidos ou danificados. Aguardamos mais atualizações da embarcação sobre contêineres potencialmente perdidos ou danificados e compartilharemos detalhes assim que estiverem disponíveis.

O “Maersk Eindhoven”, construído em 2010, está implantado no serviço ‘TP6’, Maersk Pearl loop/MSCs, e o incidente que afetou o sexto incidente de perda de contêiner na rota Transpacífico nos últimos 80 dias.

“Acima da norma”

Em 2021, caíram no mar dos navios da Maersk, 30 vezes mais que a média da última década, número considerado “excepcional”. Vários clientes processaram a Maersk, que, como outras companhias de navegação, corre o risco de aumentar os prêmios de seguro.

O incidente “Maersk Eindhoven” é o mais recente de uma série de incidentes de perda de contêineres que ocorreram na rota Trans-Pacífico desde o início de novembro (“One Aquila”, “One Apus”, “Ever Liberal”, “Maersk Essen”, “MSC Aries”), sendo o mais grave a perda de quase 1.800 contêineres do “ONE Apus” em 30 de novembro de 2021.

O incidente “Maersk Eindhoven” também ocorre pouco mais de um mês depois que o “Maersk Essen”, implantado na mesma rota, perdeu cerca de 750 contêineres enquanto viajava de Xiamen para Los Angeles.

Mais de 3.000 contêineres foram perdidos no mar desde o início de dezembro, um mês depois que um relatório do World Shipping Council disse que a perda média anual de contêineres de cerca de 5.000 navios porta-contêineres em operação em todo o mundo foi “surpreendentemente baixa”, com o número chegando a 1.382.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/02/2022

RIO AMAZONAS: CALADO DE 11,90M É APROVADO EM TESTE COM GRANELEIRO NA BARRA NORTE

Informação: Portal BE News (22 de fevereiro de 2022)



A primeira passagem de um navio nessa profundidade é um marco para a exportação do agronegócio pela Bacia Amazônica- Foto: Divulgação/ Portal BE News



A barra norte, conhecida por ser um trecho raso e lamoso, com cerca de 42,6 km de extensão na foz do Rio Amazonas, delimita o calado de todos os navios que passam pela Bacia Amazônica. Porém, esse desafio vai sendo aos poucos superado por embarcações cada vez mais carregadas graças ao estudo das marés e à sondagem da profundidade (batimetria) dos rios que compõem a bacia, feitos pela Praticagem da Bacia Amazônica Oriental.

No último fim de semana, ocorreu o primeiro de 12 testes para validação do novo calado de 11,90 metros pela Marinha. O navio ASTRAEA SB saiu carregado de soja de Santarém, na sexta-feira (18). No sábado (19), em Fazendinha, Macapá, houve a troca da dupla de práticos que se revezava na condução da embarcação. De lá, o navio navegou 150 milhas náuticas (277,8km) até a travessia da barra norte, com 11,75 metros de calado. O trecho de 23 milhas náuticas (42,6 km) requer uma navegação muito precisa para que a embarcação não toque o fundo. Por isso, é feita em baixa velocidade e com monitoramento o tempo todo da folga abaixo da quilha.

Um representante da Autoridade Marítima (do Centro de Hidrografia e Navegação do Norte) e um inspetor naval PSC (Port State Control) acompanharam todo o procedimento a bordo. Eles desembarcaram com os práticos no Espadarte, no nordeste do Pará, de onde o graneleiro seguiu viagem rumo ao Egito.

O próximo teste será realizado com 11,75 metros de calado. Depois, virão mais dois, com 11,80m. Em seguida, quatro testes com 11,85m e, finalmente, mais quatro testes com 11,90m, todos aproveitando a maré de 3,10m ou mais.

Para o práctico Adonis dos Santos, presidente da Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da Zona de Praticagem 1 (Unipilot), o primeiro teste indica a consolidação do aumento do calado autorizado pela Marinha no início deste mês.

“É um marco que vai potencializar a exportação do agronegócio pelo Arco Norte e a produtividade dos terminais de Itacoatiara (AM), Santarém (PA) e Santana (AP), promovendo a expansão da hinterlândia (área de abrangência comercial) dos portos da Amazônia. Todo o investimento é custeado exclusivamente pela praticagem”, destacou.

HISTÓRICO

Os estudos da praticagem na análise das marés se aprofundaram em 2017, quando foi instalado um marégrafo no Canal Grande do Curuá, cujas informações são compartilhadas com a Marinha e com a UFRJ.

Já a sondagem das profundidades dos rios é feita pela praticagem, de modo complementar às sondagens oficiais, há mais de dez anos, trabalho considerado essencial porque, na Amazônia, os bancos de areia se movimentam constantemente sob as águas, alterando os canais de navegação.

A partir do início do projeto, o calado permitido aumentou de 11,50 metros para os 11,90 metros atuais, autorizados em fase de testes, possibilitando carregar mais de US\$ 1 milhão em carga por navio.

No último dia 8, a praticagem anunciou mais um investimento que pode contribuir para elevar o calado até 12,50 metros. O protocolo para implantação do sistema de calado dinâmico foi assinado pela Unipilot com o Comando do 4º Distrito Naval.

O sistema integrado de coleta e processamento de dados calcula o quanto um navio pode aumentar o seu volume submerso, sem risco de encalhe, considerando informações como os intervalos de maré, entre outras.



Até o fim deste mês, será fundeada a primeira de três boias meteoceanográficas, equipadas com sensores que vão gerar dados de correntes, altura da maré e densidade da água, durante todos os dias da semana. O custo do projeto é de R\$ 3,6 milhões.

Somados a bauxita, contêineres, petróleo e derivados, produtos como soja e milho são cada vez mais escoados pelos rios da Amazônia. A produção do agronegócio do Centro-Oeste chega em barcas pelo Rio Madeira até Itacoatiara (AM) e pelo Rio Tapajós até Santarém (PA). Nos terminais portuários, a carga é transferida para os navios que descem o Rio Amazonas.

Em 2020, o Arco Norte alcançou paridade de movimentação de soja e milho com o Porto de Santos, respondendo por 31,9% do total embarcado no país, o dobro da sua participação em 2009. A exportação de grãos acima do paralelo 16 saltou de 7,2 milhões em 2009 para 42,3 milhões em 2020, segundo a Confederação Nacional da Agricultura.

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

Data: 22/02/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

GOVERNO FEDERAL ATINGE NÚMERO HISTÓRICO DE CONTRATOS DE TERMINAIS DE USO PRIVADO

Ano de 2021 registrou a assinatura de 52 autorizações de TUPs para entes privados. Investimentos ultrapassam R\$ 14 bilhões, aumento de 5,86% em relação a 2020

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, fechou o ano de 2021 com dois números históricos: 52 contratos de autorizações assinados para a exploração de terminais de uso privado (TUPs) e R\$ 12,4 bilhões de investimentos privados. No ano passado, foram celebradas as assinaturas de 17 novas autorizações e de 35 aditamentos contratuais de empreendimentos espalhados por 14 unidades da Federação de todas as regiões do Brasil.

Em relação ao ano anterior, o incremento foi de 5,86% entre contratos novos e aditivos. Além disso, o desempenho de 2021 supera o registrado em 2018, até então o recordista desde a entrada em vigor da Lei dos Portos (Lei 12.815/2013). Na oportunidade, foram autorizados 34 TUPs com investimentos de R\$ 11,38 bilhões.

De acordo com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, além de aquecer a economia e gerar empregos, as iniciativas deixam o Brasil mais competitivo. “Credibilidade, seriedade e estabilidade são imprescindíveis para fazer parcerias e a iniciativa privada tem tido essa segurança. Neste ano, vamos continuar ampliando nossa carteira de contratos, fortalecendo ainda mais o setor portuário no país”, afirma.

Destaques

O Porto Central (ES) é um dos três empreendimentos que tiveram aportes de recursos mais relevantes. Com um termo aditivo de R\$ 4 bilhões, o porto alcançou R\$ 6,2 bilhões em investimentos. O terminal está triplicando de tamanho e, consequentemente, aumentando sua capacidade de movimentação de cargas containerizadas, graneis sólidos, líquidos e gasosos.

O Terminal Portuário Brites (SP) também teve destaque, com R\$ 2,8 bilhões de aporte financeiro, investimentos para a ampliação da área e alteração do perfil para multicargas (excluindo contêineres).

A novidade no ranking é o Terminal de Uso Privado do Estado da Bahia, localizado na cidade de Ilhéus. Trata-se de uma nova autorização, com perfil de cargas gerais e graneis sólidos e líquidos e investimento de R\$ 2 bilhões.

Projeção

Para 2022, a previsão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) é de que investimentos em portos de uso privado, a partir de novos contratos, greenfields e regularizações, seja de R\$ 38,9 bilhões. A carteira de contratos que serão possivelmente assinados pode chegar a 53 projetos, entre novos e aditivos.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 22/02/2022

CONSULTA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ TEM DATAS DEFINIDAS

Contribuições da sociedade serão recebidas até 6 de abril para ajudar na elaboração do edital. Licitação está prevista para o segundo semestre deste ano

Toda a sociedade civil vai poder contribuir com sugestões até 6 de abril durante a fase de consulta pública para o arrendamento da área PAR 09, no Porto de Paranaguá (PR). O terminal de 24 mil metros quadrados está localizado a oeste do porto organizado e tem R\$ 492,6 milhões de investimentos privados previstos durante a assinatura do contrato.

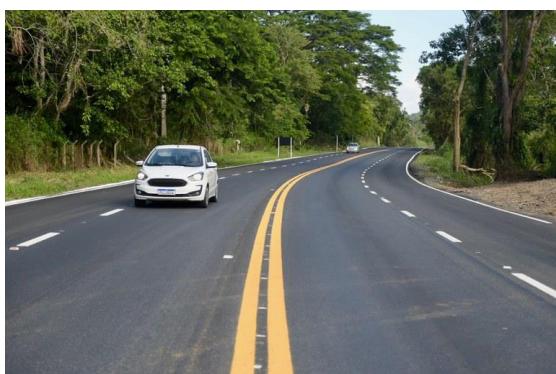
Lançada pela Portos do Paraná, que administra o Porto de Paranaguá, a fase de consulta pública vai auxiliar a Autoridade Portuária na elaboração do edital de concessão. A licitação deve ocorrer no segundo semestre deste ano, após análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

As regras para o envio das sugestões, documentos técnicos que vão auxiliar a elaboração das minutas jurídicas e técnicas, bem como o edital de licitação estão disponíveis na página da Portos do Paraná. Já os estudos completos estão disponíveis no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 22/02/2022

APÓS VISTORIA, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA PREVÊ DUPLICAÇÃO DA BR-415/BA ATÉ O FIM DO ANO



Junto com o diretor-geral do DNIT, Tarcísio de Freitas conferiu o andamento das obras da rodovia e assinou ordem de serviço para pavimentação da BR-030/BA

BR-415/BA liga a Costa do Cacau, entre Ilhéus e Itabuna, à Vitória da Conquista - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Após vistoriar o andamento das obras de ampliação da BR-415/BA, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou nesta segunda-feira (21) que a duplicação da rodovia deve ser entregue à população da região até o fim deste ano. Com as faixas adicionais, será possível aumentar a capacidade do escoamento do tráfego de veículos, principalmente os veículos de carga que vão utilizar a faixa da direita com mais tranquilidade.

A BR-415/BA tem movimentação intensa de carretas de celulose vindas do Porto de Ilhéus e soja oriunda do Oeste Baiano. A rodovia liga a Costa do Cacau, entre Ilhéus e Itabuna, à Vitória da Conquista. Ao todo, as faixas adicionais da BR-415/BA têm 13 quilômetros de extensão.

“Nós já estamos colocando os primeiros quilômetros de asfalto e até o final do ano essa rodovia vai estar completamente duplicada. Isso vai proporcionar mais segurança para as pessoas. Toda

vez que você vem com infraestrutura você induz desenvolvimento econômico, geração de emprego e prosperidade”, afirmou o ministro.

Exército

Acompanhado pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), general Santos Filho, o ministro conferiu o trabalho do 2º Batalhão de Engenharia do Exército Brasileiro na BR-330/BA, rodovia danificada pelas chuvas das últimas semanas na região. Na altura do km 867, os militares recuperaram parte da pista asfáltica e ainda ergueram uma ponte provisória para o trânsito de veículos.

Outra rodovia vistoriada foi a BR-101/BA, na altura do km 470. O ministro e o diretor-geral do DNIT conferiram os serviços emergenciais realizados pelo DNIT para recuperação de barreiras e posterior desbloqueio da rodovia.

Mais obras

O ministro ainda assinou a ordem de serviço para pavimentação asfáltica da BR-030/BA, entre Cocos e Carinhanha. Licitada em dezembro de 2021. Licitada em dezembro de 2021, a obra começa ainda em fevereiro. e contratada em fevereiro de 2022. O tempo de viagem vai ser reduzido, os fretes serão reduzidos. Isso é mais investimento, mais dinheiro no bolso do produtor e mais emprego”, disse o ministro.

A BR-030/BA é uma rodovia que atravessa região de grande produção de grãos e assume importância na ligação entre os produtores e a ferrovia Oeste-Leste, para o Porto de Ilhéus. A pavimentação vai reduzir mais de 200 quilômetros do percurso entre o Centro-Oeste, Sudeste e Sul do país aos pontos turísticos do sul da Bahia e Porto de Ilhéus.

Também foi lançado o edital para contratação das obras de pavimentação asfáltica em 50,9 quilômetros da BR-030/BA, entre a BR-101 e o município de Maraú. A licitação está prevista para o dia 25 de março de 2022.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 22/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MINISTRO PAULO GUEDES PROPÕE USAR FGTS PARA PAGAR DÍVIDAS

Por Filipe Prado



Ministro da Economia, Paulo Guedes também defendeu redução de IPI (Crédito: Marcelo Camargo/ Agência Brasil)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o governo pode liberar o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) a inadimplentes que estiverem precisando de crédito. A ideia é utilizar o fundo para pagar dívidas. Guedes deu essa declaração ao participar da CEO

Conference, evento que reúne líderes empresariais e políticos brasileiros promovido pelo BTGPactual.



“Podemos mobilizar recursos do FGTS também porque são fundos privados. São pessoas que têm recursos e que estão passando por dificuldades. Às vezes o cara está devendo dinheiro no banco e está credor no FGTS. Por que não sacar essa conta e liquidar a dívida do outro lado?”, declarou Guedes no evento, que pode ser acompanhado ao vivo no site do banco.

O endividamento das famílias brasileiras em 2021 foi o maior nos últimos 11 anos, segundo a Pesquisa de Endividamento e Inadimplência do Consumidor (Peic) divulgada no final de janeiro deste ano pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

O levantamento afirma que 76,3% das famílias brasileiras tinham dívidas em dezembro do ano passado. Segundo a CNC, isso ocorreu porque as pessoas recorreram ao crédito para sustentar o consumo.

A gravidade da inadimplência brasileira chamou atenção até da Organização das Nações Unidas (ONU), que divulgou nesta segunda-feira (21), que 7 em 10 lares brasileiros contraíram dívidas desde abril de 2020. Os dados foram retirados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e divulgados com exclusividade pela CNN.

O relatório ainda aponta que o cenário é “preocupante” e que 43,2% dessas pessoas não devem conseguir honrar as dívidas.

Outra ação proposta por Guedes no evento do banco do qual é fundador é a redução de 25% do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A medida seria necessária, segundo o ministro, para “reindustrializar” o Brasil. A medida contaria com o apoio do presidente Jair Bolsonaro (PL).

Fonte: Isto É - Dinheiro

Data: 22/02/2022

INDÚSTRIA BRASILEIRA ENCONTRA SOLUÇÕES PARA PRODUZIR NO DESERTO

Produzir alimentos em larga escala em pleno deserto. Com esse desafio, somado aos cuidados na obtenção do certificado halal, alimento fabricado respeitando os preceitos do Islã, as indústrias brasileiras se desenvolveram nos Emirados Árabes Unidos, onde estão localizadas Dubai e Abu Dhabi.

Igor Martins é diretor executivo de mercado halal da companhia brasileira BRF, que se instalou no país árabe. De acordo com ele, as adversidades climáticas não são grande empecilho, graças ao apoio do governo local.

“Trazer uma fábrica não foi mais difícil do que em outros lugares, porque o ambiente de negócios do Golfo Pérsico é extremamente bem preparado para colher investimento estrangeiro”, disse. “Então, ter eletricidade, água dessalinizada, não foi um desafio gigantesco”, acrescentou Martins.

Linha de processamento de alimentos da fábrica da BRF em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos – Tomaz Silva/Agência Brasil

Apesar do apoio, a fábrica reutiliza totalmente a água tratada, insumo valorizado na região árida. O sistema de energia tem um servidor virtual para coordenar os painéis de controle da fábrica, com objetivo de reduzir a emissão anual de dióxido de carbono.

Os Emirados são exemplo em desenvolvimento e modernidade, apesar dos recursos escassos. A obtenção de água no deserto depende de usinas de dessalinização da água do mar.

Segundo a Autoridade de Eletricidade e Água de Dubai, a meta é que toda a produção de energia utilize exclusivamente fontes limpas até 2050. Caminhando para o objetivo, no início do mês, foi anunciado que umas das usinas de fazem ao mesmo tempo a dessalinização da água e produção

de energia, o Complexo de Hassyan, deixará de usar carvão em suas operações e passará ao gás natural, escolha mais sustentável.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 22/02/2022

VALE PEDE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA DESCARACTERIZAÇÃO DE BARRAGENS

A Vale informou nesta terça-feira, 22, que está protocolando os pedidos de prorrogação dos prazos para a eliminação das suas 23 estruturas a montante, do mesmo tipo que rompeu em Mariana e Brumadinho, em Minas Gerais. Pela lei, o prazo original de eliminação é 25 de fevereiro deste ano, com a possibilidade de prorrogação.

Segundo a empresa, as solicitações para cada estrutura começaram a ser protocoladas nesta segunda, 21, na Fundação Estadual de Meio Ambiente (Feam), do governo de Minas Gerais, e formalizados na Agência Nacional de Mineração (ANM). A justificativa para não cumprir o prazo foi a “complexidade das obras, que representam aumento de riscos para as estruturas”.

“Importante esclarecer que cada estrutura tem características próprias, com soluções de engenharia únicas e inéditas no setor, sendo que todas as ações têm como premissa a segurança e são acompanhadas pelos órgãos reguladores e pelas auditorias técnicas que assessoram o Ministério Público”, detalhou a empresa em nota.

Desde 2019, sete estruturas a montante da Vale foram eliminadas, sendo quatro em Minas Gerais e três no Pará. As estruturas a montante são consideradas mais arriscadas devido à sua técnica de construção, considerada defasada – o corpo da barragem é construído com o uso de rejeito sobre o próprio rejeito depositado.

Para este ano, está prevista a conclusão das obras e reintegração ao meio ambiente de mais cinco estruturas. Com isso, a Vale prevê encerrar 2022 com 40% das suas estruturas deste tipo eliminadas. Isso significa que 12 de 30 barragens mapeadas já estarão descaracterizadas. As estruturas que terão as obras concluídas neste ano são: os diques 3 e 4 da barragem Pontal e barragem Ipoema, em Itabira (MG), a Barragem Baixo João Pereira, em Congonhas (MG), e o Dique Auxiliar da Barragem 5, em Nova Lima (MG)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 22/02/2022



MONEYTIMES

LIRA REITERA QUE PECS DOS COMBUSTÍVEIS ESTÃO ‘DEFINITIVAMENTE AFASTADAS’



No CEO Conference 2022 do BTG Pactual, o deputado defendeu os projetos de lei que tramitam no Senado e podem ser votados nesta semana (Imagem: Reprodução/BTG Pactual)

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), voltou a dizer nesta terça-feira, 22, que Propostas de Emenda à Constituição (PEC) dos combustíveis estão “definitivamente afastadas”.

No CEO Conference 2022 do BTG Pactual, o deputado defendeu os projetos de lei que tramitam no Senado e podem ser votados nesta semana.

No último dia 16, após reunião com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), Lira já havia descartado as PECs.

Os projetos relatados pelo senador Jean Paul Prates (PT-RN) e defendidos pelo deputado incluem, por exemplo, a criação de uma conta de estabilização de preços dos combustíveis e a alteração do modelo de cobrança do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), cobrado pelos Estados.

No começo do mês, o senador Carlos Fávaro (PSD-MT) protocolou uma proposta que permite redução de tributos sobre combustíveis sem compensações.

Apelidada pela equipe econômica de “PEC Kamikaze”, a medida teria impacto fiscal superior a R\$ 100 bilhões, pelas projeções iniciais.

Antes, o deputado Christino Áureo (PP-RJ) havia apresentado uma PEC no mesmo sentido, com aval da Casa Civil, que representaria uma perda de arrecadação entre R\$ 52 bilhões e R\$ 54 bilhões.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/02/2022

DAQUI A ALGUNS ANOS, O BRASIL VAI SE TORNAR UM GRANDE CAMPO DE OBRAS, DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA

Por Tamires Vitorio



Ministro da Infraestrutura participa de evento no BTG Pactual (Reprodução/Twitter)

Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, os leilões feitos no Brasil, como o de rodovias, será responsável por tornar o país “um grande campo de obras”.

“O que dá para pensar é o seguinte, e aí vai o recado para os pessimistas: quando falavam, lá atrás, que estávamos presos na armadilha de pouco avanço na infraestrutura, era uma armadilha de falta

de reformas, como a da previdência, e quanta coisa avançamos nesse tempo. A quantidade de créditos subsidiados caiu. Avançamos no marco do saneamento, estamos contratando um volume sem precedentes de infraestrutura. Daqui alguns anos, o Brasil vai se tornar um grande campo de obras. Daqui um tempo, vamos ver o martelo da Bolsa virar investimento. Daqui um tempos vamos ver um forte crescimento econômico e novos empregos”, disse ele.

O ministro também afirmou que, durante a pandemia da Covid-19, o governo “superou desafios enormes”.

“Imagina o que é fazer um leilão de ativos portuários na maior crise da história. Além de um exercício de fé, é um exercício de modelagem, de matemática, para atrair a atenção dos investidores estrangeiros. Muita gente não se dá conta do que está acontecendo no Brasil, nem os mais atentos, porque muita coisa passa despercebida. Ninguém sabe me dizer quantos leilões foram feitos no país até agora”, disse.

A fala de Freitas foi dita no CEO Conference, evento promovido pelo BTG Pactual (BPAC11). O ministro participou de um painel ao lado de João Alberto F. de Abreu, CEO da Rumo S.A, Marco

Cauduro, CEO da CCR e Antônio C. D. Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, para discutir a infraestrutura brasileira.

Em relação ao marco ferroviário, Freitas afirma que “a ideia é projetar o futuro enquanto se olha para o passado”.

“Quando a gente olha os exemplos internacionais, vemos que diversos países adotaram esse modelo. Aqui nós pensamos: ‘por que as empresas não podiam ter o transporte ferroviário?’. Eram muitos porquês. E chegamos a conclusão que essas coisas não aconteciam porque ferrovia era uma exclusividade do estado, então vamos abrir o mercado, transferir o risco para o mercado, daí veio a iniciativa de mudar a lei”, explicou.

“Abrimos o mercado e a gente esperava receber uns oito pedidos. Bom, a nossa surpresa foi que recebemos 80 pedidos. Isso representa a conclusão de 20.027 milhões de quilômetros de ferrovias pelo setor privado. Faz muito sentido transferir esse risco para a iniciativa privada, como acontece nas ferrovias. Isso significa que as ferrovias vão dobrar em quinze anos, o que vai dar uma ferrovia mais barata. Deve haver uma redução de frete. Aquela história do país eficiente da porteira para dentro e não da porteira para fora está com os dias contados”, continuou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/02/2022

VALE RETOMA OPERAÇÕES EM MINA DE TOTTEN, EM SUDBURY, APÓS SUSPENSÃO EM 2021



Segundo a Vale, todos retornaram ao trabalho, assim como os outros empregados da mina de Totten que haviam sido transferidos para outras operações durante a interrupção (Imagem: REUTERS/Pilar Olivares)

A Vale (VALE3) informou nesta terça-feira, 22, que a mina de Totten, em Sudbury (Ontário), no Canadá, retomou com segurança suas operações e está em fase de ramp up de produção.

A produção na mina de Totten foi suspensa em setembro do ano passado, após a caçamba de uma carregadeira que estava sendo transportada se desprender, bloqueando o shaft.

Os 39 empregados que estavam na mina subterrânea retornaram em segurança à superfície por meio de um sistema de saída secundário.

Segundo a Vale, todos retornaram ao trabalho, assim como os outros empregados da mina de Totten que haviam sido transferidos para outras operações durante a interrupção.

“Nós estamos comprometidos com a entrega do potencial de nossas operações do Atlântico Norte. A retomada das operações em Totten demonstra nosso empenho em atingir os melhores níveis de segurança e confiabilidade em todas as nossas operações”, diz a vice-presidente-executiva de Metais Básicos, Deshnee Naidoo, em comunicado ao mercado.

A interrupção na mina de Totten já havia sido considerada no planejamento da mineradora para 2022 e, desta forma, não causou impacto ao guidance de produção de níquel de 175 a 190 quilotoneladas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/02/2022

ESPERAMOS QUE GRANDES EMPREITEIRAS ESTEJAM RECUPERADAS EM BREVE, DIZ BOLSONARO

Por Reuters



“A gente espera que brevemente todas as nossas grandes empreiteiras estejam recuperadas e trabalhando pelo nosso Brasil” (Imagem: Reuters/Adriano Machado)

O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta terça-feira esperar que em breve as empreiteiras brasileiras estejam recuperadas e trabalhando pelo Brasil, em solenidade de posse do almirante Anatalicio Risdén Junior como novo

diretor-geral brasileiro da Itaipu Binacional.

“A gente espera que brevemente todas as nossas grandes empreiteiras estejam recuperadas e trabalhando pelo nosso Brasil”, disse Bolsonaro em discurso no evento.

Grandes empreiteiras do país foram impactadas nos últimos anos em razão das investigações realizadas pela operação Lava Jato, que apurou uma série de crimes como corrupção e desvio de recursos públicos.

Essa operação teve como o principal personagem o então juiz Sergio Moro, que posteriormente foi ministro da Justiça do governo Bolsonaro, mas depois deixou o cargo e atualmente é desafeto dele, com quem deve concorrer à Presidência da República nas eleições de outubro.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS: ASSEMBLEIA É SUSPensa COM DIVERGÊNCIA ENTRE ACIONISTAS

A pauta da Eletrobras conta com 12 itens. Todos deverão ser aprovados para permitir que a processo de privatização seja feito.

Por Bruno Rosa



Governo aciona termelétricas e importa energia para driblar falta de chuva Foto: Daniel Marengo / Agência O Globo

RIO - A Assembleia Geral Extraordinária da Eletrobras, essencial para permitir a privatização da estatal, foi suspensa, pouco menos de duas horas depois de ter sido iniciada, às 14h.

A assembleia é importante para permitir o

processo de venda da estatal. Na pauta do encontro, os acionistas vão votar para aprovar ou não o aumento de capital da empresa que será feito através de uma oferta de ações.

Segundo uma fonte, a assembleia foi suspensa após críticas feitas por um acionista. A reunião pode ser retomada, mas a previsão de presentes ao encontro é que a Assembleia não acabe hoje.

A pauta da Eletrobras conta com 12 itens. Todos deverão ser aprovados para permitir que o processo de privatização seja feito.

Com o aval dos acionistas, é o Conselho quem vai definir o preço e cronograma do aumento de capital, que deve ocorrer até meados de maio.

É durante essa emissão de ações, caso aprovada, que a União irá reduzir sua fatia dos atuais 70% do capital votante para 45%, já que o governo não vai participar da operação.

Os acionistas deverão ainda aprovar a reestruturação societária da estatal, com a criação da Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar), que será a dona da Eletronuclear e de Itaipu. Na pauta está ainda mudanças no estatuto social da Eletrobras e a criação de uma golden share.

No último dia 15 de fevereiro, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a primeira e mais importante fase do processo que analisa a privatização da Eletrobras, que o governo pretende realizar até maio deste ano.

Foram 6 votos a favor da posição a respeito dos valores envolvidos na operação do governo e uma manifestação contrária, do ministro Vital do Rêgo. Apenas sete ministros votam neste processo, mesmo o TCU sendo composto por nove.

No total, o governo calculou em R\$ 67 bilhões os valores relacionados à privatização. Desse valor, R\$ 25,3 bilhões serão pagos pela Eletrobras privada ao Tesouro Nacional pelas outorgas das usinas hidrelétricas que terão os seus contratos alterados. Serão ainda destinados ainda R\$ 32 bilhões para aliviar as contas de luz a partir deste ano por meio do fundo do setor elétrico, a Conta de Desenvolvimento Energética (CDE). Ambos os valores deverão ser aprovados pelos acionistas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/02/2022

PRESIDENTE DO BC DIZ QUE DIMINUIR IMPOSTO NÃO AJUDA A INFLAÇÃO 'ESTRUTURALMENTE'

Campos Neto disse que decisões de diminuir os impostos podem ter efeito de queda no curto prazo, mas não no longo prazo

Por Gabriel Shinohara



O presidente do BC disse que essa decisão de cortar impostos está acontecendo no mundo todo e citou Colômbia, Índia e que houve uma discussão nos EUA Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta terça-feira que diminuir imposto, e consequentemente abrir mão de receita, não auxilia na queda estrutural da inflação.

— Se você abaixa o imposto ou faz alguma coisa que abre mão de receita para obter um preço de produto mais baixo naquele momento, estruturalmente você não está ajudando a inflação. Você pode ter uma queda no curto prazo, mas na parte de expectativa de inflação isso vai se incorporar e esse elemento tende a prevalecer estruturalmente falando no médio e longo prazo — disse.

A afirmação do presidente do BC acontece no mesmo dia em que o ministro da Economia, Paulo Guedes, reafirmou que o governo deve reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em 25%. Neste momento, há também uma discussão sobre a redução de impostos sobre combustíveis.

Segundo o ministro, por conta do aumento de arrecadação registrado no ano passado, essa redução do imposto seria um bom aproveitamento de recursos e seria um movimento para reindustrialização do país.

Em sua fala em um evento promovido por um grande banco, o presidente do BC disse que essa decisão de cortar impostos está acontecendo no mundo todo e citou Colômbia, Índia e que houve uma discussão nos EUA.

Campos Neto ressaltou que parte da razão da inflação alta foram os programas feitos durante a pandemia que expandiram os gastos em todo mundo.

— Diante da persistência desse efeito inflacionário, é com alguma curiosidade que a gente vê que alguns países sugerem que para combater a inflação da persistência que foi em parte gerada por esse grande plano fiscal, que a solução é fazer mais fiscal

E continuou:

— Ou seja, vamos diminuir imposto, para baixar o preço e baixando o preço a gente resolve o problema. Lembrando que de fato parte da razão pela qual o preço está onde está é o impacto dessas medidas que foram feitas — disse.

Diminuição da inflação

O presidente do BC disse esperar que a inflação ainda alta comece a acelerar sua queda entre abril e maio quando se olha o acumulado de 12 meses.

Segundo o IBGE, a inflação de janeiro de 2022 desacelerou em relação a dezembro, mas ainda se mantém nos dois dígitos. No acumulado de 12 meses, a alta é de 10,38%.

Campos Neto ressaltou o peso da inflação de energia, que inclui energia elétrica e combustíveis, no caso brasileiro. Em uma comparação com outros países, como Rússia, Chile e Espanha, o presidente do BC destacou o "nunca antes visto" choque de energia e o peso desses valores para a inflação brasileira.

— Se o Brasil tivesse a mesma inflação de energia da média dos países da amostragem, a gente nota que se a inflação de energia fosse a média, a inflação também teria sido a média — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/02/2022

GOVERNO VAI RELANÇAR PRONAMPE E AVALIA REFINANCIAR DÍVIDAS DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

Pacote de R\$ 100 bilhões em crédito, que vai contemplar mais dois programas, será lançado após o carnaval. Bancos pressionam por renegociação de atrasados

Por Geralda Doca



Pacote de R\$ 100 bilhões em crédito, voltado para pequenas e médias empresas, será lançado após o carnaval. Foto: Arquivo

BRASÍLIA - O governo prepara uma medida provisória (MP) para relançar nos próximos dias as linhas de crédito criadas durante a pandemia paramicro, pequenas e médias empresas. De acordo com integrantes da equipe econômica, o pacote ainda está sob análise e só deve ser publicado depois do

carnaval. Mas ele já enfrenta pressão do setor bancário, que quer proteção contra inadimplência.

Com a projeção de liberar até R\$ 100 bilhões, a medida tem como foco três modalidades: Programa Emergencial de Acesso ao Crédito (PEAC); o Programa de Estímulo ao Crédito (PEC), destinado a Microempreendedores Individuais (MEI) e pescadores; e o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e de Pequeno Porte (Pronampe).

O objetivo é atender empresas que faturam até R\$ 300 milhões por ano. Segundo técnicos a par das discussões, a medida não deve exigir recursos novos. A ideia é utilizar verba existente nos fundos garantidores de crédito, que foram fomentados pelo Tesouro Nacional para dar suporte às operações, cobrindo uma parte da inadimplência das carteiras dos bancos.

Garantia do Tesouro

O dinheiro aportado pelo Tesouro entra como garantia à operação, deixando o juro mais baixo. O entendimento do Ministério da Economia é que a verba que não foi usada como garantias não precisa retornar para os cofres da União e pode ser reaplicada.

Os bancos privados querem que o governo crie mecanismos para reduzir a inadimplência dos programas e condições diferenciadas para renegociação de dívidas.

Segundo dados do Sebrae, a taxa média no Pronampe, por exemplo, destinado a empresas com faturamento de R\$ 360 mil até R\$ 4,8 milhões por ano, está em 2,6%, abaixo do mercado, que é de 4,6%.

A estimativa é de essa taxa tende a subir diante da conjuntura econômica. Um dos pleitos é que parte dos recursos seja utilizado para renegociação destes empréstimos em atraso.

Enquanto a equipe econômica prepara a MP, o Congresso Nacional começa a avaliar projetos para impedir uma escalada na inadimplência das operações contratadas até o ano passado. Isso significa uma taxa atual de 12,00%, exatamente o dobro da proposta do parlamentar na renegociação.

O PEAC Maquinhas (com crédito obtido via máquinas de cartão), por exemplo, têm por trás o Fundo Garantidor para Investimentos (FGI), gerido pelo BNDES. Já o Pronampe, o Fundo Garantidor de Operações (FGO), administrado pelo Banco do Brasil.

Aportes do Sebrae

O governo negocia também com o Sebrae a possibilidade de a entidade aportar recursos próprios no Fundo de Aval às Micro e Pequenas Empresas (Fampe), em parceria como BNDES e a Caixa Econômica Federal. A projeção de liberar R\$ 100 bilhões para as empresas considera a verba existente nos fundos garantidores, segundo técnicos da equipe econômica.

De acordo com dados do Sebrae, as modalidades resultaram em 1,242 milhão de operações e um volume de financiamento de R\$ 82,1 bilhões.

As linhas tem condições distintas, como juros, prazo de pagamento e carência, mas as taxas são inferiores às cobradas pelo mercado. A tendência é que o governo mantenha os mesmos parâmetros, como assegurar até 25% do percentual de inadimplência das carteiras dos bancos.

Em uma semana: Mais de 100 milhões consultaram 'dinheiro esquecido' em sistema do BC

Na lei do Pronampe, a taxa equivale a juros máximos iguais à Selic, mas 1,25%. Contudo a Selic vem subindo e já atingiu 10,75% ao ano, com perspectiva de alta.

Para acelerar a tramitação da MP no Congresso, técnicos do governo defendem que o senador Jorginho Mello (PL-SC), autor de projeto que fortalece o Pronampe seja o relator da proposta.

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% 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.

(Colaborou Manoel Ventura)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/02/2022

BRASIL ABRE 'NOVA FRONTEIRA EÓLICA' NO MAR. IBAMA JÁ TEM 36 PEDIDOS

Modalidade foi regulamentada em janeiro. Requerimentos somam 80 GW, quatro vezes a capacidade atual de geração a partir do vento no país

Por Manoel Ventura



Pôr do sol em parque eólico na costa de Liverpool, na Inglaterra Foto: PAUL ELLIS / AFP/26-05-2021

BRASÍLIA - Regulamentada no fim de janeiro, a energia eólica com geradores instalados no meio do mar (chamada de offshore) tem potencial de aumentar os investimentos no setor e ampliar a geração de energia sustentável no país.

Considerada a “nova fronteira” da geração de eletricidade, essa tecnologia está em expansão na Europa e na Ásia e começou a dar seus primeiros passos no Brasil, com pedidos de autorização para parques eólicos no mar.



Até agora, o Ibama já recebeu 36 pedidos de licenciamento ambiental para a exploração em diversas áreas, nos estados de Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro.

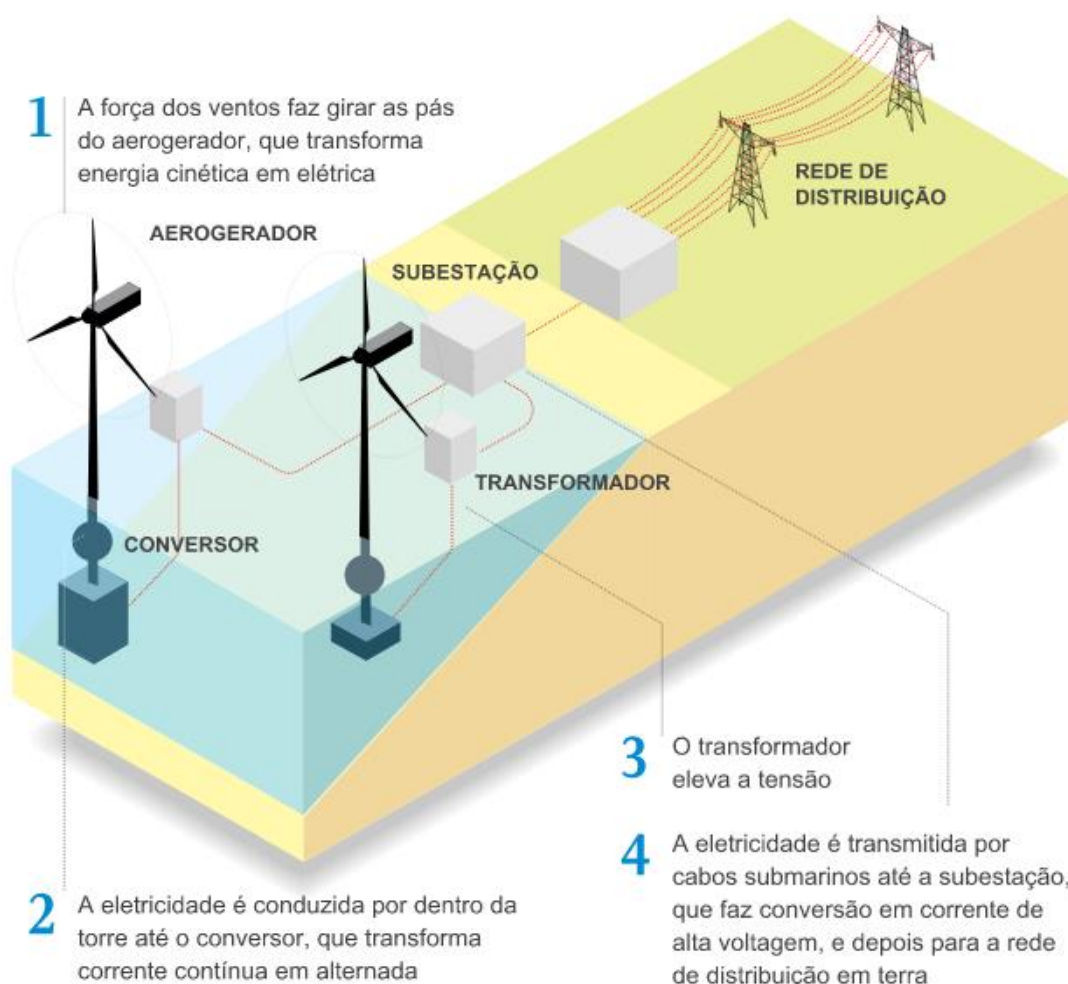
Aerogeradores são embalados pelo vento na costa da Alemanha no Mar do Norte: parques eólicos no mar são uma modalidade consolidada na Europa há anos Foto: FABIAN BIMMER / Reuters/6-8-2013

A expectativa é que as primeiras áreas sejam autorizadas neste ano. No total, os pedidos somam 80 gigawatts (GW) de energia, o que dá a dimensão do potencial dessa vertente.

Para comparação, toda a capacidade instalada de geração de energia do país hoje soma 173 GW, de acordo com dados do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Desse total, 20 GW são de parques eólicos em solo, já conhecidos em todo o país.

O governo prepara agora o primeiro leilão para o uso de áreas no mar com potencial de instalação dos aerogeradores. Empresas interessadas em estudar as regiões terão direito às áreas e, depois, podem obter a outorga dos empreendimentos de geração de energia.

Entenda como é a geração de energia no mar



Fonte: CBIE

O secretário adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia (MME), Marcello Cabral, diz que o governo trabalha para que esse leilão seja realizado no início do próximo ano:

— A nossa previsão é fazer o leilão do uso do espaço no ano que vem, logo no começo. A gente está eliminando aventureiros no processo. Queremos interessados que vão executar o projeto até o final. Isso é um dos pontos fortes que a regulamentação do MME vai trazer.

Pás de até 100 metros

Para especialistas e agentes do setor, o potencial do Brasil é único, mas há desafios pela frente. Segen Estefen, coordenador do laboratório de tecnologia submarina da Coppe/UFRJ, diz que a energia eólica offshore se tornou um “próximo passo” conforme o tamanho das turbinas foi aumentando, assim como o potencial de geração.

Em terra, a capacidade máxima de geração das turbinas chega a 5,6 megawatts (MW). Em mar, há projetos que apontam uma capacidade de quase o dobro, de 12 MW, e alguns testes chegam a 15 MW.

Com a potência maior, é preciso aumentar os tamanhos das pás, que atingem hoje envergaduras de até 100 metros, tamanho inviável para transporte em terra.

A alternativa, então, é instalar a turbina em áreas mais amplas e de transporte mais simples, como o oceano. A partir daí, o princípio é o mesmo: as pás giram com o vento e movem um rotor, que então gera a energia.

Outra vantagem da eólica offshore, afirma Estefen, é que os ventos no mar encontram obstáculos menores, pois não há morros e cidades próximas.



Subestação de parque eólico no mar em Cleve Hill, no Reino Unido. Cabos submarinos de mais de 50 metros de extensão conectam torres de aerogeradores aos equipamentos da alemã Siemens Foto: Divulgação/Siemens/05-07-2013

Hoje, em geral, os parques no oceano em outros países vão até um limite de 80 metros de profundidade. As torres que sustentam os aerogeradores são instaladas com pilares que vão até o fundo do mar.

Em águas mais profundas, é necessário usar estruturas flutuantes, semelhantes às de plataformas de petróleo, mas a maioria ainda está em fase de testes.

— Estamos assistindo hoje uma movimentação intensa no mundo inteiro para que a descarbonização da geração elétrica em parte se dê pela energia eólica offshore — disse o professor da UFRJ.

Um estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) aponta que o Brasil teria um potencial de geração de 700 GW pela eólica offshore, considerando apenas até 50 metros de profundidade. Com marcas maiores, o potencial também cresce. Esse número não considera,

porém os outros usos do mar que precisam ser respeitados, como transporte, lazer e exploração de petróleo.

Viabilidade também depende da economia

Embora haja esse potencial, a efetividade dos investimentos vai ser muito menor, afirma Elbia Gannoum, presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica). Hoje,

essa tecnologia ainda é mais cara que as eólicas no solo. Mas a tendência é de redução de preços, na medida em que os geradores se tornam mais populares na Europa.

— O potencial eólico, tanto onshore quanto offshore, olhando para a necessidade do Brasil, é praticamente infinito, e nós temos um desejo de investimentos muito grande. Agora, o quanto isso vai se tornar realidade, vai depender de uma série de fatores, inclusive da economia do Brasil — afirma.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SENADO AVALIA ALTERAR PROJETO DOS COMBUSTÍVEIS PARA FORÇAR MUDANÇA DO ICMS NOS ESTADOS

Proposta em análise pressionaria os Estados a adotar uma alíquota uniforme do imposto sobre os combustíveis

Por Daniel Weternan, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Senado avalia alterar o projeto dos combustíveis impondo uma regra mais dura para forçar os governadores a adotarem uma alíquota uniforme do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) a nível nacional.

A estratégia, debatida entre líderes da Casa e o relator da proposta, Jean Paul Prates (PT-RN), busca atrair apoio do governo do presidente Jair Bolsonaro e da Câmara para o projeto, mas enfrenta resistência de governadores.



Proposta de Jean Paul Prates (PT-RN) enfrenta a resistência de governadores e parlamentares. Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado - 15/2/2022

A proposta está na pauta desta quarta-feira, 23, no plenário da Casa. A votação, no entanto, pode ser adiada e ficar para a semana do dia 8 de março. O pacote inclui a criação de uma conta de estabilização dos preços e mudanças no ICMS, além de uma ampliação do vale-gás a famílias carentes.

Atualmente, o projeto prevê uma alíquota uniforme do imposto arrecadado pelos Estados, mas dá liberdade para cada governador definir a alíquota. Regras mais rígidas poderiam forçar a mudança. Os Executivos regionais alegam que a medida pode aumentar a carga tributária em algumas localidades. Além disso, há temor de queda na arrecadação com a cobrança monofásica, em apenas uma etapa de comercialização.

Uma das alterações no radar é obrigar a definição em uma câmara de compensação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que teria de fixar uma alíquota uniforme que mantenha ou mesmo reduza a carga tributária atualmente cobrada. Outra mudança proposta pelo governo é fixar o ICMS pela média dos preços praticados nos últimos 60 meses.

Ainda não há acordo para aprovação dessa sugestão. “É impossível fazer isso em um país onde não tem tabelamento de preços”, disse o senador Omar Aziz (PSD-AM), vice-líder do PSD no

Senado. “Não adianta discutir o ICMS. É preciso discutir regras e tem que haver sacrifício de todos.”

Outro impasse no pacote é a desoneração federal. O Senado resiste a incluir uma proposta para reduzir a cobrança de impostos federais sobre o diesel e o GLP, defendida pelo Ministério da Economia. De acordo com aliados do presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), a decisão é política. Os senadores não querem dar aval a uma proposta patrocinada pela equipe econômica de Bolsonaro.

Em entrevista a jornalistas no Senado, Pacheco disse que não há resistências, mas que é preciso submeter à sugestão do governo a uma avaliação. “Não vejo resistência em relação a isso. Tudo que houver de iniciativas para reduzir o preço dos combustíveis acho que são iniciativas que nós precisamos considerar e trabalhar por elas. Então, vamos avaliar qual foi a avaliação do relator em relação a isso para tirar uma conclusão.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/02/2022

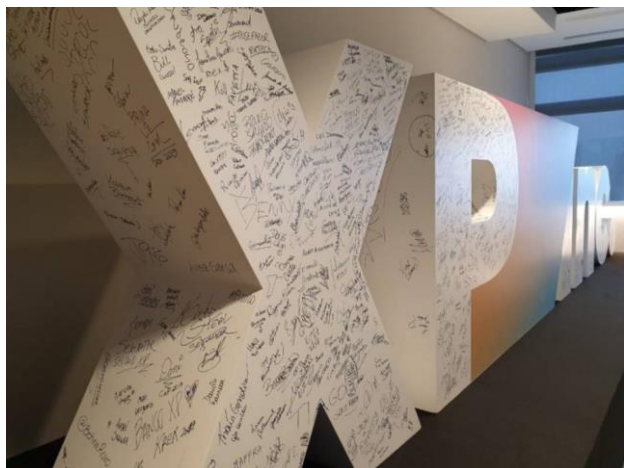
PREVIDÊNCIA PRIVADA VIRA NOVO FOCO DE ATRAÇÃO DE CLIENTES DA XP

Em 2021, empresa atraiu R\$ 16,9 bilhões que estavam em fundos de concorrentes; meta é ser uma das 4 primeiras no segmento até 2024

Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

A fórmula já é conhecida: abusar da tecnologia e roubar clientes dos grandes bancos. Repetindo a estratégia que adotou nos últimos anos para avançar na área de investimentos, a XP pretende crescer no mercado de previdência privada e se transformar em uma das quatro maiores empresas do segmento até 2024 – hoje é a sétima em ativos sob custódia. A companhia entrou há apenas dois anos e meio na área, mas sua operação vem ganhando tração rapidamente.

O setor de previdência da XP fechou 2021 com R\$ 32 bilhões em ativos sob custódia. O valor é pequeno quando comparado ao da campeã do setor, a Brasilprev, que tinha, no fim do ano passado, R\$ 318 bilhões. O que chama a atenção, porém, é a velocidade com que os clientes têm transferido seus recursos para a XP. Através da portabilidade, a companhia captou R\$ 16,9 bilhões em 2021. Depois dela, quem mais “roubou” recursos de clientes de outras empresas foi o BTG Pactual, com R\$ 3,5 bilhões, ou 21% do total da XP.



Segundo especialistas, o fluxo de recursos indo para a XP sai de forma distribuída de todas as grandes empresas do setor. Foto: Matheus Lombardi/XP

A portabilidade representou 92% das captações líquidas da XP em 2021. Isso significa que a empresa praticamente não está atraindo novos clientes para o segmento de previdência ou fazendo com que clientes antigos ampliem seus investimentos, mas que está atraindo a clientela alheia.

Na comparação com 2020, a captação líquida da XP cresceu 103% e atingiu R\$ 18 bilhões. Nesse ranking, perdeu só para o BTG, que avançou 513%, de R\$ 1 bilhão para R\$ 4 bilhões.

O movimento de “roubo” de clientes da XP chamou a atenção dos analistas do Citi já em julho. “Acreditamos que podemos estar vendo nos planos de previdência o que vimos há quatro ou cinco

anos para os fundos de investimento no Brasil – a XP prejudicando (os concorrentes) com fluxos marginais no início e depois ganhando espaço”, afirmaram, à época, os analistas Gabriel Gusan, Karina Salva Martins e Jörg Friedemann.

Em janeiro, eles acrescentaram que a tendência se mantinha, com a XP em primeiro lugar em volume de recursos transferidos. “Reiteramos que, à medida que a empresa continua liderando os movimentos de portabilidade, isso implica que sua participação de mercado deva crescer mês a mês, ganhando mais espaço em relação aos incumbentes, que continuam perdendo volumes para novos ‘players’, apesar dos esforços daqueles para diversificar o portfólio.”

Os analistas do Citi destacaram ainda que a portabilidade na previdência tem crescido nos últimos anos, passando de entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões por mês, no fim de 2020, para perto de R\$ 4 bilhões em 2021. O fluxo de recursos indo para a XP sai de forma distribuída de todas as grandes empresas do setor, diz um dos relatórios do banco.

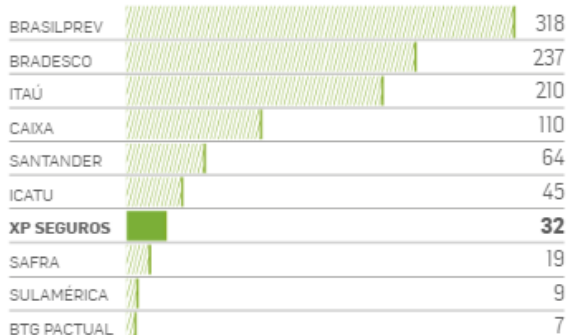
Avanço

XP Seguros teve captação de R\$ 18,4 bilhões no ano passado

Total sob custódia

EM BILHÕES DE REAIS

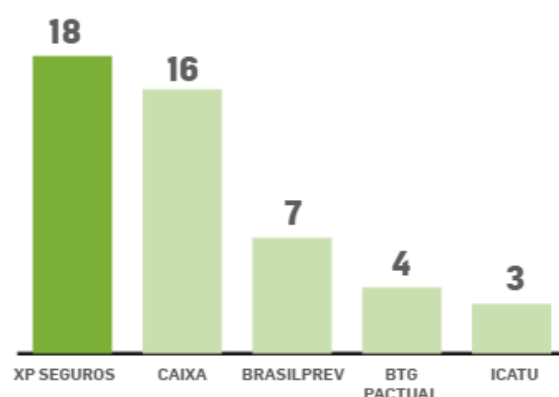
PLANO DE PREVIDÊNCIA DINHEIRO SOB CUSTÓDIA



Fonte: XP e FENAPREVI

Captação líquida em 2021

EM BILHÕES DE REAIS



ESTADÃO

Previdência moderna

O sócio da XP responsável pela XP Seguros, Roberto Teixeira, afirma que a companhia começou, sim, disputando clientes de previdência com as grandes concorrentes, mas frisa que agora pretende passar a atrair, também, novos recursos para o segmento. “Continuamos intensivos com portabilidade, mas, com a integração com banco, as possibilidades aumentaram”, acrescenta.



Além de clientes que já são da XP e que têm previdência em outros bancos estarem transferindo recursos para a empresa, a companhia também tem alavancado o segmento revendo o portfólio dos investidores. “Muitas vezes tem cliente novo da XP que vai fazer uma alocação completa de investimentos e vemos que 20% deveriam estar na previdência”, diz o executivo.

Roberto Teixeira, sócio da XP responsável pela XP Seguros Foto: Taba Benedicto/Estadão -



A oferta de produtos de previdência para todo o mercado, porém, incluindo para pessoas que não têm aportes na XP, é algo “distante ainda”, diz Teixeira, para, depois, acrescentar que essa distância pode ser de um ano. “Como a gente opera em um modelo ágil, as integrações são muito eficientes.”

Para o executivo, as mudanças regulatórias no segmento, iniciadas em 2017 e intensificadas em 2020, ajudaram a XP a crescer rapidamente no segmento. Entre essas alterações, que incluem a possibilidade de aplicar 100% do capital em renda variável, a permissão para alocar recursos previdenciários no exterior foi uma das mais importantes.

“O maior diferencial da XP está nas possibilidades de alocação. Temos uma grade de produtos com muito foco em fundos multimercado, ações, crédito privado e renda fixa”, diz Teixeira.

Para que o ritmo de crescimento da XP Seguros continue ganhando velocidade, além do uso intensivo de tecnologia para expandir a operação, Teixeira aposta nesse portfólio amplo de produtos, em parcerias com diferentes assets independentes (gestoras de investimentos), preços mais competitivos e educação financeira. “Queremos democratizar a previdência”, diz. Frase semelhante costumava ser dita pelo fundador da XP, Guilherme Benchimol, quando a empresa começava a roubar investidores dos bancos tradicionais.

Desafio bancário

Para o analista e diretor de renda variável da Eleven Research, Carlos Daltozo, o cliente que transfere sua previdência para a XP busca diversificar os investimentos, mas também costuma ter uma maior identificação com a casa.

Daltozo destaca que a empresa tem um longo caminho para percorrer na área de previdência, mas vê a companhia incomodando cada vez mais os grandes bancos. O maior desafio, segundo o analista, será a XP fortalecer seu canal bancário. “O mercado de previdência depende muito desse canal para a venda de produtos. Claro que o agente autônomo tem se preparado também para conquistar o segmento, mas a dependência (dos bancos) ainda é grande.”

Por outro lado, o fato de, nos últimos anos, o brasileiro ter aprendido – em parte com a ajuda da XP – a diversificar seu portfólio deve favorecer a estratégia da companhia agora, acrescenta o analista da Eleven Research.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/02/2022

GUEDES: 'ENQUANTO TIVER CONFIANÇA DO PRESIDENTE E ENTUSIASMO, ESTAREMOS JUNTOS'

Ministro disse que seguirá no cargo ao lado de Bolsonaro, desde que haja uma continuidade da aliança entre conservadores e liberais

Por Guilherme Bianchini e Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que pretende seguir no governo de Jair Bolsonaro (PL) em um eventual segundo mandato, desde que haja uma continuidade da aliança entre conservadores e liberais. Ele concedeu entrevista à Jovem Pan News no fim da noite desta segunda-feira, 22.

"Se vejo que essa aliança está seguindo, estou entusiasmado. Agora, se for um governo só conservador...", ponderou Guedes. "Acredito no caminho da prosperidade, e acho que o presidente Bolsonaro quer fazer esse caminho. Mas tem gente que quer desviá-lo. Enquanto eu tiver a confiança e o entusiasmo dele, nós vamos estar juntos."

Ele acrescentou que a "centro-direita está derrotando a esquerda" nas eleições e citou 2018 e 2020 como exemplos. Caso esse espectro siga no poder, diz Guedes, ele está disposto a continuar no governo.



Paulo Guedes: 'Acredito no caminho da prosperidade, e acho que o presidente Bolsonaro quer fazer esse caminho'. Foto: Gabriela Biló/Estadão - 10/2/2022

Sobre os últimos quatro anos, Guedes disse não se arrepender nem por um minuto de ter aceitado o convite para assumir a pasta. Perguntado sobre uma declaração dada em entrevista ao Estadão/Broadcast de que teria aniquilado sua biografia, ele disse que foi irônico no comentário. "Falei isso de uma

forma mordaz. Significa que, se eu fosse acreditar nas fake news que produzem, minha biografia estava aniquilada. E disse, ao mesmo tempo, que meu julgamento será feito pela história", explicou.

Sobre os reajustes aos servidores - tema de interesse de Bolsonaro e motivo de atrito com a equipe econômica -, Guedes destacou que o funcionalismo "merece aumento", mas que a possibilidade está esbarrando no teto de gastos. Ele disse que a lei eleitoral pode ser um entrave para a concessão de reajustes este ano e que, por causa disso, o tema deveria voltar à pauta somente após as eleições.

Bolsonaro sancionou uma verba de R\$ 1,7 bilhão para o reajuste de servidores públicos federais no Orçamento de 2022 - hoje, ele acenou com o reajuste apenas para os policiais rodoviários e pediu a "compreensão dos demais servidores". "Separamos o recurso para atender o presidente em relação a salários dos policiais. E a decisão é se concede reajuste e os outros servidores de outras categorias ficam insatisfeitos", falou o ministro.

Agenda econômica

O ministro também falou sobre a agenda econômica do governo. Ele disse não acreditar que a Eletrobras seja privatizada já no primeiro semestre, ao contrário do que tem dito membros da equipe econômica. Questionado, Guedes disse acreditar que a estatal responsável pela geração de energia será privatizada, e espera que isso aconteça rápido. Na última semana, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a primeira etapa da modelagem da estatal e tende a julgar a segunda etapa entre março e abril.

O chefe da pasta econômica falou que aguarda ainda para este ano a privatização dos Correios, que está no Senado e é prioridade para o governo, os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, além dos portos de Vitória e de Santos. O ministro também disse acreditar que as privatizações farão parte de um "bom debate" no programa eleitoral deste ano, principalmente porque o líder das pesquisas, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), tem se posicionado contra a venda das empresas estatais.

Guedes destacou também a importância da aprovação das reformas. Segundo o ministro, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), se comprometeram a dar andamento aos projetos. A revisão da tabela do Imposto de Renda de Pessoa Física, disse ele, deveria ser discutida no âmbito das mudanças tributárias. No mesmo sentido, ele falou que "casos particulares" de reajustes a servidores públicos deveriam ser tratados no âmbito da reforma administrativa.

Crescimento

Guedes afirmou que as projeções do mercado para o Produto Interno Brasileiro (PIB) do Brasil em 2022 apenas crescerão ao longo do ano, podendo chegar até a uma expansão de 1,5%. "Eles pessimistas vão errar de novo, não tenho a menor dúvida. Eles têm errado desde o início. Na última vez em que estivemos presencialmente no G20, chamei a atenção deles pelo seguinte: fazem toda hora previsões onde subestimam o Brasil e superestimam o que acontece com eles, mas, na verdade, vacinamos mais do que eles e estamos crescendo mais do que a média deles. E este ano vai acontecer a mesma coisa", disse Guedes.

O ministro afirmou que o crescimento do PIB em 2021, que deve ficar em torno de 4,5%, poderia ser de até 6,5%, mas ao custo de uma inflação ainda mais alta. "Aproveitamos a recuperação forte e atenuamos os estímulos fiscais e monetários para que o Brasil possa crescer de uma forma sustentável. Em vez de fazer como no passado, na tentativa de fuga de crises anteriores, que acabaram levando o Brasil ao caos", explicou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/02/2022

CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DEVERIAM ABRIR SUAS DECLARAÇÕES DE IMPOSTO DE RENDA

Informação pode ser útil para que o eleitor avalie conflitos de interesse com atores privados
COLUNISTA - Pedro Fernando Nery - Doutor em Economia

Os contadores de Donald Trump o abandonaram na semana passada. Foi reavivada a discussão sobre as declarações de Imposto de Renda do ex-presidente americano, que notoriamente evitou publicizá-las. Nos EUA, é tradição de décadas que candidatos a presidente tornem públicas as suas declarações: quanto mais anos incluídos, melhor. Por que não começar essa tradição por aqui?

Aqui, o patrimônio dos candidatos é divulgado pela Justiça Eleitoral, mas não informações sobre sua renda. Ela pode ser útil para que o eleitor avalie conflitos de interesse com atores privados ou até para que suspeite se as políticas propostas por um presidenciável o beneficiarão. O candidato que é contra a reforma da Previdência pagará uma contribuição muito maior com ela? O candidato que não é entusiasta da reforma tributária recebe muitos lucros e dividendos isentos de suas empresas? O candidato que defende política industrial tem ex-patrões que lucrarão com ela?



Que alguma entidade da sociedade civil comece o desafio e pressione os candidatos à Presidência a deixar o eleitorado conhecê-los de verdade: abrindo suas declarações do IR dos últimos anos Foto: TSE/Reprodução

Pode revelar ainda comportamentos moralmente criticáveis, a depender do que o futuro presidente pede em sua restituição ou

despesas que busca deduzir. Pode mostrar incoerências no discurso político. E, se um trabalhista roxo na verdade opta por prestar serviços como pessoa jurídica, e não como autônomo, elidindo encargos trabalhistas e desidratando o caixa da Previdência? Os investimentos de um presidenciável contrastam com seu discurso para a política econômica?

O eleitor pode ainda ter interesse em comparar os candidatos: qual é mais caridoso? Qual paga a maior alíquota? Qual dá jeitinho para pagar menos? Quem enriqueceu mais nos últimos anos, ou quem ganhou mais dinheiro logo depois de sair de um mandato?

Nos EUA, a recusa de Trump deu margem a muitos questionamentos. E se ele omite a declaração porque mente quanto às suas doações? E se ele não é rico como se gabava? E se ele não paga

impostos? O então candidato conseguiu convencer parte do eleitorado de que, de fato, não pagava e que isso era sinal de sua inteligência, um bom atributo para o cargo.

A divulgação no Brasil, como nos EUA, não precisaria abranger candidatos a qualquer cargo, afinal as questões tributárias de interesse se resolvem em nível federal – não por um vereador. Apenas os candidatos ao cargo máximo a fariam.

Fica lançada a ideia. Que alguma entidade da sociedade civil comece o desafio e pressione os candidatos à Presidência a deixar o eleitorado conhecê-los de verdade: abrindo suas declarações do IR dos últimos anos.

***DOUTOR EM ECONOMIA**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO JÁ RECEBEU 80 PEDIDOS PARA CONSTRUÇÃO DE NOVAS FERROVIAS, DIZ MINISTRO

Tarcísio Gomes de Freitas afirma que os projetos somam mais de 20 mil quilômetros de novos trilhos, com previsão de R\$ 240 bilhões em investimentos privados

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou nesta terça-feira (22) que o governo recebeu cerca de 80 pedidos de autorizações para construção de novas ferrovias no país. Segundo ele, os projetos somam mais de 20 mil quilômetros de novos trilhos, com previsão de R\$ 240 bilhões em investimentos privados.

Durante o evento "CEO Conference Brasil 2022", promovido pelo BTG Pactual, Freitas disse que o novo marco legal do setor ferroviário, que viabiliza projetos 100% privados por meio de autorizações, criou um flanco de investimento na infraestrutura do país, semelhante aos das áreas de saneamento e petróleo e gás.

O ministro destacou que, com as autorizações, a participação das ferrovias na matriz de transportes no Brasil vai dobrar nos próximos quinze anos, saltando dos atuais 20% para 40%. Segundo ele, esse movimento do mercado de logística deve reduzir o preço do frete de cargas em 35%.



Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas — Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Programa BR

O ministro disse que o programa BR do Mar, que estimula a navegação entre portos (cabotagem), deve forçar os operadores de logística a “encarar a multimodalidade” de transportes como forma de se manterem competitivos. Segundo ele, a eficiência do serviço passará pelo transporte feito por terra (rodovias e ferrovias) e pela navegação (rio e

mar).

Freitas chamou a atenção para a expectativa em torno da privatização dos portos organizados. A desestatização iniciará com a oferta à Codesa, que administra o Porto de Vitória, e tem como destaque o Porto de Santos. Ele afirmou que o grande desafio do governo foi garantir a segurança jurídica do processo, assegurar que o novo operador não favoreça quaisquer dos terminais e estimular a redução das tarifas portuárias.

O ministro avalia que as privatizações dos portos organizados devem estimular a redução em cerca de 40% das tarifas do setor portuário. “Aquela história do país eficiente só da porteira para dentro e ineficiente da porteira para fora está com os dias contados”, disse Freitas, ao falar do resultado do novo impulso de investimentos nos diferentes segmentos de transporte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/02/2022

OUTORGA: O NOVO IMPOSTO

José Carlos Martins*

Por CBIC

Artigo

A máquina pública é insaciável na hora de arrecadar, mas não tão diligente para reduzir seus gastos. Assim, de tempos em tempos, inventa novas formas de arrecadação. E muitas vezes o novo imposto vem embrulhado com uma nomenclatura diferenciada, sem chamar de imposto, para suavizar o impacto da nova medida – como contribuição, substituição tributária, entre tantos outros por aí que, apesar do eufemismo, têm somente um objetivo: arrecadar mais.



José Carlos Martins, presidente da CBIC
— Foto: Divulgação

Nos últimos anos, de forma criativa e discreta, inventou-se mais um imposto: a outorga para autorizar serviços públicos.

A outorga é o valor pago pelas empresas para serem concessionárias de um determinado serviço durante um período. Uma espécie de antecipação paga ao Estado do montante que o licitante vai arrecadar no futuro. Os leilões de rodovias, portos, aeroportos, infraestrutura urbana estão seguindo esse padrão de desembolsar um valor logo na entrada. Contudo, logicamente as empresas não absorvem este custo. A tendência é

repassar ao valor que deverá ser pago pelo cidadão ao utilizar o serviço.

As concessões e as Parcerias Público-Privadas vieram para melhorar o dia a dia do cidadão, aumentar investimentos, gerar empregos e aprimorar a precária infraestrutura do nosso país. Tão precária que já assimilamos a ineficiência do Estado na área e entendemos - e concordamos com - a necessidade da gestão privada para prestar os serviços com mais eficiência. Ficamos resilientes em pagar mais por temas que já deveriam ser cobertos pelos impostos. E muitos tributos, por sinal! Em 2021 o brasileiro trabalhou 149 dias somente para pagar os impostos sobre a renda, patrimônio e consumo. Dinheiro que o Estado consome em suas entranhas e não devolve adequadamente para a população.



Voltando à outorga, um dos pontos mais relevantes que precisa ser debatido é o direcionamento do recurso arrecadado. De forma geral, essa verba acaba sendo destinada para o pagamento de dívidas do setor público, suprir folhas de pagamento e custeio da máquina.

A alternativa, no entanto, parece vir do Congresso Nacional. Por lá tramita a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 1/2021, que trata do reinvestimento de outorgas em infraestrutura. A PEC determina que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas que decorrerem de infraestruturas de transportes da União sejam aplicados no próprio setor

O texto, já aprovado pelos senadores, ainda diz que a destinação desses recursos deve ser executada em até cinco anos após o recebimento dos valores de contrapartida das outorgas da União, amarrando um prazo para o reinvestimento. O texto segue para a Câmara dos Deputados.

Ou seja, o intuito da outorga deve sempre ser atrelado a novos investimentos, geração de empregos e melhoria da infraestrutura do país. Desta forma, teremos um círculo virtuoso e até uma maneira de redistribuição de renda. No entanto, no modelo atual, o recurso muitas vezes acaba sendo direcionado para pagamento de dívidas do setor público, suprir folhas de pagamento e custeio da máquina.

Vejamos alguns exemplos. Em Alagoas foi realizado um leilão recente. A concessão para levar água tratada e tratamento de esgoto à região resultou em R\$ 1,65 bilhão em outorga para os cofres do estado. Então, questionamos: quem vai pagar essa conta? A parte mais frágil do processo: o usuário. Ou alguém está convencido de que o custo da outorga não será compensado e diluído no valor das tarifas?

Outro exemplo. A concessão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae) rendeu R\$ 23 bilhões em outorgas. Certamente a contratada não poderá arcar com esse valor sozinha, em uma única parcela. Paga o contribuinte, o usuário do serviço de saneamento - item tão essencial, mas tão raro da vida dos brasileiros. Esta montanha de dinheiro foi para pagar parte das dívidas do setor público, sequer foi usada para pagar débitos com fornecedores.

No Paraná, no processo de concessão do chamado “anel de integração” do estado, foi estabelecido um modelo considerando o valor do pedágio e a outorga. Contudo, houve um manifesto dos usuários que não aceitaram os valores das tarifas de pedágio – certamente encarecidas pelo valor da outorga diluído – e provocou uma revisão do modelo licitatório, com a redução de tarifas.

O valor economizado no Paraná é dinheiro no bolso da população, para os produtores que transportam seus produtos nas estradas, para a economia que terá maior competitividade. E não para tapar buraco da máquina pública.

Cito mais um efeito nocivo deste novo imposto que emerge sutilmente. Com os altos valores da outorga, a concorrência fica reduzida. Afinal, não são todos os grupos que possuem capacidade de participar de concorrências com um ágio tão elevado e que deve ser pago no ato para retornar ao longo de um contrato de 20 ou 30 anos.

Há pouco o país presenciou problemas com obras e grandes construtoras que se beneficiaram da concentração de mercado. Assistimos ao dinheiro público correr para lugares indevidos e não podemos correr o risco de repetir o erro no futuro.

A boa notícia é que existem diversas formas de reduzir este efeito e o Senado conseguiu desenhar uma delas. Agora é acompanhar e aguardar a sensibilidade dos deputados para que a população veja este recurso sendo revertido para melhorias nas cidades e sinta os benefícios chegando à porta de sua casa.

O fato é que o modelo atual não é razoável. É limitador para as empresas e caro para o cidadão. É um novo imposto semanticamente camuflado. E a consequência sempre bate no bolso da população, corroendo ainda mais os recursos do brasileiro, aumentando o custo Brasil e perdendo eficiência da economia. Precisamos tomar outros caminhos.

**José Carlos Martins é presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC)*

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/02/2022

ADM FAZ EMBARQUE RECORDE DE SOJA EM TERMINAL DE BARCARENA, NO PARÁ

Carga de 82,5 mil toneladas do grão rumou para o porto de Roterdã, na Holanda

Por Rikardy Tooge, Valor — São Paulo

A americana Archer Daniels Midland Company (ADM), uma das principais empresas de agronegócios do mundo, informou hoje que realizou o maior embarque de soja da história do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), em Barcarena, no Pará.

Em operação realizada no dia 18, a empresa carregou 84,8 mil toneladas do grão no navio MV Harvest Frost, de sua propriedade. O carregamento foi também o maior da história dos portos da Bacia Amazônica. O recorde anterior era no porto de Santarém, com 82,5 mil toneladas de soja em grão, em 2020.

O navio rumou com destino ao porto de Roterdã, na Holanda, onde a companhia possui um terminal. Toda a soja será destinada para esmagamento que será feito pela própria ADM.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/02/2022

COSAN: EBITDA CAI COM RUMO, MAS LUCRO LÍQUIDO AVANÇA COM COMPASS NO 4º TRIMESTRE

Na companhia de gás e energia, o Ebitda no período cresceu 23% no trimestre, a R\$ 608 milhões, puxado pelo maior volume de gás natural distribuído pela Comgás

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



O executivo ressaltou que, no segundo semestre de 2020, os volumes da empresa de lubrificantes da Cosan haviam sido beneficiados pela dinâmica de suprimento do mercado — Foto: Divulgação

A piora do resultado operacional da Rumo no quarto trimestre, na esteira da quebra de safra no milho, explica a queda de 6,1% do resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado da Cosan no intervalo, para R\$ 2,76 bilhões, disse o vice-presidente financeiro e relações com investidores do grupo, Ricardo Lewin.

Por outro lado, o lucro líquido ajustado de R\$ 411,2 milhões cresceu 58,5% na mesma comparação, como consequência da melhora dos resultados da Compass, acrescentou, em teleconferência com analistas para comentar os resultados do quarto trimestre.

Na companhia de gás e energia, o Ebitda no período cresceu 23% no trimestre, a R\$ 608 milhões, puxado pelo maior volume de gás natural distribuído pela Comgás e repasse da inflação às margens, que mais do que compensaram o efeito negativo da marcação a mercado de contratos de comercialização de energia elétrica.

Na Moove, comentou Lewin, o Ebitda trimestral de R\$ 110 milhões ficou 24% abaixo do visto um ano antes em razão da “normalização da demanda”, resultando em menor volume de vendas.

O executivo ressaltou que, no segundo semestre de 2020, os volumes da empresa de lubrificantes da Cosan haviam sido beneficiados pela dinâmica de suprimento do mercado, com recomposição de estoques.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAL TGPM CARREGA MAIOR NAVIO DE SOJA DA REGIÃO NORTE DO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022



Navio MV Harvest Frost embarcou no Pará rumo a Europa com 84.802 toneladas de grãos de soja

O Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), instalado no município de Barcarena, no Pará, registrou carregamento de 84.802 toneladas em um único navio, o maior volume embarcado na região Norte. A embarcação graneleira "MV Harvest Frost" possui 237 metros de comprimento (loa) e 40 metros de largura (boca) e zarpu no último dia 18 de fevereiro, com destino a Europa, para o Porto de Roterdã, na Holanda.

“Todo o processo de embarque foi realizado dentro dos altos padrões de segurança e qualidade. Temos muito orgulho desse marco, mérito dos nossos colaboradores que, com alta performance, excelência e compromisso, fizeram acontecer”, comentou Rodrigo Abreu, diretor geral do TGPM.

O recorde anterior de maior volume embarcado na Região Norte do Brasil aconteceu no Porto de Santarém, com 82.531 toneladas de grãos de soja.

O TGPM, uma Joint Venture da ADM do Brasil e Viterria AS, é associada à Associação de Terminais Portuários Privados, atua como Terminal de Uso Privado em Barcarena, no Pará, e possui um berço de atracação para navios com até 105 mil DWT dos tipos Panamax e Neo Panamax, com um berço de profundidade de 16,5 metros e uma capacidade estática de 150 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/02/2022

LOCALFRIO BATE RECORDE DE IMPORTAÇÕES NOS TERMINAIS DE SUAPE E ITAJAÍ EM JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022



Companhia registra movimentação expressiva contêineres em janeiro e atinge maior volume de cargas na história das unidades

A Localfrio registrou recorde de importações em seus terminais alfandegado de Suape (PE) e Itajaí (SC).

No porto pernambucano, a companhia movimentou 1.703 contêineres em janeiro deste ano, atingindo o maior volume de cargas na história da unidade. Módulos de painéis solares, pneus, borrachas sintéticas, motocicletas, bebidas alcoólicas

e tecidos responderam pela maior parte das mercadorias importadas no período.

Em Itajaí foram movimentados 1.353 contêineres em no primeiro mês deste ano, outra marca inédita. Vinhos, pneus, produtos odontológicos, máquinas e painéis solares figuram entre as mercadorias importadas no período.

Os 1.703 contêineres movimentados em janeiro no porto pernambucano representaram alta de 59,2% se comparado ao mesmo mês de 2021, quando o volume chegou a 1.070 unidades.

Já os 1.353 contêineres transportados no primeiro mês de 2022 na operação catarinense representaram alta de 141% se comparado ao mesmo mês do ano anterior, quando o volume chegou a 560 unidades.

Parte do crescimento da Localfrio no porto de Suape se deve à estratégia de importadores em retardar a nacionalização de cargas para postergar o pagamento de impostos e outras taxas. “Frear a internalização das mercadorias contribui para ajustar o caixa e reduzir custos tributários, aumentando a procura por terminais retroportuários alfandegados”, diz Piero Grassi Simione, diretor comercial da Localfrio.

Outros fatores também têm impulsionado a busca por espaço nos terminais retroportuários. Os regimes aduaneiros especiais, como o de entreposto, é um dos diferenciais buscados neste momento. Com ele, os importadores conseguem fazer o desembaraço de suas cargas de forma fracionada, o que permite melhor planejamento do fluxo de internalização das mercadorias de acordo com a demanda. O regime especial permite manter as mercadorias por até dois anos armazenadas com total suspensão de tributos, com possibilidade de reexportação para outros países.

Mais um fator que tem estimulado a busca de armazenagem nos terminais da empresa é o aumento da incidência de demurrage. Este item pode impactar fortemente os custos de importação. A capacidade de armazenagem e a agilidade da Localfrio nas operações têm ajudado a aliviar esta pressão de custos para os clientes.

“O impacto do demurrage varia em função do porte dos clientes, produtos e tipos de contêineres utilizados, podendo variar de US\$ 60 a US\$ 300 por dia. É mais compensador transferir a carga para um armazém alfandegado e liberar os contêineres o mais rápido possível”, diz Simione.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/02/2022

HAPAG-LLOYD RECEBE 'FRIEND OF THE SEA WHALE-SAFE AWARD 2022'

Da Redação NAVEGAÇÃO 22 Fevereiro 2022



Premiação identifica o comprometimento da empresa de navegação internacional em minimizar o risco de acidentes envolvendo baleias e espécies ameaçadas

O programa Amigo do Mar (Friend of the Sea), da Organização Mundial de Sustentabilidade (WSO), identificou a Hapag-Lloyd como a empresa de navegação internacional mais comprometida em minimizar o risco de colisões com navios baleeiros e a presenteou com o Prêmio Whale-Safe 2022 para companhias marítimas por suas medidas para evitar

tais acidentes. A classificação analisa as 20 maiores companhias de navegação e operadoras de linhas de cruzeiro.

“Estamos realmente honrados por termos recebido o Prêmio Whale-Safe”, disse o capitão Wolfram Guntermann, diretor de assuntos regulatórios da Hapag-Lloyd. “A Hapag-Lloyd está ciente do impacto que o transporte marítimo tem sobre as baleias e espécies ameaçadas. Para protegê-las, reduzimos a velocidade de nossas embarcações em muitas regiões de alto risco e seguimos rigorosamente os ATBAs estabelecidos (áreas a serem evitadas), onde muitas baleias são encontradas.”

Todos os anos, numerosas baleias são mortas ou mutiladas como resultado de acidentes marítimos. Até o momento, muitas das rotas marítimas mais movimentadas do mundo se sobrepõem às rotas pelas quais as baleias nadam entre seus locais de alimentação e reprodução. O Whale-Safe Award visa aumentar a conscientização sobre essa situação na indústria marítima.

“Friend of the Sea se esforça para amplificar as vozes dos operadores marítimos que reconhecem abertamente o mar, não apenas como um empreendimento conveniente, mas como um recurso de valor intrínseco que devemos respeitar e proteger”, diz Paolo Bray, fundador e diretor da Friend of the Sea.

Friend of the Sea é uma certificação internacional de produtos e serviços que respeitam o habitat marinho. Hoje, mais de 1,5 mil empresas e cinco mil produtos de 80 países carregam esse selo. A organização classifica as linhas de navegação e cruzeiros para reconhecer seu compromisso para reduzir o risco de colisões de navios baleeiros. O Friend of the Sea realiza seu ranking com base no nível de engajamento de uma empresa, cumprimento de áreas de desaceleração, iniciativas para reduzir a poluição sonora, programa de observação em tempo integral a bordo e o relatório adequado de qualquer ocorrência de baleias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/02/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DA CODEBA CRESCE 15,92% EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022

“Mesmo em tempos difíceis, os portos do Brasil vêm mostrando resiliência e surpreendendo. Hoje, vemos que o que era gargalo logístico se transformou em solução e isso é fruto de uma gestão técnica e eficiente, que tem conduzido as companhias docas com excelência. A Codeba é exemplo disso e o crescimento exponencial na movimentação mostra que esse trabalho vem dando bons resultados”, destaca o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.



A Companhia das Docas do Estado da Bahia registrou em 2021 crescimento de 15,92%, em relação a 2020, na movimentação de cargas.

No acumulado de 2021, o Porto de Salvador movimentou 5.665.376 toneladas, aumento de 9%, em relação a 2020, enquanto Aratu-Candeias e Ilhéus movimentaram, respectivamente, 7,3 milhões (+20,32%) e 464 mil (+44,24%).

Entre as cargas negociadas, as que mais se destacaram foram: soja e níquel (Porto de Ilhéus); nafta, combustíveis, fertilizantes e concentrado de cobre (Porto de Aratu-Candeias); celulose, carga de projeto e containerizadas (Porto de Salvador).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/02/2022

PORTOS CATARINENSES MOVIMENTARAM 2,57 MILHÕES DE TEUS EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022



Durante o ano passado, foram movimentadas cerca de 2,57 milhões de TEUs em Santa Catarina, o que representa um aumento de 15% em relação a 2020, quando foram movimentados cerca de 2,234 milhões de TEUs. Os dados não incluem o Porto de São Francisco, que movimenta granel.

“Com a retomada da produção, que teve uma grande desaceleração durante a fase inicial da pandemia, houve um acúmulo de cargas para reabastecer o mercado. Além disso, o aumento no volume das operações de comércio exterior em

2021 se deve aos benefícios fiscais oferecidos por Santa Catarina e a localização estratégica do estado”, afirma o especialista em Comércio Exterior e diretor da empresa Tek Trade, Sandro Marin.

Mais da metade da movimentação portuária catarinense ocorreu no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, onde foram registrados 1.643.152 TEUs de janeiro a dezembro, o que corresponde a um aumento de 16%, em relação ao ano anterior. Em toneladas, o crescimento foi de 21%, já que houve a movimentação de 18.945.270 toneladas contra 15.655.812 toneladas em 2020. Em número de atracações ao longo de 2021, foram registrados no complexo 1066 navios, um crescimento de 2%.

Já o Porto de Imbituba encerrou o ano de 2021 com 54.816 TEUs e 6.874.779 toneladas movimentadas, volume que representa um crescimento de 17,1% nas operações em relação a 2020. De janeiro a dezembro, foram realizadas 285 atracações em Imbituba, principalmente de navios carregados com produtos importados. O número de atendimentos obteve um incremento de 21,8%, se comparado ao ano anterior.

Em Itapoá, o desempenho geral do terminal portuário foi 13,1% acima do resultado de 2020, com 498 mil contêineres movimentados e 876 mil TEUs. Destaques para as importações, que registraram um aumento de 23,2% em comparação ao ano anterior, e cargas de transbordo, com

aumento de 17,5%. As exportações e a cabotagem representaram um crescimento de 6,9% e de 5% respectivamente.

O Porto de São Francisco, onde as cargas são a granel, movimentou 13,6 milhões de toneladas, o que representa a maior movimentação de carga de sua história. Com relação a 2020, houve um aumento de 14%. No ano passado, a soma da exportação e importação de produtos atingiu 11,9 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/02/2022

VISITAS TÉCNICAS AO INHAÚMA DEFINIRÃO NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO, DIZ PETROBRAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 21 Fevereiro 2022



Obras de conversão da P-74 (Arquivo/Divulgação Agência Petrobras)

Empresa afirma que edital de sublocação não estabelece utilização específica para estaleiro, arrendado pela petroleira até 2031. Empreendimento, que conta com dois diques, está desde 2016 sem atividades de construção e reparo.

A Petrobras informou que as regras para a sublocação do Estaleiro Inhaúma não estabelecem nenhuma utilização específica para

o ativo, localizado no bairro do Caju, no Rio de Janeiro (RJ). As instalações, que contam com dois diques, estão desde 2016 sem atividades de construção e reparação naval e offshore. De acordo com a empresa, que lançou no começo do mês edital para locação do espaço, o tempo necessário para reativação após a licitação, assim como uma eventual demanda por obras de manutenção, dependerá da atividade a ser desenvolvida e das visitas técnicas previstas no edital.

Entre as potenciais atividades para o estaleiro, segundo fontes ouvidas pela Portos e Navios, estão o reparo naval e o desmantelamento de plataformas e navios. As atividades, inclusive, podem vir a ser conciliadas, caso a empresa que alugar o espaço utilize os dois diques do estaleiro. De acordo com a Petrobras, o dique 1 tem 160 metros de comprimento por 25m de largura e o dique 2 tem 350m x 25m. O empreendimento possui área de 321.612 metros quadrados e está em posse da Petrobras. A petroleira confirmou que o contrato de arrendamento firmado com a Companhia Brasileira de Diques permanece ativo com vigência até 2031.

Agentes interessados no certame contaram à reportagem que esse período de seis anos inativo prejudicou as instalações do estaleiro, desde as oficinas até os diques, principal e auxiliar, que são importantes para atividades de construção e reparo naval. Há relatos de equipamentos, como a casa de bombas e o porta-batel, precisando de manutenção. "Vamos ver se aparece gente experiente com apetite de fazer e dar um novo destino ao estaleiro", acredita uma fonte que prefere não ser identificada.

Ela ponderou que essa licitação para locação representa um bom aceno ao mercado. "Na área de reparo, essa instalação já devia estar bombando, pois esse é um mercado bastante aquecido. Na área de construção naval, não dá para competir com os [estaleiros] chineses. Mas, na reparação e na área de serviços, com certeza, estamos mal utilizando esse estaleiro não utilizando-no", enfatizou.

O prazo da licitação termina no próximo dia 4 de março. De acordo com as regras do certame, não será permitida a participação neste processo de contratação de sociedades organizadas sob

a forma de consórcio. O edital prevê a participação de proponentes nacionais ou estrangeiros que estejam autorizados a atuar no Brasil. O critério de julgamento será a maior oferta de preço, conforme definido no portal Petronect.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/02/2022

TST REVERTE DECISÃO SOBRE OBRIGATORIEDADE DE CONTRATAÇÃO DE AVULSOS POR TUPS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 21 Fevereiro 2022



Arquivo/Divulgação

Ministros da 6ª Turma da Corte Superior do Trabalho entenderam que legislação vigente não prevê critério de requisição de mão de obra intermediada por Ogmos para instalações de uso privado.

Os ministros da 6ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) concederam, por unanimidade, uma decisão favorável a terminais privados em processo que discute a obrigatoriedade da contratação de trabalhadores

avulsos por prazo indeterminado. A decisão, proferida na última quarta-feira (16), considera que a legislação vigente aplicável (Lei 12.815/2013) não prevê ou estabelece tal obrigatoriedade de requisição de mão de obra intermediada de trabalhadores avulsos nas instalações de uso privado, pois autoriza modalidades distintas de contratação. Ainda cabe recurso no Supremo Tribunal Federal (STF) ou recurso de embargos em caso de entendimento divergência entre outras turmas.

O entendimento dos magistrados do TST é que as empresas que operam nos terminais portuários privados não estão obrigadas a requisitar mão de obra dos avulsos para realizar atividades de carga e descarga de navios, podendo contratar, livre e diretamente, trabalhadores com vínculo empregatício a prazo indeterminado para executar tais serviços. Nesse sentido, não se poderia impor a instalações portuárias privadas o cumprimento de convenção coletiva de trabalho pactuado com a intervenção de órgão de gestão de mão de obra portuária (Ogmos). Nesse processo, os ministros consideraram que o Porto de Pecém (CE) é de uso privativo misto e que a obrigatoriedade de contratação com exclusividade de trabalhadores avulsos por meio do Ogmo é restrita aos portos organizados. A 6ª Turma entendeu ainda, que nos portos privados, haveria a possibilidade de contratação de empregados a prazo indeterminado fora do cadastro ou registro do Ogmo.

A interpretação dada pela Corte à antiga Lei dos Portos (8.630/93), atualizada pela Lei 12.815/13, é de que o legislador deixou duas possibilidades de contratação do trabalho portuário: com vínculo de emprego por prazo indeterminado ou por meio de trabalhador avulso. A 6ª Turma ressaltou que a Lei 12.815 manteve em seu artigo 40 o conteúdo do artigo 26 da legislação anterior, que disciplinava a contratação de trabalhadores em portos organizados. A Corte considerou para portos organizados que, em caso de contratação com vínculo empregatício por prazo indeterminado para a atividade de capatazia e bloco, devem ser requisitados prioritariamente avulsos registrados ou cadastrados no Ogmo e que, quando remanescerem vagas, poderão ser contratados trabalhadores para essa atividade fora do sistema do Ogmo.

O processo vem desde 2004, quando vigorava a Lei 8.630/93. Na época, as poligonais abrangiam terminais chamados de privativos e havia distinção entre cargas próprias e de terceiros. O advogado Alexandre Lopes, do escritório Gallotti, avaliou que a questão da contratação de avulsos, seja por arrendatários, seja pelos terminais de uso privado (TUPS), ainda é um tema sensível no setor. Lopes explicou que antes havia entendimento no TST de que terminais



privativos não tinham obrigatoriedade de contratar avulsos e que, a partir da 12.815/2013, houve uma pacificação da questão quando os TUPs passaram a poder movimentar qualquer carga e terminais privados foram excluídos das poligonais.

Os sindicatos tentam a reversão de entendimento para garantir a reserva de mão de obra por intermédio dos Ogmos. Para Lopes, a decisão veio para sacramentar o entendimento numa situação diferenciada da primeira análise da 6ª turma, de que existiria obrigatoriedade de contratar com vínculo empregatício. No entanto, os ministros do TST manifestaram que o artigo 40º da Lei 12.815/2013 prevê que a 'contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente entre trabalhadores portuários avulsos registrados'.

Já o artigo 44 da mesma lei, conforme sublinhado no processo, 'faculta aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho'. No acórdão, a 6ª Turma entendeu que, por se tratar de terminal privado, o artigo 40 se aplica a instalações dentro do porto organizado, enquanto o artigo 44 tem efeitos para TUPs. "Constata-se que a legislação aplicável não prevê ou estabelece a obrigatoriedade de requisição de mão de obra intermediada de trabalhador avulso nas instalações de uso privativo, pois autoriza modalidades distintas para a contratação destes", cita a decisão.

Para Lopes, ainda que a decisão não tenha vinculação nacional, o entendimento da 6ª Turma do TST ratificou a interpretação em detrimento dos sindicatos de trabalhadores que vêm tentando mitigar a interpretação do artigo 44 e que faculta a instalações portuárias a contratação de trabalhadores em prazos indeterminados. "Não tem vínculo para o Brasil inteiro, mas afeta uma controvérsia muito grande nos últimos dois anos com relação aos TUPs", analisou em entrevista à Portos e Navios.

Para o advogado, a obrigatoriedade de firmar acordos coletivos, em caso de obrigatoriedade, representa insegurança jurídica, com custos mais relevantes, maiores do que a formatação de contratação que os terminais fazem atualmente, pois teriam que resguardar determinados grupos de trabalhadores e remunerar o preço estabelecido em acordos coletivos. "Existem TUPs que firmaram acordos e passam dificuldades de gestão financeira para pagar avulsos e ter bom retorno. Apenas cumprem protocolos do acordo coletivo e fazem operação com próprios funcionários", comentou Lopes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/02/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 024/2022
Página 44 de 44
Data: 22/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006