

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 038/2022
Data: 22/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA: UM BOM NEGÓCIO PARA QUEM?	4
PRODUÇÃO TOTAL DA PETROBRAS CAI 4,9% EM FEVEREIRO ANTI JANEIRO, DIZ ANP	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ E WISTA ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES SOBRE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO BRASILEIRO	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
SETOR NAVAL TERÁ R\$ 1 BILHÃO PARA INVESTIR EM MODERNIZAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES	7
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
CAMEX REDUZ A ZERO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE SETE ITENS DA CESTA DE CONSUMO DA POPULAÇÃO	8
PORTAL PORTO GENTE	9
INFRAERO CAPACITA PROFISSIONAIS FISCAIS DE PÁTIO EM PARCERIA COM A CCR AEROPORTOS	9
VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DO TÚNEL IMERSONADO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ NA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL - UM CAMINHO SEM VOLTA	11
HUB - CURTAS	12
<i>FILIAÇÃO I</i>	12
<i>FILIAÇÃO II</i>	12
<i>COLETIVIDADE</i>	12
<i>CAÇAS A BORDO</i>	12
CABEDELO PREPARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO.....	12
GRANELEIRO ‘FORTE SÃO MARCELO’ REFORÇA FROTA DE CABOTAGEM BRASILEIRA	14
ALFÂNDEGA APREENDE 454 KG DE COCAÍNA EM CARREGAMENTO DE PROTEÍNA DE SOJA EM SANTOS	14
SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CAFÉ VAI DEBATER CRISE LOGÍSTICA MUNDIAL	16
PLANALTO ANUNCIA NOVOS SUPLENTE DA DIRETORIA DA ANTAQ.....	17
OPINIÃO - HIDROGÊNIO: O NÚMERO 1	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	21
UCRÂNIA PODE PERDER US\$6 BI EM EXPORTAÇÕES DE GRÃOS COM PORTOS BLOQUEADOS	21
DRAGAS TRABALHANDO PARA LIBERAR CONTÊINER PRESO PERTO DE BALTIMORE	22
PORTO DE ÍMBITUBA: PERMANECE OBRIGATÓRIO O USO DE MÁSCARAS NA ÁREA PORTUÁRIA.....	23
COMPLEXO PORTUÁRIO DO ITAQUI GANHOU NOVO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS	23
ARRENDAMENTO DE ÁREAS AUMENTA OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	24
ARÁBIA SAUDITA CRIA PLANO PARA AUTOMATIZAR PORTOS	25
NAVAL PORTO ESTALEIRO	26
PORTO DO AÇU TERÁ NOVO PÁTIO PARA ARMAZENAMENTO DE CARGAS, COM FOCO NA IMPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS PARA A INDÚSTRIA DA SIDERURGIA	26
MONEYTIMES	27
SUZANO E KLABIN ELEVAM PREÇOS DA CELULOSE EM ATÉ US\$ 125 POR TONELADA	27
EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL AVANÇA ATÉ A 3ª SEMANA DE MARÇO; AÇÚCAR CAI.....	28
CANADÁ PEDE FIM DE GREVE EM FERROVIA DIANTE DE TEMOR DE ESCASSEZ DE COMMODITIES.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	29
COMISSÃO DO SENADO APROVA CONVITE PARA OUVIR PRESIDENTE DA PETROBRAS.....	29
GOVERNO DECIDE BLOQUEAR R\$ 1,72 BILHÃO NO ORÇAMENTO PARA CUMPRIR TETO DE GASTOS	30
BANCO CENTRAL INDICA QUE FIM DO CICLO DE ALTA NOS JUROS ESTÁ PRÓXIMO	31
CONCESSÕES DE SERVIÇOS DE ÁGUA E ESGOTO DEVEM ATRAIR INVESTIMENTO DE R\$ 17,7 BI	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
ESTADOS DECIDEM CONGELAR ICMS DA GASOLINA ATÉ JUNHO E IR AO STF CONTRA MUDANÇA NO IMPOSTO DO DIESEL.....	34
PROJETO DO CONGRESSO ABRE BRECHA PARA PETROBRAS MUDAR POLÍTICA DE PREÇOS, DIZEM EMPRESAS DO SETOR	36
BRASIL DEFENDE EXCLUIR FERTILIZANTES DE SANÇÕES PARA GARANTIR A OFERTA DE COMIDA.....	38
BRASIL TEM PROJETOS DE R\$ 5 BI PARA A EXPLORAÇÃO DE NÍQUEL, USADO EM CARROS ELÉTRICOS	39
GOVERNO ZERA TRIBUTOS DE IMPORTAÇÃO DE ETANOL E DE ALIMENTOS, COMO CAFÉ E MACARRÃO; VEJA OS PRODUTOS....	41



VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
ANTAQ QUER SOLUÇÃO PARA FALTA DE CONTÊINERES	41
MERCADO LIVRE VAI INVESTIR R\$ 17 BI NO BRASIL EM 2022, 70% A MAIS DO QUE EM 2021.....	43
ENEVA (ENEV3) MIRA EXPANSÃO PELO PAÍS	44
FUTUROS DE MINÉRIO CAEM 3,6% NA BOLSA DE DALIAN, NA CHINA.....	46
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	46
GOVERNO DECIDE ZERAR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE ETANOL ATÉ DEZEMBRO.....	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
SHELL PROPÕE PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE PARA SER O MAIOR FORNECEDOR DO BRASIL.....	48
EPL FAZ ESTUDO INÉDITO PARA PORTO DE PARANAGUÁ.....	49
GRANEL QUÍMICA INAUGURA EXPANSÃO DE TERMINAL NO PORTO DO ITAQUI, NO MARANHÃO	50
PHDSOFT ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE 2022	50
SUAPE INVESTE R\$ 37 MILHÕES PARA CONCLUIR RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE PROTEÇÃO DO PORTO	51
CDFMM PRIORIZA R\$ 804 MILHÕES PARA 12 NOVOS PROJETOS.....	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	53
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA: UM BOM NEGÓCIO PARA QUEM?

“Quem não tem proposta discute a dos outros” (lição aprendida de velho líder sindical)

Por: *Frederico Bussinger*

Foto: Ilustração: Max



Para além de argumentos ideológicos, a desestatização (privatização) de administrações portuárias vem sendo defendida como meio para atrair investidores e fazer investimentos que, com o modelo atual, não seriam possíveis: não com fins arrecadatórios, esclarecem as autoridades. De início, todavia, muitos desconfiavam ser grande o risco de não haver empresas interessadas, como para terminais.

Após a primeira audiência pública em Santos, porém, constatou-se que tal desestatização tende a ser um excelente negócio para os concessionários. Mais adiante, ao se analisar o modelo, ficou claro que os benefícios para o Porto e região, decorrentes da desestatização, em si, poderão ficar aquém das expectativas. Mas a novidade mais recente é que a União também será beneficiada diretamente. E antes de todos os demais!

Concessionário: assume empresa com receitas de R\$ 24 bilhões (valor presente) e compromissos de R\$ 18,55 bi durante o período contratual. Para assumi-la, desembolsa pouco no curto prazo – R\$ 574 mi (compra de ações) e R\$ 750 mi (integralização de 25% da Túnel S.A.). Só que, ao assumir a Santos Port Authority (SPA), encontraria em caixa R\$ 1,3 bi. Disso resultam “margem líquida” de até 40% e Ebitda superior a R\$ 6 bi nos anos finais do contrato.

Porto: dos R\$ 30 bi de investimentos anunciados, cerca de R\$ 12 bi são investimentos previstos pelos concessionários ferroviários e futuros arrendatários; portanto não pelo concessionário. A este cabem R\$ 18,55 bi, dos quais R\$ 14,16 bi (76%) são para “manutenção”. Ou seja, despesas correntes, regulares, como habitualmente feitas. De Capex, propriamente dito, estão previstos o túnel (R\$ 2,99 bi) e R\$ 1,4 bi no Porto. E o melhor: este e todos os demais investimentos (Capex), assim como as despesas de custeio (Opex), são bancadas pelas tarifas, receitas patrimoniais e financeiras!

União: o Documento no 48, à página 37, registra uma sugestão da consultoria (procedimento, SMJ, não explícito no edital nem na minuta de contrato nem nos anexos específicos): “Caixa: (...) redução do caixa acumulado atualmente na companhia com destinação deste excedente ao atual acionista - União. É necessário portanto proceder à redução de capital e/ou eventual distribuição de dividendos previamente à realização do certame”. Essa sugestão, inclusive, poderá já ser implementada a partir da assembleia agendada para 22 de abril próximo, com a transferência de R\$ 308 milhões para a União, sob a forma de dividendos (Valor, no último dia 18). Somadas todas as obrigações, a União pode auferir algo como R\$ 3 bi com a desestatização. E isso no curto prazo; antes que o primeiro real seja investido, no Porto ou no túnel!

Em síntese: para o concessionário, tende a ser um excelente negócio. A União pode vir a ser beneficiada com o processo de desestatização já nesse 2022; consumando-se ele ou não. Mas, contrariando expectativas, os benefícios previstos para o Porto e região têm escala bem menor. Talvez por isso, cautela tenha sido bordão dos dirigentes de entidades no 1º Encontro Porto & Mar 2022, promovido pelo Grupo Tribuna no último dia 18.

Para que Porto e região, efetiva e significativamente, se beneficiem da desestatização, por que não o Governo Federal se comprometer com que todas as receitas decorrentes do processo, qualquer que seja sua forma, sejam neles revertidas? Isso, até agora, não está claro nem formalizado. Fica a sugestão/proposta!

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 22/03/2022

PRODUÇÃO TOTAL DA PETROBRAS CAI 4,9% EM FEVEREIRO ANTI JANEIRO, DIZ ANP

Se levada em conta a produção apenas de petróleo, a queda foi de 5,1%
Por: Estadão



Produção de petróleo e gás natural da Petrobras em fevereiro, mês com menos dias, caiu 4,9% Foto: André Motta de Souza/Agência Petrobras

A produção de petróleo e gás natural da Petrobras em fevereiro, mês com menos dias, caiu 4,9% segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para 2,702 milhões de barris de óleo equivalente diários (boe/d). Se levada em conta a produção apenas de petróleo, a queda foi de 5,1%, para 2,087 milhões de barris diários.

A produção de gás natural da companhia recuou 4,1%, para 97,7 milhões de metros cúbicos diários, perdendo o patamar de 100 milhões de m³/d reconquistado em janeiro.

A produção total no Brasil também caiu, registrando 3,754 milhões de boe/d, queda de 3,6% contra o mês anterior.

A produção de petróleo no País caiu 3,8%, para 2,916 milhões de b/d e a de gás cedeu 3%, para 133,2 milhões de m³/d.

O pré-sal representou 75,7% do total da produção do País, com 2,8 milhões de boe/d, queda de 2,4% contra janeiro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 22/03/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E WISTA ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES SOBRE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO BRASILEIRO

Objetivo da parceria é compartilhar e divulgar informações. Assinatura acontece nesta terça-feira (22), em Brasília



Flávia Takafashi: intercâmbio de conhecimento com a Wista

A ANTAQ e a Women's International Shipping & Trading Association do Brasil (Wista Brasil) assinaram protocolo de intenções visando à cooperação no desenvolvimento de coleta, tratamento, compartilhamento e divulgação de informações não confidenciais sobre o setor aquaviário brasileiro. A assinatura acontece, nesta terça (22), em Brasília, durante comemoração dos 20 anos de criação da Agência. “O primeiro fruto dessa parceria será o levantamento do

quantitativo de trabalhadoras e trabalhadores que atuam nos setores portuário e marítimo”, destacou a diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi.

Formada em 1974 por um grupo de brokers (corretoras) envolvidas no mercado petrolífero da Alemanha, Países Baixos e Reino Unido, a Women's International Shipping & Trading Association (Wista International) é uma organização global que conecta mais de 3.800 mulheres executivas e gestoras do mercado marítimo.

O objetivo da instituição é promover a diversidade nos setores marítimo, portuário, comercial e de logística, capacitando as mulheres a liderar por meio de suas perspectivas e competências. A Wista está presente em 56 países e possui status consultivo na IMO - International Maritime Organization. A entidade chegou ao Brasil em 2016. No ano passado, a instituição internacional apresentou solicitação para que a ANTAQ fornecesse dados estatísticos sobre o grau de empregabilidade do setor e seus gêneros.

Colaboração Mútua

Conforme o Protocolo de Intenções, ANTAQ e Wista devem contribuir para assegurar o intercâmbio de dados e informações, visando subsidiar as tomadas de decisão; indicar os representantes responsáveis pela coordenação das ações relacionadas ao documento; realizar, periodicamente, as reuniões técnicas; e realizar, tempestivamente, as ações pactuadas. O prazo de vigência do Protocolo de Intenções será de cinco anos, podendo ser prorrogado, mediante a celebração de aditivo.

De acordo com o Protocolo de Intenções, ANTAQ e Wista concordam em oferecer, em regime de colaboração mútua, todas as facilidades para a execução das cláusulas do documento, fornecendo recursos humanos, materiais e instalações.

“Haverá uma elaboração de painéis estatísticos e relatórios gerenciais, serão criados mecanismos de acesso aos dados de domínio da Wista Brasil para integração com bases de dados da ANTAQ, além de promoção de eventos para discutir e divulgar as informações levantadas”, detalhou a diretora da Agência.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 22/03/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

SETOR NAVAL TERÁ R\$ 1 BILHÃO PARA INVESTIR EM MODERNIZAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES

O setor naval no Brasil terá R\$ 1,028 bilhão para investimentos em construir, reparar, converter ou modernizar embarcações, decidiu nesta segunda-feira (21) o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). No total, serão beneficiados 12 novos projetos e três propostas reapresentadas. O próximo passo é a publicação da resolução do CDFMM no Diário Oficial da União (DOU).

Do valor aprovado, R\$ 803,8 milhões serão destinados para os 12 novos projetos. Já as outras três propostas tiveram aprovadas as prorrogações de prazo para contratação de financiamento com recursos por 180 dias, somando R\$ 224,7 milhões. Além disso, o conselho autorizou a alteração de titularidade de projeto aprovado em 2021, no valor de R\$ 408,3 milhões.

A maior parte dos novos projetos aprovados na 49ª Reunião Ordinária do CDFMM tem o objetivo de construir novas embarcações. Também foram aprovados projetos que visam a reparar, converter e modernizar embarcações. Administrado pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), o Fundo da Marinha Mercante (FMM) provê recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante como das indústrias de construção e reparação navais no país. Confira os projetos aprovados:

Novos Projetos

Construção de 1 embarcação do tipo PSV 4.500 para apoio marítimo – Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda;
Construção de 2 embarcações do tipo Ferry Boat para transporte de passageiros – Internacional Marítima Ltda;
Construção de 1 embarcação do tipo dique flutuante – Internacional Marítima Ltda;
Construção de 2 embarcações, sendo uma balsa e um empurrador para navegação interior movido a gás natural – Amazon Green Power Logística AGP-LOG Ltda;
Construção de 14 embarcações de passageiro, – SPHIDRO S.A;
Reparo de 2 embarcações do tipo FSV (UT 4.000) para certificação de classe – Baru Offshore Navegação Ltda;
Reparo de 4 embarcações do tipo PSV para certificação de classe – Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda;
Conversão de 4 embarcações do tipo PSV – Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda;
Conversão de 1 embarcação, do tipo PSV em OTSV para apoio marítimo – Belov Engenharia S.A;
Modernização de 3 embarcações, do tipo PSV para troca do sistema de posicionamento dinâmico de DP1 para DP2 – Magallanes Navegação Brasileira S.A;
Conversão de 2 embarcações do tipo PSV – Wilson, Sons Offshore S.A;
Modernização de 4 embarcações do tipo PSV – Wilson, Sons Offshore S.A.

Projetos Reapresentados

Reparo de 3 embarcações, sendo 1 AHTS e 2 PSV – Companhia Brasileira de Offshore – CBO;
Modernização de 3 embarcações, sendo 1 AHTS e 2 PSV – Companhia Brasileira de Offshore – CBO;
Reparo com Docagem de 14 embarcações sendo 5 do tipo PSV, 5 AHTS, 2 OSRV e 2 RSV – Companhia Brasileira de Offshore – CBO.
Alteração de Projetos sem alteração de valor solicitado

Alteração de titularidade do projeto de construção de duas embarcações do tipo Porta-Contêineres – de Petrocity Portos S.A. para Petrocity Navegações Ltda.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF



Data: 22/03/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CAMEX REDUZ A ZERO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE SETE ITENS DA CESTA DE CONSUMO DA POPULAÇÃO

O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia aprovou nesta segunda-feira (21/3), durante sua 192ª Reunião Ordinária, a redução a 0% da alíquota do Imposto de Importação dos seguintes produtos: café moído, margarina, queijo, macarrão, óleo de soja, etanol e açúcar. A redução se deu pela inclusão desses produtos na Lista de Exceções à TEC do Mercosul (Letec) e terá vigência até o 31 de dezembro de 2022.

O objetivo foi amenizar as pressões inflacionárias resultantes do contexto pandêmico, agravadas ainda pelo conflito deflagrado entre Rússia e Ucrânia, com reflexos importantes sobre os níveis internacionais de preços, especialmente o do petróleo, cujo impacto nos custos de transporte atinge de forma transversal uma parcela significativa dos bens consumidos pela população brasileira.

Foram priorizadas, nesse sentido, mercadorias com peso relativamente maior nas cestas de consumo da população e para os quais a inflação acumulada nos últimos 12 meses tenha tido significativa variação positiva.

Bens de Informática e Telecomunicações (BIT) e Bens de Capital (BK)

Adicionalmente, o Gecex também aprovou uma nova redução de 10% das alíquotas do Imposto de Importação dos produtos definidos como Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT) na Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul. A primeira redução, de 10%, ocorreu em março de 2021.

Com a nova redução, a queda total na TEC, será de 20% sobre a alíquota vigente em março do passado, ou seja, as reduções tomam como base a tarifa praticada até o início do processo de redução.

Essa redução de carga tributária, bem como outras, é uma das medidas estruturantes que vêm sendo adotadas pelo Ministério da Economia para aumento da competitividade do país, com estímulo à geração de emprego e renda.

A medida aprovada nesta segunda, que abrange um total de 949 códigos tarifários, busca aumentar a produtividade e a competitividade da economia brasileira, mediante a redução dos custos envolvidos na importação de produtos estratégicos.

A redução aprovada nesta segunda feira se soma à redução de 10% das referidas alíquotas feita em março de 2021, alcançando-se, assim, uma redução de 20% sobre os níveis tarifários das importações de BIT e BK vigentes até março de 2021.

Com a decisão de hoje, um produto cuja alíquota do imposto de importação era de 14% antes da redução realizada em 2021 passará a ter, com a segunda redução agora aprovada, alíquota de 11,2%. Em outro exemplo, um produto cuja alíquota era de 10% até março do ano passado, passará a ter, a partir da vigência da medida aprovada hoje, alíquota de 8% de imposto de importação.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 22/03/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

INFRAERO CAPACITA PROFISSIONAIS FISCAIS DE PÁTIO EM PARCERIA COM A CCR AEROPORTOS

Assessoria de Comunicação

A Infraero firmou parceria com a CCR Aeroportos para realização do Curso de Formação de Fiscais de Pátio e Pistas (CFPP), nos Aeroportos de Goiânia (GO) e Pampulha (MG). O treinamento será promovido pela Universidade Infraero e irá capacitar 44 profissionais, em duas turmas, na modalidade presencial.



Crédito: Divulgação | Infraero.

Com 80 horas de aulas teóricas e práticas, os participantes aprenderão sobre infraestrutura da área de movimento de aeronaves, processo de sinalização, fiscalização, abastecimento, entre outros temas. A formação visa assegurar o uso da infraestrutura com as melhores práticas e níveis de seguridade, cumprindo assim com os requisitos operacionais, de segurança e qualidade dos serviços aeroportuários.

A gerente da Universidade Infraero, Renata Martins, comemora a parceria celebrada com a CCR Aeroportos. "O contrato com a CCR reforça a competência e expertise da Infraero. A Universidade oferece capacitação com instrutores altamente qualificados, com experiência na atuação em aeroportos de pequeno, médio ou grande porte, proporcionando aos profissionais um diferencial único no mercado de trabalho", destaca Renata.

Universidade Infraero

A Universidade Infraero é responsável pela realização dos treinamentos e programas de desenvolvimento de profissionais para Aviação Civil, tanto para quem já atua quanto para quem pretende atuar no setor.

A Infraero possui em seu portfólio vários cursos em diversas áreas necessárias para a gestão e operação aeroportuária. Até hoje, já foram capacitados mais de 27 mil profissionais em cursos EAD e mais de 19 mil em cursos presenciais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/03/2022

VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DO TÚNEL IMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ NA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO

Assessoria de Comunicação

Durante o 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana, ministro Tarcísio de Freitas reforça que o túnel imerso é única alternativa viável para a ligação seca entre os municípios

A Campanha Vou de Túnel, em parceria com a União dos Vereadores da Baixada Santista (UVEBS), promoveu, no dia 18 último, o 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana. Em sua participação no seminário, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, reiterou que o túnel imerso é a alternativa escolhida pelo Governo Federal para a ligação seca entre Santos e Guarujá

e será viabilizada financeiramente por meio do processo de desestatização do Porto de Santos, que deve ocorrer até o final do ano.



Fórum Túnel Fórum realizado em Santos, no dia 18 último, atraiu público diversificado. Crédito: Divulgação do evento.

Freitas explicou que o vencedor do leilão de desestatização pagará a outorga garantindo o Valor Presente Líquido da obra do túnel imerso e gerando segurança jurídica para os investidores. “Uma parcela da outorga será destinada para a obra do túnel imerso entre Santos e Guarujá e para mais duas obras de mobilidade na Baixada Santista. A Saúde financeira da

ligação seca será garantida pela outorga do Porto de Santos”, garantiu o ministro.

O debate técnico contou com a presença de especialistas e autoridades e abordou esse pleito centenário da população da Baixada Santista e com impactos em todo o país. Durante o Fórum, foi apresentada a modelagem da atualização da ligação seca por túnel. O objetivo do seminário foi ampliar a discussão sobre a importância da obra e seus impactos no desenvolvimento portuário e na mobilidade urbana da região da Baixada Santista. “Se existe esse movimento e engajamento é porque há esperança. O túnel imerso entre Santos e Guarujá deixará de ser um sonho e se tornará uma realidade, assim como a melhoria da mobilidade urbana na região. Com a sociedade civil unida, tenho certeza de certeza que o túnel dará certo”, ressaltou Tarcísio de Freitas.

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni reafirmou o entendimento do Governo Federal de que o túnel imerso é a única alternativa para a ligação seca. Segundo ele, apenas a obra imersa atende tanto os interesses da sociedade, com melhoria da mobilidade urbana, quanto o incremento da operação portuária no Porto de Santos, que corresponde a um terço do comércio exterior no país.

“O túnel é a solução não apenas para a demanda logística do porto, com transporte de cargas, mas também de mobilidade urbana, com interferência direta na qualidade de vida das pessoas da região. Especialmente, se observarmos o impacto no canal de acesso, o coração do porto. Temos absoluta convicção de que apenas o túnel atende às necessidades da região nesse sentido. Trata-se de uma pauta estratégica para o país”, disse.

MODELAGEM E VIABILIDADE

O engenheiro naval, ex-presidente da Santos Port Authority (SPA) e porta-voz da Campanha Vou de Túnel, Casemiro Tércio Carvalho apresentou a modelagem da atualização da ligação seca por túnel, com foco nos aspectos técnicos, traçado, custo estimados, benefícios socioambientais, logísticos e econômicos.

Segundo ele, além de não criar obstáculo físico no canal e garantir a segurança na travessia, os números atestam o impacto positivo da obra para a sociedade. “A via atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e o trajeto será feito em menos de cinco minutos, o que representa um grande avanço para a mobilidade urbana. Com uma distância de apenas 854 m e localização estratégica, a obra é também a opção mais econômica”, defende.

Carvalho destacou que o túnel imerso é a única opção que preserva a relação Porto-Cidade e detalhou os modelos previstos para a implantação da obra. O primeiro é a inserção da obra no processo de desestatização do Porto de Santos, anunciada oficialmente pelo Governo Federal. Neste cenário, a concessionária cria uma empresa aporta o VPL do projeto e o Governo faz uma nova concessão com outra natureza de empreendedor, especializado em construção de túneis. O investimento total previsto na privatização é de R\$ 18,55 bilhões.



De acordo com ele, a outra forma de encaminhamento da obra, caso o processo de desestatização não avance como previsto, seria a concessão de Subsidiária da Autoridade Portuária Pública. Neste formato, a SPA cria a empresa e aporta o menor valor demandado no leilão da concessão do túnel.

“São previstos apenas cinco anos para a conclusão da obra do túnel. Estima-se a criação de mais de três mil empregos diretos apenas na área de construção civil. Os municípios de Santos e Guarujá precisam se preparar para esse momento e para receber esse tipo de investimento”, afirma.

O presidente da SPA, Fernando Biral, garantiu que a autoridade portuária tem condições de viabilizar economicamente o projeto do túnel imerso, independentemente do processo de desestatização do Porto de Santos.

“A SPA apresentou balanço anual com lucro recorde de R\$ 329 milhões. Temos saúde financeira que permite entrar com recursos para viabilizar o projeto de concessão do túnel, por meio de uma Parceria Público Privada. O Poder Público precisaria alocar uma contrapartida para a viabilidade do projeto e a SPA tem condições para esse aporte. O caixa da SPA deve chegar a R\$ 2 bilhões até final do ano. Com uma parcela do fluxo de caixa, podemos viabilizar o túnel. Essa opção garante a construção do túnel, independentemente da desestatização do Porto de Santos”, explica.

TÚNEIS PELO MUNDO

Em um dos painéis do seminário, o professor da USP e especialista em túneis, Tarcísio Celestino apresentou as boas práticas internacionais e os Impactos dos túneis em portos ao redor do mundo. Segundo ele, a experiência internacional mostra que não existem novas pontes em rota de navegação nos principais portos espalhados pelo mundo.

“Grandes portos de países desenvolvidos substituíram pontes por túneis nas áreas de navegação, como Roterdã e Amsterdã, na Holanda”, afirmou. Todos eles seguem as recomendações da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Marítimo indicando tais soluções imersas como ideais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - UM CAMINHO SEM VOLTA

Historicamente associado à força de trabalho masculina, os setores de transportes, portos e logística vêm mudando. E cada vez mais, as oportunidades nesse mercado de trabalho são distribuídas não com base em uma questão de gênero, mas de acordo com critérios universais, como competência e profissionalismo.

Ainda há um bom caminho a ser percorrido, mas não se pode negar os avanços já conquistados. E esse é um processo que não pode parar.

Nesse cenário, se destacam iniciativas como a da operadora e armadora Log-In Logística, que, no ano passado, lançou o programa Navegar, de modo a selecionar mulheres qualificadas para assumir cargos de comando em seus navios. Esse projeto e a história da oficial Vanessa Cunha dos Santos Silva, de 39 anos, contratada pela empresa como sua primeira comandante, foram apresentados na edição do último final de semana do BE News.



A experiência de Vanessa mostra o quanto o mercado portuário e de navegação evoluiu nas últimas décadas. Especialmente com o avanço tecnológico, que praticamente elimina o quesito força bruta na seleção desses profissionais, as oportunidades acabam sendo melhor distribuídas. E as distinções que sobram são aquelas que se percebem entre os melhores qualificados e os demais, independente de serem os ou as profissionais.

É óbvio que ainda há uma cultura a ser mudada. Como a própria comandante Vanessa explica, o machismo ainda existe. Mas sua própria presença a bordo e em posição de comando torna claro que tais práticas não têm como avançar, sendo gradualmente eliminadas. É um caminho sem volta.

Feliz o mercado portuário, de logística e transportes, pois soube evoluir e abrir espaço não para eles ou elas, mas para os bons e as boas profissionais. E com os resultados que surgem, se fortalece um círculo virtuoso e os bons valores se consolidam. Ainda há o que fazer, mas não há como voltar atrás. Felizmente. E assim é que tem que ser.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/03/2022

HUB - CURTAS

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

FILIAÇÃO I

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, deve se filiar ao PL, atual partido do presidente Jair Bolsonaro, para concorrer ao Governo do Estado de São Paulo nas eleições deste ano. A tendência foi revelada pelo próprio Tarcísio em entrevista ao programa Em Foco, da Globonews, ontem. Até a semana passada, o pré-candidato estava em dúvida entre o PL e o Republicanos.

FILIAÇÃO II

Na entrevista, Tarcísio disse que ainda não tomou a decisão, em definitivo, sobre a ida ao PL. Mas que não tem “constrangimento” em se filiar ao partido, comandado pelo exdeputado Valdemar Costa Neto, condenado no mensalão. “As pessoas pagam pelos seus erros, aprendem, e têm que ter oportunidade de recomeçar. Eu acredito no recomeço”, afirmou o ministro no programa.

COLETIVIDADE

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, quer que os usuários dos serviços portuários participem da avaliação que o órgão regulador realiza no setor, para detectar problemas. Em uma rede social ontem, ele destacou que a integração desses profissionais, “em especial dos que atuam na exportação e importação de mercadorias, irá nos ajudar a confirmar o diagnóstico que estamos preparando sobre impactos no transporte marítimo decorrentes da pandemia”.

CAÇAS A BORDO

A Força Aérea Brasileira se prepara para receber os dois primeiros caças F-39E Gripen, da sueca Saab, que chegarão ao País por navio. As aeronaves foram embarcadas no cargueiro Marsgracht, no Porto de Norrköping, na Suécia, no último dia 10. E devem ser desembarcadas em Navegantes (SC) entre 2 e 3 de abril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/03/2022

CABEDELÓ PREPARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO

Obras vão aprofundar o porto e seu canal de acesso, permitindo a vinda de navios mais carregados

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Contrato da dragagem será assinado no próximo dia 29, em solenidade com a presença do governador João Azevêdo



Vista aérea do Porto de Cabedelo: canal tem hoje 9,14 metros de profundidade e quer chegar a 11 metros

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, vai aprofundar seu acesso aquaviário, obra que dará um novo impulso ao complexo marítimo. Entre os reflexos previstos, está a possibilidade de receber navios com uma capacidade de carga até 57% maior. O contrato do serviço deve ser assinado no próximo dia 29.

A obra prevê a realização de uma dragagem de aprofundamento no canal de acesso ao porto, que hoje tem 9,14 metros e passará a ter 11 metros

de profundidade. Os trabalhos também serão realizados na bacia de evolução (área de manobra dos navios no interior da área do complexo), que ficará com 300 metros de largura.

Inicialmente, o Governo do Estado - que tem a concessão do porto e o administra a partir da Companhia Docas da Paraíba - iria investir, com recursos próprios, R\$ 88 milhões na dragagem. Mas, na licitação do serviço, o valor acabou reduzido para R\$ 83,27 milhões. A atividade será realizada pela DTA Engenharia, vencedora da disputa. O início dos trabalhos está previsto para o próximo mês de junho, devendo durar quatro meses.

A concorrência pública da dragagem foi realizada no último dia 7. Dez dias depois, foi feita uma segunda licitação, desta vez para contratar a empresa responsável pela supervisão da obra e pela execução da gestão ambiental, do apoio técnico e do acompanhamento dos serviços de dragagem e derrocagem de aprofundamento por resultado. O contrato para essas atividades será de R\$ 2,8 milhões. A homologação e a divulgação da empresa vencedora está prevista ocorrer para hoje (22).

A cerimônia para a assinatura dos dois contratos deve ocorrer no próximo dia 29, com a presença do governador da Paraíba, João Azevêdo.

MELHORIAS

Segundo a diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Gilmara Temóteo, atualmente, o porto recebe navios com até 210 metros de LOA (comprimento) e 40 metros de boca (largura), mas com uma limitação de 35 mil toneladas de carga embarcada. Após a dragagem, o complexo marítimo receberá navios com a mesma extensão e largura, contudo, com capacidade de adentrar o porto carregados com até 55 mil toneladas.

A entrada de navios maiores, de acordo com o setor de Planejamento do Porto de Cabedelo, irá resultar em menor custo de frete e, além de ampliar a movimentação de cargas já consolidadas, tornará o complexo mais atrativo para receber novos insumos e produtos como arroz, cevada, cargas containerizadas e veículos.

A obra trará também maior faturamento para o Porto e maior arrecadação para o Estado e o Município. Segundo o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da dragagem, a estimativa de crescimento é de 10% ao ano até 2031, o que representa um montante de R\$ 1,6 milhão/ano (R\$ 1.633.641,6/ano).

EMPREGOS

Além da expectativa de crescimento operacional do Porto de Cabedelo, a obra de dragagem vai gerar novos empregos. Conforme dados da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), para cada R\$ 1 milhão investido no setor, são gerados oito empregos. Assim, considerando o valor da obra de dragagem orçada em R\$ 84 milhões, a estimativa é que sejam criados 672 empregos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/03/2022

GRANELEIRO 'FORTE SÃO MARCELO' REFORÇA FROTA DE CABOTAGEM BRASILEIRA

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A operação de cabotagem no Brasil ganhou mais uma embarcação neste ano. É o Forte São Marcelo, graneleiro com 259 metros de comprimento, 43 metros de largura e capacidade para transportar 120 mil toneladas.

O navio levou dois anos para ficar pronto e, segundo a Empresa de Navegação Elcano, dona da embarcação, ela opera sob contrato de longo prazo com a Vale S.A, transportando minério de ferro entre Ponta da Madeira, terminal adjacente ao Porto do Itaqui, no Maranhão, e o Complexo do Pecém, em Fortaleza.

A viagem inaugural do Forte São Marcelo ocorreu no fim do mês passado. Ele atracou no berço 2 de Ponta da Madeira, no dia 28 de fevereiro, carregou 114.103 toneladas de minério de ferro e seguiu viagem no dia 1 de março, com destino a Fortaleza. No dia 7, a embarcação atracou no berço 2 do píer 1 do Porto de Pecém e descarregou o minério de ferro – que será processado na ZPE Ceará e, posteriormente, transformado em placas de aço.

"A aquisição de mais um navio pela Elcano é uma clara demonstração de que as empresas brasileiras de navegação aqui estabelecidas apostam e acreditam na cabotagem brasileira", disse Luis Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/03/2022

ALFÂNDEGA APREENDE 454 KG DE COCAÍNA EM CARREGAMENTO DE PROTEÍNA DE SOJA EM SANTOS

Droga foi localizada dentro de um contêiner; outras 16 toneladas de brinquedos 'piratas' também foram retidas

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



COCAÍNA: 116.118 toneladas apreendidas

A ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS JÁ APREENDEU 116.118 TONELADAS DE COCAÍNA, ENTRE 2013 E 2022.

A APREENSÃO É REFERENTE A 268 OPERAÇÕES CONCLUÍDAS NO PERÍODO. EM 2019, FOI REGISTRADA A MAIOR APREENSÃO DA DROGA, 27.053 TONELADAS. OS DADOS SÃO DA RECEITA FEDERAL

A droga foi encontrada em um dos oito contêineres que transportavam cerca de 214 toneladas de proteína de soja acondicionadas em big bags

A Receita Federal apreendeu 454 kg de cocaína e 16 toneladas de brinquedos falsificados no Porto de Santos, ontem. A droga estava oculta em um carregamento de proteína de soja, utilizada como ração animal, para exportação.

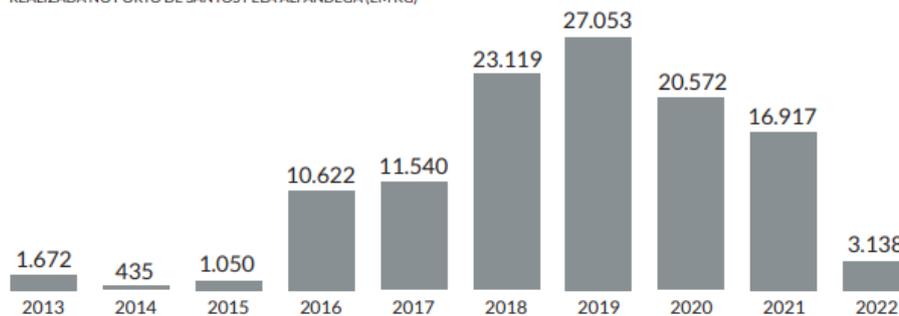
Segundo a Receita Federal, a droga foi encontrada em um dos oito contêineres que transportavam cerca de 214 toneladas de proteína de soja acondicionadas em big bags. O destino da carga seria o Porto de Roterdã, na Holanda. Os contêineres foram selecionados pela área de Gestão de Riscos do órgão federal, após análise das operações de exportação e utilização de imagens de escâneres. Os entorpecentes foram localizados durante inspeção, com a utilização de cães de faro da Alfândega da Receita Federal em Santos.

Após a confirmação da presença de cocaína no carregamento, a Polícia Federal foi acionada para realizar o trabalho de perícia no local e participar, de forma integrada, do restante da operação.

De acordo com a Receita Federal, a droga apreendida ficará sob a guarda da Polícia Federal, que prosseguirá com as investigações. Ninguém foi preso.

APREENSÕES DE COCAÍNA

REALIZADA NO PORTO DE SANTOS PELA ALFÂNDEGA (EM KG)



FONTE: RECEITA FEDERAL / MONICA SOBRAL / BE NEWS

#####

BRINQUEDOS 'PIRATAS'

A Receita Federal apreendeu 16 toneladas de brinquedos contrafeitos ('piratas') ontem, durante a Operação Luneta 2022, realizada no Porto de Santos.

A mercadoria, que estava sendo importada para o Brasil, foi identificada dentro um contêiner escaneado durante a operação.

Segundo a Receita Federal, a comercialização deste tipo de produto traz uma série de riscos que podem, em um primeiro momento, passar despercebidos pelo consumidor: utilização de tinta contaminada ou produtos de baixa qualidade com peças pequenas que podem ser engolidas pelas crianças.

Além dos danos à saúde, a comercialização de produtos contrafeitos viola os direitos autorais, causa danos ao erário (prejuízo na arrecadação de impostos), aumento nos índices de desemprego, desencadeia a prática de concorrência desleal e alimenta o crime organizado.

A mercadoria retida ficará sob guarda da Receita Federal e será destruída.



Mercadoria foi apreendida durante a Operação Luneta 2022 e será destruída

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/03/2022

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CAFÉ VAI DEBATER CRISE LOGÍSTICA MUNDIAL

Promovido pela Associação Comercial de Santos, encontro reunirá empresários e executivos de diversos países, que comercializam café no mundo

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

US\$ 4,17 bilhões

FOI A RECEITA DAS EXPORTAÇÕES DOS CAFÉS BRASILEIROS, NO PERÍODO DE JANEIRO A SETEMBRO DE 2021, SEGUNDO O RELATÓRIO DO CONSELHO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ DO BRASIL (CECAFÉ)



O seminário será realizado nos dias 11 e 12 de maio, no Sofitel Guarujá Jequitimar, na cidade portuária de Guarujá, no litoral do estado de São Paulo

A crise logística mundial causada pela pandemia da covid-19 será uma das pautas de discussão no XXIII Seminário Internacional de Café. O evento, promovido pela Associação Comercial de Santos (ACS), ocorrerá

em 11 e 12 de maio, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá, no litoral de São Paulo.

Com o tema “Café: o quanto o Brasil está preparado?”, o seminário reunirá empresários e executivos de diversos países, que irão debater sobre inovações e perspectivas do setor, além de questões como governança socioambiental, agricultura regenerativa, impacto do clima e desafios de logística.

A ACS estima um público de aproximadamente 400 pessoas, envolvidas no mercado internacional de café. O evento é realizado há 50 anos, a cada dois anos, e, devido à pandemia, este será o primeiro encontro presencial dos empresários do mercado internacional após quatro anos.

“A programação é construída pelo Comitê de Café, formado por empresários do setor. É um evento para o negócio do café, que reunirá gente do mundo inteiro, entre participantes e palestrantes. Entre os palestrantes, 80% vêm da América e da Europa”, contou o diretor-executivo da Associação Comercial de Santos (ACS), Adalto Corrêa.

Segundo Corrêa, independentemente da programação que já está fechada, a crise logística resultante da pandemia terá espaço para discussão. “Além de uma programação muito robusta, o mundo vem vivendo uma crise logística em função da pandemia, com a falta de contêineres e navios. E isso é um problema mundial. Os mercados estavam muito represados durante a pandemia e agora se soltaram”, explicou.

“Os navios e os contêineres estão todos circulando no Hemisfério Norte, gerando um problema muito grande para o Hemisfério Sul. Não adianta o contêiner estar no Hemisfério Norte e o produto no Hemisfério Sul, por exemplo, o café. Como esse café chega até lá? Isso gera um problema mundial no mercado”, comentou o diretor-executivo, afirmando que o assunto é pertinente, pois empresários que estão enfrentando esse problema estarão no encontro.

Corrêa enfatizou que se trata de um evento fechado, exclusivo. “Não é aberto ao público. Vamos reunir produtores e vendedores que discutirão os desafios do mercado de café para os próximos anos”, afirmou.

O gestor de negócios da ACS, José Eduardo Lopes, afirmou que, se a guerra na Ucrânia se alongar até a realização do seminário, os impactos do conflito para o mercado internacional de café também deverão ser discutidos entre os presentes. “Vamos debater sobre todos os aspectos que envolvem o mercado de café, como produção, logística, preços, clima e sustentabilidade. Então, se o conflito persistir, talvez, nós tenhamos reflexos mais agudos do que está acontecendo e, sem dúvida, o assunto deverá ser abordado, o impacto que isso causa ao mercado, no preço internacional do café e na logística”, salientou Lopes.

OS 5 MAIORES IMPORTADORES DO CAFÉ BRASILEIRO

Em 2021, os Estados Unidos lideraram o ranking de países que importam o café brasileiro, com 5,67 milhões de sacas de café, o que corresponde a 19,1% do total vendido no período; em segundo vem a Alemanha, com 5 milhões de sacas importadas (16,8%); seguida da Bélgica e da Itália, que juntas ocupam a terceira posição, com 2 milhões de sacas (6,8%); e Japão, que aparece na quarta colocação, com 1,8 milhão de sacas (6,3%).

Diante dessa configuração na balança comercial do País é que a ACS espera reunir empresários, parceiros e investidores da área do mundo todo, e que terão no evento a melhor oportunidade de firmar parcerias.

OS CAFÉS DO BRASIL EM NÚMEROS

Segundo relatório do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), em 2021, entre o período de janeiro a setembro, a receita cambial gerada pela exportação dos cafés brasileiros foi de US\$ 4,17 bilhões.

O relatório da Cecafé mostra ainda que os principais tipos de grãos comprados pelo mundo geraram resultados promissores para a exportação nacional. O café arábica teve participação de 80,1% nas exportações, com 23,8 milhões de sacas. O café conilon foi responsável por 10,1% do volume exportado ao atingir 3 milhões de sacas. Com 2,9 milhões de sacas, o café solúvel correspondeu a 9,7% dos embarques, enquanto o café torrado e moído teve o equivalente a 32,6 mil sacas exportadas, 0,1%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/03/2022

PLANALTO ANUNCIA NOVOS SUPLENTE DA DIRETORIA DA ANTAQ

José Renato Fialho, que já é superintendente da agência, deve ocupar temporariamente o cargo de diretor atualmente vago

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Desde 18 de fevereiro, com o término do mandato de Adalberto Tokarski, a diretoria da agência tem um de seus três assentos vagos

Para o presidente da Associação Brasileira de Agências Reguladoras, Fernando Franco, a indicação de suplentes para as diretorias é positiva para as agências. Mas o fato de serem cargos temporários leva a problemas de descontinuidade.

O Palácio do Planalto e o Ministério da Infraestrutura (Minfra) anunciaram, ontem, os três novos suplentes da diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor. Tratam-se dos servidores José Renato Fialho, Alexandre Ribeiro Pereira Lopes e Alber Furtado de Vasconcelos Neto, todos superintendentes da Antaq. A necessidade de



ter substitutos temporários oficiais para os diretores, para quando seus cargos ficarem vagos, está prevista na Lei n. 13.848/2019, conhecida como a Lei das Agências Reguladoras.

A designação dos três para integrar a lista de substituição da agência consta de decretos com data do último dia 18, mas publicados na edição de ontem do Diário Oficial da União. Elas foram assinadas pelo presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Atualmente, a Antaq conta com apenas dois, dos seus três cargos de diretores, preenchidos. Integram o colegiado Eduardo Nery e Flávia Takafashi. Adalberto Tokarski era o terceiro dirigente, mas deixou o cargo no último dia 18 de fevereiro, com o término de seu mandato. Como seu substituto ainda não foi indicado, a vaga permanece.

De acordo com a legislação, as indicações de suplência seguem a ordem constante do ato de designação para o exercício da substituição. Cada servidor permanecerá por, no máximo, dois anos contínuos na lista de substituição, somente podendo a ela ser reconduzido após dois anos. O mesmo suplente não exercerá interinamente o cargo de diretor por mais de 180 dias contínuos, devendo ser convocado outro substituto, na ordem da lista, caso a vacância ou o impedimento do membro titular do conselho diretor ou da diretoria colegiada se estenda além desse prazo.

Portanto, o primeiro suplente ao cargo antes ocupado por Tokarski será Renato Fialho, seguido por Alexandre Ribeiro. Seguindo essa regra, o último a assumir o cargo de substituto é Alber Furtado. Ainda falta a publicação oficializando a posse de Fialho como diretor-suplente. A tendência é que a nomeação saia no Diário Oficial da União nos próximos dias.

O suplente pode ser indicado pelo presidente da República para ocupar o cargo em definitivo, uma vez que não há impedimento previsto na Lei das Agências.

DEMORA NA INDICAÇÃO

Os decretos com os nomes dos substitutos foram assinados exatamente um mês após a saída do diretor Adalberto Tokarski da Antaq. Ele teve o seu mandato encerrado no dia 18 de fevereiro, após 15 anos trabalhando na agência. Nesse período, teve dois mandatos como diretor, um deles como diretor-geral.

Nesse um mês, a Antaq fez somente uma reunião de diretoria colegiada, e foi por videoconferência. A próxima sessão, também em formato virtual, está marcada para a próxima segunda-feira, dia 28, e se encerrará na quarta-feira, dia 30.

O BE News questionou membros do Ministério da Infraestrutura e da agência reguladora sobre o motivo da demora para definir os suplentes, deixando a diretoria do órgão desfalçada. De acordo com um membro da Antaq, a lista tríplice dos substitutos foi enviada ao Governo antes do encerramento do mandato do diretor.

Além disso, segundo informações de integrantes desses órgãos, houve um atraso devido a uma tentativa do Governo em chegar a um acordo para indicar um nome definitivo para ocupar o cargo ocupado por Tokarski. Contudo, não houve consenso entre os ministérios.

DESCONTINUIDADES E INTERESSES POLÍTICOS

De acordo com o presidente da Associação Brasileira de Agências Reguladoras, Fernando Franco, a indicação dos suplentes é positiva para as agências. Porém, o fato de ser um cargo temporário pode causar problemas de descontinuidade na regulação das atividades.

"Essa disponibilidade de suprir a vacância é positiva, pois não deixa a agência parar. Mas, sem desmerecer os adjuntos, que são extremamente competentes, não conseguem fazer um planejamento a longo prazo, uma vez que podem, a qualquer momento, ser substituídos. A Antaq

ainda tem um fator que pesa mais, que é a quantidade de concessões (de terminais e portos) e regulações que ela está se propondo a fazer", disse.

Franco afirmou ainda que a associação vem pressionando o Executivo e o Legislativo para que as cadeiras de diretores das agências sejam preenchidas em definitivo. Acontece que "interesses políticos" vêm impedindo as indicações.

"São vários nomes travados e estamos pressionando para fazer com que esse processo aconteça de forma mais célere e acabe com essa inércia. A culpa da demora das indicações não é só do Governo. Sabemos que vários nomes estão sendo travados politicamente por interesse dos parlamentares em emplacar suas indicações para os cargos de diretores. Isso atrapalha a regulação", falou.

Os nomes dos três suplentes constam de decretos presidenciais publicados ontem, no Diário Oficial da União

Atualmente, a Antaq conta com apenas dois diretores: Eduardo Nery e Flávia Takafashi

#####



Fialho já atua no órgão regulador como superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade

PERFIL DOS NOVOS SUPLENTES DA DIRETORIA DA ANTAQ

José Renato Fialho é engenheiro civil, especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. Já foi gerente de Portos Organizados e superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades da Antaq. Atualmente, ocupa o cargo de superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da agência.

Alexandre Ribeiro Pereira Lopes é bacharel em Direito e Engenharia Química. Desde 1998, ocupa o cargo efetivo de Analista de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Foi presidente do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) e subsecretário de Políticas Públicas da Secretaria de Estado da Casa Civil e Relações Institucionais e Sociais do Governo do Distrito Federal. Atualmente, ocupa o cargo de superintendente de Administração e Finanças da Antaq.

Alber Furtado de Vasconcelos Neto é engenheiro civil, mestre em Engenharia Civil, Hidráulica e Ambiental pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Já foi gerente de Portos Organizados, diretor de Gestão e Modernização Portuária, diretor de Dragagem da Antaq, além de já ter sido diretor de Gestão de Riscos e Custos e de Obras Portuárias da Secretaria de Portos e presidente do Conselho de Administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, antiga denominação da Santos Port Authority, a SPA). Atualmente ocupa o cargo de Superintendente de Outorgas da agência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/03/2022

OPINIÃO - HIDROGÊNIO: O NÚMERO 1

LUIZ RAIMUNDO CARNEIRO DE AZEVEDO Professor titular da Universidade Estadual do Maranhão e consultor da Universidade CEUMA opinioao@portalbenews.com.br

ATÉ 2030, SEGUNDO A AGÊNCIA INTERNACIONAL PARA AS ENERGIAS RENOVÁVEIS (IRENA), O H2 VERDE PODERÁ COMPETIR EM CUSTOS COM OS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, O QUE COLOCARÁ O NORDESTE EM VANTAGEM, MERCÊ DE TERMOS SOL, ÁGUA E VENTOS EM QUANTIDADE E QUALIDADE AFAGANDO TERRAS NORDESTINAS

O hidrogênio sempre ocupou lugar de destaque. É o primeiro elemento químico na tabela do russo Mendelejev e, desde o século passado, está na lista das mais promissoras fontes de energia limpa, notadamente para indústrias, transporte público e marítimo.

Agora, com os nefastos episódios das mudanças climáticas e a busca por Carbono ZERO da COP-26, a estrela do H2 voltou a brilhar intensamente. Embora a rota de eletrólise alcalina seja das mais seguidas, outras existem em pesquisa, tais como a do etanol e do metano. O que importa são os custos de obtenção em qualquer das rotas escolhidas, acrescido dos custos de transporte deste elemento químico nos pós porteira de produção; principalmente o obtido com a utilização de fontes renováveis de energia eólica e solar. Em 2020, os custos de produção do H2 Verde na rota da eletrólise estavam pouco competitivos, variando entre U\$ 4 à U\$ 7 por quilo. Australianos e alemães dizem que já desenvolveram eletrolisadores que produzem H2 Verde por U\$1,36 por quilo. A conferir.

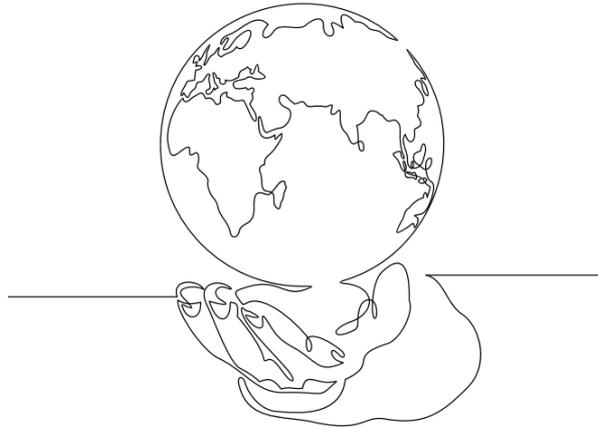
No Brasil, os estados do Ceará, do Rio Grande do Norte, da Bahia, de Pernambuco e do Piauí apostam em usinas produtoras de hidrogênio; e destes, apenas dois têm Zona de Processamento de Exportação, que serviriam de suporte com benefícios fiscais para a implantação competitiva (Pecém, no Ceará, e Parnaíba, no Piauí).

Até 2030, segundo a Agência Internacional para as Energias Renováveis (Irena), o H2 Verde poderá competir em custos com os combustíveis fósseis, o que colocará o Nordeste em vantagem, mercê de termos sol, água e ventos em quantidade e qualidade afagando terras nordestinas.

Acompanho com alegria e preocupação a assinatura de mais de duas dezenas de memorandos de entendimento (MOU) com os estados do Nordeste, visando a produção de H2 Verde. Alegria, porque vejo oportunidades com a transferência de tecnologias e a rápida formação de capital humano para a produção e a decorrente cadeia produtiva. Serão mais de US\$ 100 bilhões injetados na economia regional, em um horizonte de dez anos. Preocupação, por não conhecer as cláusulas destes MOU e se elas irão ou não consignar benefícios aos estados envolvidos. Lembreme da Lei Kandir e de outras que fizeram mal às finanças estaduais e que nos trazem essas preocupações.

Minimizar custos de produção à custa de benefícios fiscais, sem contrapartida, é dose letal para as nossas economias. Nesse sentido, universidades e centros de pesquisa devem se engajar a essa nova perspectiva e, inicialmente, se atualizar com as novidades tecnológicas exibidas nas diversas rotas de produção do H2. Para isso, enviar alunos ao exterior para cursos de pós-graduação pertinentes, em centros mundiais de excelência tecnológica, com bolsas de estudo negociadas com os signatários dos MOU, será imprescindível e parece ser factível. Tudo isso planejado estrategicamente e visando a preencher lacunas e gerar a competitividade nos processos de produção.

A demanda por H2 Verde será maior que a nossa capacidade de produção nestes próximos dez anos. Em 2021, eram globalmente 73,8 milhões de toneladas, e crescendo a 4% a.a., segundo a S&P Global Analytics. Os MOU assinados antevêm uma produção de 28 milhões de toneladas de



hidrogênio no mesmo período, se tanto. De olho no Brasil, a Alemanha, que pretende ser carbono neutro em 2045, já anuncia uma dotação de 10 milhões de euros para investir em tecnologias disruptivas.

O Hidrogênio está entre as soluções promissoras para lidar com as emissões de CO2 em setores de difícil descarbonização, como a mineração e o transporte pesado nela incluso. O armazenamento de H2 será crucial – muitos estudos apontam para a amônia como solução factível e mais em conta.

Aqui no Brasil, estaremos bem com uma crescente eletrificação das cidades, com energia elétrica a preços mais baixos nessa próxima década, acarretando o uso cada vez mais intensivo de carros elétricos e equipamentos outros de produção industrial, boa eficiência energética e significativo corte de emissões de CO2. Destroem e suplantem-se os desafios – e que essa guerra com a Ucrânia logo termine.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

UCRÂNIA PODE PERDER US\$6 BI EM EXPORTAÇÕES DE GRÃOS COM PORTOS BLOQUEADOS

Informação: BR Investing (22 de março de 2022)



© Reuters. **Colheita em Hrebeni, região de Kiev, Ucrânia 17/07/2020 REUTERS/Valentyn Ogirenko**

LVIV (Reuters) – A Ucrânia enfrenta uma possível perda de receita de grãos de 6 bilhões de dólares, uma vez que o bloqueio de seus portos pelas forças russas a impede de embarcar milhões de toneladas de trigo e milho que tinham sido destinados à exportação até junho, disse um representante da indústria.

Grande produtora de grãos e oleaginosas, a Ucrânia exporta 98% de seus cereais por meio de portos e apenas uma fração por via férrea, onde os custos são mais altos.

Mas com navios de guerra russos na costa sul da Ucrânia impedindo que navios de carga deixem os portos, incluindo o principal centro de Odesa, no Mar Negro, as exportações de grãos praticamente pararam desde o início da guerra em 24 de fevereiro.

Autoridades marítimas ucranianas disseram que os combates deixaram cerca de 100 navios de bandeira estrangeira presos nos portos do país.

“Temos uma perda potencial de 6 bilhões de dólares”, disse à Reuters o presidente da Associação Ucraniana de Grãos, Mykola Gorbachev.

Ele afirmou que o país tem cerca de 20 milhões de toneladas de trigo e milho ainda para exportar da temporada 2021/22, que termina em junho, a um preço médio de cerca de 300 dólares por tonelada.

Gorbachev acrescentou que não havia como a Ucrânia transportar esse tipo de volume por trem, já que a ferrovia conta com uma capacidade de movimentação de cerca de 600.000 toneladas por mês, um décimo do que os portos movimentavam antes da guerra.

A Ucrânia exportou cerca de 27 bilhões de dólares em produtos agrícolas em 2021, representando cerca de metade de sua receita total de exportação.

“Agora estamos perdendo este setor”, disse Gorbachev.

A consultoria APK-Inform estimou nesta segunda-feira que a Ucrânia deve exportar apenas 200 mil toneladas de trigo entre março e junho, em função do bloqueio nos portos do Mar Negro.

O país foi o quarto maior exportador de grãos do mundo na temporada 2020/21, enquanto a Rússia ficou em terceiro lugar, segundo dados do Conselho Internacional de Grãos (IGC, na sigla em inglês). Os dois países juntos responderam por 22% das exportações globais.

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

Data: 22/03/2022

DRAGAS TRABALHANDO PARA LIBERAR CONTÊINER PRESO PERTO DE BALTIMORE

Informação: MarineLink (22 de março de 2022)



Um par de dragas de garra – Donjon's Oyster Bay e Cashman's Dale Pyatt – estão trabalhando para desenterrar o porta-contêineres Ever Forward, que encalhou na Baía de Chesapeake. (Foto: William Doyle)

As dragas estão trabalhando para libertar um porta-contêineres que ficou preso por uma semana depois de encalhar na baía de Chesapeake, perto de Baltimore.

O diretor executivo do Porto de Baltimore, William Doyle, disse que as operações de dragagem para libertar o Ever Forward começaram no domingo,

depois que as licenças exigidas foram emitidas por agências estaduais e federais.

“As empresas americanas Donjon Marine e Cashman Dredging & Marine Construction liderarão a operação de dragagem cirúrgica”, disse Doyle, observando que a Oyster Bay de Donjon e a Dale Pyatt de Cashman – ambas dragas de garra – estão sendo usadas para desenterrar o navio-caixa de 1.095 pés.

“Todo o material de dragagem escavado será reutilizado para o uso benéfico da reconstrução da Ilha Poplar”, observou Doyle.

O 12.000 TEU Ever Forward estava partindo do Porto de Baltimore a caminho de Norfolk, Virgínia, quando encalhou fora do Canal Craighill perto de Gibson Island em 13 de março. A causa do encalhe ainda está sob investigação.

Não foram relatados ferimentos, poluição ou danos à embarcação, e o tráfego de embarcações na área permaneceu inalterado. “O comércio aquático está entrando e saindo de Baltimore ininterruptamente”, disse Doyle.

A embarcação, que é operada pela Evergreen Marine Corp. com sede em Taiwan e registrada em Hong Kong, está transportando 4.964 contêineres de produtos secos em geral, de acordo com a Guarda Costeira dos EUA.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/03/2022

PORTO DE IMBITUBA: PERMANECE OBRIGATÓRIO O USO DE MÁSCARAS NA ÁREA PORTUÁRIA

Informação: Porto de Imbituba (22 de março de 2022)



Em esclarecimento ao Decreto Estadual 1.794, de 12 de março de 2022, que faculta o uso de máscaras de proteção facial, a SCPAR Porto de Imbituba informa que o uso do equipamento de proteção individual permanece obrigatório na área portuária, conforme exigência da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), estabelecida por meio da Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 584, de 8 de dezembro de 2021.

Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/03/2022

COMPLEXO PORTUÁRIO DO ITAQUI GANHOU NOVO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS

Informação: Datamar News (22 de março de 2022)



Foto: Divulgação / Datamar News

A área portuária do Itaqui ganhou, no último dia 17, uma nova base de distribuição de combustíveis, com a inauguração do terminal da Raízen, que tem capacidade para movimentar 1,5 bilhão de litros de combustíveis por ano e pode armazenar até 80 milhões de litros gasolina A, Diesel S10 e S500.

Trata-se de um investimento de R\$ 200 milhões.

Já em operação e construído em 140 mil metros quadrados na retroárea do Porto do Itaqui, o terminal vai multiplicar a oferta de combustíveis na região, principalmente para os estados do Maranhão, Piauí, Pará e Tocantins, além de funcionar como hub de cargas para outros portos da região Norte e Nordeste.

A inauguração do novo terminal da Raízen integra o pacote de investimentos públicos e privados do Porto do Itaqui, que somam cerca de R\$ 2 bilhões em obras. Os investimentos incluem, além deste novo terminal de combustíveis, a segunda fase do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), o novo terminal de fertilizantes, o berço 99, o novo terminal de celulose, dentre outros.

O investimento estratégico em infraestrutura ajudará a reduzir custos na cadeia produtiva agrícola e de transportes da região, bem como a geração de empregos para o Maranhão. Foram quase 1.000 postos de trabalho diretos e 500 empregos indiretos gerados no período de obras, 50 vagas diretas ligadas à operação e a contratação preferencial de materiais e serviços da região.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/03/2022

ARRENDAMENTO DE ÁREAS AUMENTA OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NO PORTO DE PARANAGUÁ

Informação: Agência de Notícias do Paraná (22 de março de 2022)



Leilão de áreas aumenta oportunidades no Porto de Paranaguá – Paranaguá, 21/03/2022

– Foto: Cesar Alberto Teixeira de Oliveira

Nos próximos dias, a empresa Portos do Paraná vai avançar no processo de arrendamento de duas áreas no Porto de Paranaguá. Nesta quinta-feira (24), acontece a audiência pública da PAR09 e, no dia 30, o leilão da PAR32. Além dessas, neste ano, a expectativa é licitar outras duas áreas – PAR14 e

PAR15.

“Os arrendamentos permitem explorar áreas não ocupadas ou exploradas por meio de contratos precários”, explica o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia. “A intenção é tornar o porto de Paranaguá cada vez mais eficiente e compatível com o nível de desempenho necessário para a logística brasileira. Com a atração de novos negócios, novos empregos são criados, o município recebe mais impostos e a cidade se desenvolve. O porto tem um papel fundamental para a economia e para a vida das pessoas”.

A autoridade portuária paranaense foi a primeira do Brasil a receber a delegação de competências, ainda em 2019, para realizar a licitação e outros atos de gestão, que antes estavam concentrados no Ministério de Infraestrutura.

Nesta quinta-feira acontece a audiência sobre a PAR 09, uma área de 24.026 metros quadrados, a Oeste do Porto de Paranaguá, voltada para movimentação de granéis sólidos vegetais. Os investimentos previstos são de R\$ 492,6 milhões.

O evento será virtual, pela plataforma Zoom, com início às 14h. A sessão será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal “Appa Licitação” no YouTube. A consulta pública para envio de contribuições e sugestões fica aberta até 06 de abril.

No dia 30, às 15 horas, vai a leilão a área PAR32. Com 6.651 metros quadrados e localizado na faixa primária do porto, o futuro armazém será utilizado, principalmente, para as movimentações de açúcar, na modalidade de carga geral. O investimento privado esperado (Capex) é de R\$ 4,17 milhões, em um contrato de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente.

A sessão pública será na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), com transmissão ao vivo pelo site www.b3.com.br. Mais informações sobre a audiência e o leilão no site da Portos do Paraná.

NOVAS ÁREAS – As outras duas áreas previstas para irem a leilão ainda neste ano são a PAR14 (61.450 metros quadrados) e a PAR15 (37.431 metros quadrados), ambas para armazenagem e movimentação de granéis sólidos. A primeira prevê investimento de quase de R\$ 1,2 bilhão e a outra, R\$ 656,8 milhões.

Os estudos já foram elaborados e estão em fase de consulta às autoridades competentes para serem posteriormente enviados à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e abertura

de audiência e consulta pública. “A regularização contratual nos permite firmar contratos de longa duração, com horizonte de investimentos e retorno garantidos”, explica o gerente de Arrendamentos da Portos do Paraná, Rossano Reolon.

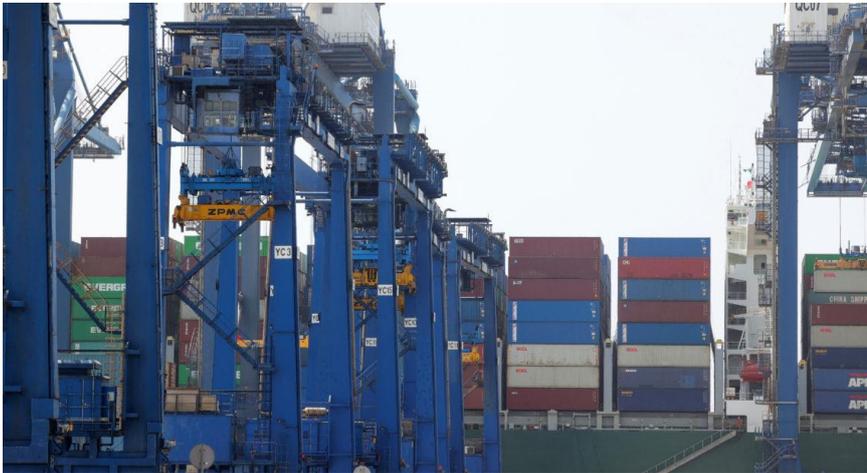
FUTURO – Além dos quatro processos já em andamento, uma nova área no Porto de Paranaguá foi recentemente qualificada como prioridade nacional pelo Programa de Parcerias de Investimentos, o PPI do governo federal. A PAR03, de 38 mil metros quadrados, será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, principalmente fertilizantes. O espaço engloba o pátio (greenfield) cercado, localizado em frente à sede administrativa da Portos do Paraná; e o Terminal Público de Fertilizantes (Tefer), de 6 mil metros quadrados.

O levantamento preliminar aponta a necessidade de investimentos mínimos de R\$ 233 milhões, valor que pode variar de acordo com os estudos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/03/2022

ARÁBIA SAUDITA CRIA PLANO PARA AUTOMATIZAR PORTOS

Informação: ANBA (22 de março de 2022)



Por meio da iniciativa Smart Ports, governo assinou acordos com grandes companhias para implementar novas tecnologias na operação dos portos – Foto: Divulgação / ANBA

São Paulo – A Arábia Saudita criou um projeto chamado Smart Ports para automatizar as operações em todos os portos do país. A iniciativa foi lançada no domingo (21) pela

Autoridade Portuária Saudita, a Mawani, com a assinatura de acordos com grandes companhias que estarão comprometidas com a transformação.

O presidente da Mawani, Omar bin Talal Hariri, disse que, com o lançamento, os portos sauditas entram num estágio vital de transformação em locais inteligentes e automatizados, com a adoção de aplicativos avançados da quarta revolução industrial. O objetivo é aumentar a competitividade regional e internacional dos portos e tornar o país um centro logístico.

Os acordos foram assinados com as empresas Saudi Telecom Company, Ericsson, Huawei, Saudi Global Ports, Red Sea Gateway Terminal e DP World, que vão cooperar na aceleração e implementação da tecnologia 5G nas operações portuárias. As empresas também fornecerão tecnologias para computação em nuvem, segurança cibernética, aplicativos e plataformas.

O programa faz parte de estratégia da Arábia Saudita de posicionar o país com um hub de conexão entre continentes e melhorar todos os serviços de transporte. Ele integra a Visão 2030, de diversificação e desenvolvimento econômico do país, e prevê investimentos também nos setores de carga aérea, transporte público, ferrovias e aeroportos.

As informações são do site Arab News.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 22/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DO AÇU TERÁ NOVO PÁTIO PARA ARMAZENAMENTO DE CARGAS, COM FOCO NA IMPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS PARA A INDÚSTRIA DA SIDERURGIA

Por Ruth Rodrigues



O Porto do Açu pretende expandir ainda mais os seus negócios no ramo da movimentação de carga e anunciou um novo pátio para o armazenamento de cargas que será exclusivo para a importação de granéis sólidos

Buscando um crescimento ainda maior no setor de portos nacional, o Porto do Açu anunciou durante a última quarta-feira, (16/03), que irá construir um novo pátio de armazenagem de cargas no complexo. O objetivo é deixar essa nova área focada na importação de granéis sólidos e conseguir um crescimento maior nas operações de movimentação de carga com os portos internacionais.

Novo pátio para armazenagem de granéis sólidos do Porto do Açu tem como objetivo expandir as operações de importação de combustíveis sólidos no local

O Porto do Açu já conta com uma expressividade bastante significativa no mercado de portos nacional e internacional, focando nas operações de movimentação de carga ao longo dos últimos anos. Agora, visando expandir ainda mais a sua presença entre os portos brasileiros, o complexo anunciou que irá construir um novo pátio de armazenagem de cargas, com foco nos granéis sólidos que poderão chegar até o porto durante os próximos anos.

Assim, a estrutura, com área de 35 mil m², será instalada pela Minas Gusa ao lado do Terminal Multicargas (T-Mult) com foco na importação de combustíveis sólidos para as indústrias siderúrgica e cimenteira. Essa é uma ótima jogada do Porto do Açu para conseguir se tornar ainda mais presente no cenário mundial, uma vez que os combustíveis sólidos são granéis bastante movimentados em todo o mercado internacional e o foco do novo pátio na importação desses produtos poderá atrair novas parcerias e investimentos, expandindo a sua relevância no cenário nacional.

A companhia Minas Gusa será a grande responsável pela administração do novo pátio de armazenagem de cargas no Porto do Açu e o contrato com o complexo prevê a movimentação de 300 mil toneladas/ano pelos próximos dez anos e a expectativa é de que o pátio entre em operação no primeiro semestre de 2023. Dessa forma, o setor de portos nacional irá ganhar um novo competidor nas operações de importação e o complexo portuário conseguirá ainda mais relevância dentro do cenário atual dos portos.

Porto do Açu irá construir novo pátio de armazenagem para focar na importação de granéis sólidos como combustíveis durante os próximos anos

Entre as principais obras que serão realizadas no novo pátio de armazenagem para o foco nos granéis sólidos, estão a construção de pátio de granéis, pátio dedicado para cargas gerais e pátio de contêineres, além de novos galpões permanentes dedicados para armazenagem. Assim, o Porto do Açu terá um local focado exclusivamente na importação dessas cargas e poderá

expandir as relações com outros países dentro dessas operações. Além disso, o terminal possui 360 metros de cais acostável e a expectativa é de que eles sejam expandidos para 500 metros.

João Braz, diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu, comentou sobre a relevância desse novo pátio para a importação desses produtos e afirmou que “Além das importações de combustíveis sólidos, a estrutura também possui potencial para a exportação de minério de ferro e produtos semiacabados, como a ferro gusa, otimizando a eficiência do fluxo logístico no futuro. Esse contrato já demonstra o potencial do Açu e a necessidade de expansão do T-MULT, por conta do aumento de clientes que buscam um terminal sem filas e eficiente”.

Agora, o Porto do Açu caminha para um futuro com mais foco em infraestrutura e qualidade de atendimento para expandir a sua presença no cenário internacional e conseguir novas parcerias e empreendimentos no complexo, sendo a criação do pátio um dos grandes projetos que ainda serão realizados.

Fonte: *Naval Porto Estaleiro*

Data: 22/03/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

SUZANO E KLABIN ELEVAM PREÇOS DA CELULOSE EM ATÉ US\$ 125 POR TONELADA



No quarto trimestre, o preço médio da celulose vendida pela empresa foi de 630 dólares, alta de 38% em 12 meses, mas queda de 3% ante o trimestre imediatamente anterior (Imagem: REUTERS/Mohamed Azakir)

Suzano (SUZB3) e Klabin (KLBN11) comunicaram clientes em todos os mercados em que atuam sobre aumentos de preços de celulose para entre o fim deste mês e início de abril, ampliando

movimentos sequenciais de alta em marcha desde o final de 2021.

O preço da tonelada de celulose da Suzano vendida a clientes na Ásia subirá em 100 dólares a partir de abril. Para América do Norte e Europa, o reajuste será de 50 dólares, informou uma fonte do mercado nesta segunda-feira.

Já a celulose tipo “fluff”, usada em produtos como fraldas, terá preço elevado pela Suzano em 100 dólares em todos os mercados onde a empresa atua a partir do início do próximo mês.

Procurada, a Suzano confirmou os reajustes e afirmou que se baseiam “nos fundamentos dos mercado”.

No mês passado, o diretor de celulose da Suzano, Leonardo Grimaldi, disse que o mercado global da commodity usada na produção de diferentes tipos de papéis seguia com restrições de oferta, com a demora da entrada em operação de novas capacidades produtivas e estoques baixos, o que favorecia aumentos de preços nos próximos meses.

A Suzano vem anunciando aumentos de preços de celulose desde novembro. A empresa não confirmou os novos preços para abril após reajustes.

No quarto trimestre, o preço médio da celulose vendida pela empresa foi de 630 dólares, alta de 38% em 12 meses, mas queda de 3% ante o trimestre imediatamente anterior.

As ações da Suzano exibiam queda de 3,5% às 16h10, enquanto o Ibovespa (IBOV) avançava 0,6%. A Klabin tinha queda de cerca de 2,3% no mesmo horário.

Procurada, a Klabin informou que seu reajuste para a Ásia será de 100 dólares a tonelada, para 780 dólares, diante de “defasagem de preços na China com relação a outros mercados”.

Na Europa, a Klabin anunciou aumento de 30 dólares na fibra curta a partir do final deste mês, atingindo 1.170 dólares a tonelada.

Em fibra longa, o reajuste será de 40 dólares também a partir do fim de março, para 1.340 dólares a tonelada. Já em celulose tipo fluff, a Klabin vai elevar seu preço em 125 dólares a tonelada a partir de abril.

“O reajuste de preços está alinhado com a atual dinâmica de mercado”, disse a Klabin citando demanda elevada, baixo nível de estoques, logística congestionada e pressão de custos em geral.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/03/2022

EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL AVANÇA ATÉ A 3ª SEMANA DE MARÇO; AÇÚCAR CAI



Assim, o país caminha para superar neste mês o volume de 6,425 milhões de toneladas da exportação de março do ano passado (Imagem: REUTERS/Mohamed Abd El Ghany)

As exportações de petróleo do Brasil atingiram 343,2 mil toneladas por dia até a terceira semana de março, uma alta de 22,8% ante o mesmo mês completo de 2021, mostraram dados da Secretaria de Comércio Exterior

(Secex) nesta segunda-feira.

Assim, o país caminha para superar neste mês o volume de 6,425 milhões de toneladas da exportação de março do ano passado, de acordo com os dados.

Em contrapartida, os embarques de açúcar atingiram 70,5 mil toneladas ao dia, ante média diária de 85,7 mil toneladas no mesmo mês de 2021.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/03/2022

CANADÁ PEDE FIM DE GREVE EM FERROVIA DIANTE DE TEMOR DE ESCASSEZ DE COMMODITIES



“O mundo precisa dos grãos do Canadá agora mais do que nunca”, disse Wade Sobkowich, diretor executivo da Western Grain Elevator Association, que representa empresas (Imagem: REUTERS/Chris Helgren)

O Canadá pediu nesta segunda-feira uma rápida negociação para o fim de uma greve de

trabalhadores na segunda maior ferrovia do país, a Canadian Pacific Railway Ltd, paralisação essa que pode agravar a escassez de commodities provocada pela invasão da Ucrânia pela Rússia.

Com medo de uma greve duradoura, que começou no domingo, grupos da indústria estão pedindo ao governo canadense que proponha uma legislação de volta ao trabalho para encerrar rapidamente a disputa.

O Canadá, o maior país em área depois da Rússia, depende muito da ferrovia para transportar commodities como grãos e produtos manufaturados para o porto, além de 75% de todos os fertilizantes do país, segundo um grupo do setor.

O setor agrícola já enfrenta escassez e preços mais altos devido às sanções econômicas ocidentais à Rússia e à Belarus, dois grandes produtores de fertilizantes.

“O mundo precisa dos grãos do Canadá agora mais do que nunca”, disse Wade Sobkowich, diretor executivo da Western Grain Elevator Association, que representa empresas.

Mediadores federais estão envolvidos nas negociações entre a CP e a Teamsters Canada Rail Conference, que representa os trabalhadores, entre outros.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

COMISSÃO DO SENADO APROVA CONVITE PARA OUVIR PRESIDENTE DA PETROBRAS

Objetivo é ouvi-lo sobre distribuição de dividendos a acionistas num momento de aumento do preço dos combustíveis

Por André de Souza



Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras
Foto: Antônio Cruz / Agência Brasil

BRASÍLIA - A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou nesta terça-feira um convite para que o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, e outras duas pessoas falem sobre a distribuição de dividendos em 2021 aos acionistas da estatal.

No requerimento, o senador Jean Paul Prates (PT-RN) citou o lucro de R\$ 106 bilhões registrado pela empresa no ano passada e criticou a distribuição de R\$ 101 bilhões, ou seja, de 95%, aos acionistas.

Foram convidados também a representante dos empregados da empresa no Conselho de Administração, Rosangela Buzanelli Torres, e o diretor executivo financeiro e de Relacionamento com Investidores, Rodrigo Araujo Alves. Como se trata de um convite, eles não têm obrigação de ir.

Há duas semanas, a Petrobras aumentou em 18,77% o valor da gasolina, 24,9% o diesel, e 16,06% o gás de cozinha.

O anúncio veio depois de membros do Conselho de Administração da estatal questionarem a diretoria da empresa por que os valores seguiam os mesmos de quase dois meses atrás, apesar da disparada do valor do petróleo no mercado internacional causada pela guerra na Ucrânia.

Foi aprovado ainda um segundo requerimento para a realização de audiência pública com outras pessoas ligadas à Petrobras e ao setor de petróleo e mercado financeiro para ocorrer depois do depoimento do presidente da estatal.

A ideia é debater o que Silva e Luna contar à comissão do Senado. Os dois requerimentos aprovados são de autoria do senador Jean Paul Prates.

— Queremos saber, além de onde veio esse lucro, por que ele foi distribuído em mais de 90%, portanto amplamente, majoritariamente, aos acionistas, como se, segundo uma reportagem que vi num jornal de São Paulo, a empresa se tornasse uma vaca leiteira, como se chamam essas empresas que só distribuem dividendos, não servem a outros propósitos se não girar para distribuir dividendos. E a Petrobras não é uma vaca leiteira. A Petrobras é uma empresa estratégica para o Brasil, para toda a economia do Brasil, e é exatamente a ausência dessa visão que tem transformado o nosso mercado de combustíveis nisso que está aí — afirmou o senador.

O presidente Jair Bolsonaro também está descontente com Silva e Luna, o que pode levar à sua saída do cargo. Mesmo nessa hipótese, Jean Paul Prates defendeu a ida dele no Senado para prestar esclarecimentos.

A comissão aprovou também um requerimento para convidar o presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Juliano Alcântara Noman, "a fim de prestar informações adequadas sobre os gargalos e desafios da malha aérea nacional".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/03/2022

GOVERNO DECIDE BLOQUEAR R\$ 1,72 BILHÃO NO ORÇAMENTO PARA CUMPRIR TETO DE GASTOS

Objetivo é fazer despesas ficarem dentro do teto e não tem relação com aumento de arrecadação
Por Manoel Ventura



O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade / Ascom/ME

BRASÍLIA — O governo anunciou nesta terça-feira que fará um bloqueio de R\$ 1,72 bilhão no Orçamento deste ano, por conta da necessidade de ajustar as despesas obrigatórias, gastos que não podem ser cortados, como pagamento de salários e aposentadorias. O governo chegou a avaliar um bloqueio de cerca de R\$ 3 bilhões no Orçamento deste ano, mas refinou as contas e chegou a um número menor.

O bloqueio ocorre por conta do teto de gastos, a regra que impede o crescimento das despesas federais acima da inflação, e foi divulgado junto com o primeiro relatório bimestral de 2022 — em que o governo revisa as previsões de receitas e despesas.

Como as despesas totais são limitadas pelo teto de gastos, quando um gasto obrigatório sobe mais que o previsto no Orçamento, é necessário bloquear gastos não obrigatórios (essencialmente investimentos e custeio da máquina pública).



O secretário especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Esteves Colnago, disse que a distribuição dos bloqueios por ministério será definida até o fim deste mês.

— A gente constatou a necessidade de fazer uma limitação de R\$ 1,7 bilhão nas despesas do governo. A gente vai demonstrar isso no fim do mês, por meio de um decreto. Vamos tentar proteger os ministérios que estão com maior dificuldade — afirmou.

O Orçamento deste ano foi aprovado subestimando parte dos gastos obrigatórios, como salários de funcionários públicos. Daí a necessidade de ajustar agora essas despesas, bloqueando parte dos gastos.

Será necessário aumentar a previsão de gasto com pessoal e também de subsídios (já que os juros subiram).

O bloqueio de recursos ocorre num momento em que o governo mantém no Orçamento um total de R\$ 36 bilhões em emendas parlamentares — recursos que os deputados e senadores escolhem para enviar projetos e serviços para as suas bases eleitorais. Desse total, R\$ 16,5 bilhões são de emendas de relator, destinadas para parlamentares da base aliada ao governo Jair Bolsonaro.

O Orçamento também prevê R\$ 4,9 bilhões para o fundo eleitoral, que vai bancar as campanhas deste ano. Esse recurso continua intocado.

O bloqueio de recursos ocorre mesmo com a arrecadação em alta. A arrecadação federal em janeiro, por exemplo, somou R\$ 235 bilhões, um aumento real (já descontada a inflação) de 18,30% em relação ao mesmo período de 2021.

O relatório divulgado nesta terça-feira mostra que as receitas seguem crescendo mesmo com o anúncio de corte de imposto, como o que ocorreu com o IPI e com os tributos federais do diesel. Atualmente, o Orçamento prevê um déficit de R\$ 76 bilhões neste ano para o governo federal e o relatório deve mostrar que esse número será melhor.

Agora, o governo prevê um resultado com um déficit de R\$ 66,90 bilhões (0,69% do PIB), refletindo uma melhor performance da receita. O governo está autorizado a ter um rombo de até R\$ 170 bilhões. Portanto, há uma folga que permite ao governo fazer reduções de impostos — mas não autoriza aumento de gastos, travados pelo teto.

O aumento do valor do petróleo no mercado internacional fez o governo aumentar em R\$ 38,6 bilhões (para R\$ 134,5 bilhões) a previsão de receitas com royalties e participações especiais, cobrado das empresas que exploram o produto no país.

Subiu também a previsão de arrecadação com concessões e dividendos de estatais (parte do lucro distribuído à União e aos demais acionistas, quando for o caso).

O governo ajusta o cenário de despesa e receitas ao longo do ano e pode liberar e bloquear recursos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/03/2022

BANCO CENTRAL INDICA QUE FIM DO CICLO DE ALTA NOS JUROS ESTÁ PRÓXIMO

A ata do Copom aponta que Selic em 12,75% seria suficiente para colocar inflação de 2023 na meta, mas deixa a porta aberta para ajustes maiores

Por Gabriel Shinohara



BRASÍLIA — O Banco Central (BC) indicou nesta terça-feira que o fim do ciclo da alta dos juros básicos, que levou a Selic de 2% no início do ano passado para 11,75% na última semana, está próximo do fim.

A ata da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) que decidiu pela elevação de 1 ponto percentual na taxa básica de juros mostra que a avaliação do BC é de que um patamar de juros em 12,75% seria suficiente para colocar a inflação de 2023 na meta.

“Copom avaliou que, considerado esse viés devido à assimetria de riscos, suas projeções se encontram acima do limite superior do intervalo de tolerância da meta para 2022, e ainda ao redor da meta para 2023. Diante desses resultados, e da avaliação do Comitê a respeito da probabilidade de cada cenário, o Copom considerou que, neste momento, um ciclo de aperto monetário semelhante ao utilizado nos seus cenários é o mais adequado”, apontou o documento.

Como o Copom já indicou que deve fazer uma nova elevação de 1 p.p na próxima reunião, que acontece em maio, a Selic estaria próxima do patamar suficiente para controlar a inflação no próximo ano. O último relatório Focus, contudo, prevê Selic em 13% ao final deste ano.

Choque de oferta

“A trajetória de juros projetada implica patamar significativamente contracionista da política monetária, que tem impacto principalmente na inflação de 2023, e é compatível com o combate aos efeitos de segunda ordem do atual choque de oferta”, diz a ata.

As alterações na Selic tem um efeito defasado, ou seja, demoram de seis a nove meses para ter impacto nos juros praticados. Por isso, o BC está olhando cada vez mais para a inflação de 2023 do que de 2022.

Apesar de indicar que o fim do ciclo está próximo, o BC não descartou a possibilidade de elevar ainda mais os juros caso seja necessário.

“O Copom avalia que o momento exige serenidade para avaliação da extensão e duração dos atuais choques. Caso esses se provem mais persistentes ou maiores que o antecipado, o Comitê estará pronto para ajustar o tamanho do ciclo de aperto monetário”, enfatizou.

A economista-chefe da Reag Investimentos, Simone Pasianotto, aposta que os juros precisarão de mais uma elevação, chegando a 13,25% em junho.

— Eu acredito que ele vai se apoiar na porta aberta que deixou para caso o cenário seja um pouco mais pessimista. Caso a gente tenha um hipótese de trajetória mais agressiva dos preços de petróleo ele pode rever e dar continuidade ao reajuste — disse.

Para Mauricio Orenge, superintendente de pesquisa macroeconômica do Santander, o fim do ciclo de altas também deve terminar em uma Selic de 13,25%. O economista ressalta que as expectativas de inflação devem continuar subindo e que o cenário ainda traz muita incerteza por conta da guerra.

— Essa alta dos juros em junho (para 13,25%) pode acontecer ou não acontecer e vai depender do cenário. Estamos baseados em uma ideia de como achamos que o cenário vai evoluir, mas se o cenário não piorar, é o que o Banco Central colocou, os 12,75% e encerra o ciclo — apontou.

Efeitos da guerra na Ucrânia

A ata mostrou uma preocupação com os possíveis efeitos da guerra na Ucrânia na economia brasileira. Como já tinha sido mostrado no comunicado de semana passada, a avaliação é que o cenário externo “se deteriorou substancialmente” e houve um aumento da incerteza no cenário mundial.

Segundo o documento, o choque de oferta causado pelo conflito, como nos combustíveis e alimentos, tem potencial para "exacerbar pressões inflacionárias" no mundo todo.

A ata ressalta que, além das commodities que registraram alta nos preços, principalmente as energéticas, o conflito ainda deve refletir nas cadeias de produção.

“A reorganização das cadeias de produção globais, com a criação de redundâncias na produção e no suprimento de insumos e mudança no tratamento dos estoques de bens (no sentido de se deter maiores estoques), ganhou novo impulso com o conflito na Europa e as sanções aplicadas à Rússia. Na visão do Comitê, esses desenvolvimentos podem ter consequências de longo prazo e se traduzir em pressões inflacionárias mais prolongadas na produção global de bens”, apontou a ata.

Para Oreg, do Santander, o BC reconhece que o trabalho é combater os efeitos secundários, principalmente sobre as expectativas de inflação.

— Embora o BC reconheça que possa ter uma pressão sobre bens industrializados em função das mudanças na cadeia de produção global, com maior redundância, maior estocagem, de uma forma geral, o impacto principal é através das commodities e nesse sentido o Banco Central se coloca como responsável de conter os efeitos secundários do choque — afirmou.

Projeções

Nesse cenário, a inflação mais alta levaria a uma taxa de juros também elevada. Na última reunião do Copom feita em fevereiro, a projeção era que a Selic chegasse ao pico de 11,75% este ano, já na reunião da semana passada, a projeção subiu para 12,75% ao ano.

Para a inflação, o Copom desenhou dois possíveis cenários, um em que o IPCA chegaria a 7,1% este ano e 3,4% em 2023 e outro, mais provável segundo o Comitê, de inflação em 6,3% em 2022 e 3,1% no próximo ano.

A meta deste ano é de 3,5% e de 2023, 3,25% com intervalo de tolerância de 1,5 p.p para cima ou para baixo.

A diferença entre os dois cenários apresentados pelo Copom é o preço do petróleo, mais alto no primeiro do que no segundo. O preço dessa commodity tem sido muito volátil desde o início da guerra e está sendo negociado ao redor de US\$ 115 o barril.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/03/2022

CONCESSÕES DE SERVIÇOS DE ÁGUA E ESGOTO DEVEM ATRAIR INVESTIMENTO DE R\$ 17,7 BI

Projeção da associação de operadores privados considera os 22 projetos que devem ser leiloados até o fim de 2023

Por O Globo



Estação de tratamento de água do Rio Guandu
Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Brasil deverá contar com ao menos R\$ 17,7 bilhões em investimentos em serviços de água e esgoto a partir de leilões de concessão em saneamento realizados este ano e em 2023, segundo cálculos da Abcon Sindcon, associação dos operadores privados.



A entidade lista 22 projetos a serem licitados nesse par de anos. Em 2022, três já saíram do papel, em São Simão (GO), Orlandia (SP) e Crato (CE).

Desde a aprovação do novo Marco do Saneamento, em 2020, já foram feitos leilões de grande monta. O maior deles foi o de concessão dos serviços da Cedae, no Rio, com estruturação do BNDES. Divididos em quatro blocos regionais, vão gerar mais de R\$ 32 bilhões em investimentos ao longo dos contratos.

Ao todo, seis leilões já foram realizados pelo banco de fomento. Eles ultrapassam R\$ 72 bilhões em previsão de investimento e pagamento de outorgas aos entes concedentes ao longo da concessão. Entram nesse grupo, além do Rio, licitações em Alagoas e no Amapá, por exemplo.

De outros seis projetos na carteira de saneamento do BNDES — incluindo a concessão dos serviços em Rondônia, de baixíssimo desempenho no ranking de Trata Brasil e GO Associados —, três podem sair este ano, avalia Fábio Abrahão, diretor de Concessões e Privatizações do banco:

— A concessão do Ceará sai ainda neste semestre. A de Porto Alegre e de um novo bloco de Alagoas, cujo modelo estamos estudando, também devem sair este ano.

Estava prevista para o primeiro trimestre a oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da gaúcha Corsan, processo no qual o BNDES atua como assessor do governo do Rio Grande do Sul. O pedido para abrir capital em Bolsa foi registrado junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) em dezembro.

No fim de janeiro, porém, o IPO foi postergado e ainda não há nova data.

Para Ilana Ferreira, superintendente da Abcon, há sinais de avanço no setor que vão além dos leilões e dos projetos em estruturação. Ela cita o aumento da adesão dos estados ao modelo de prestação de serviço de saneamento básico regionalizado estabelecido pelo novo marco legal:

— Em infraestrutura, os investimentos são de longo prazo. Nós mudamos uma lógica de mercado de mais de 50 anos. O maior poluidor de água que existe é a falta de tratamento de esgoto. Dar acesso à população a um serviço regular, de qualidade e implementado a partir de processo com lógica concorrencial é muito positivo.

Há 129 blocos regionais em 23 estados, sendo que 80 desses blocos estão em 16 estados que já aprovaram leis de regionalização de serviços de água e esgoto. Há seis blocos em três estados que já tinham modelagens anteriores ao decreto 10.588/2020: Rio, Mato Grosso do Sul e Amapá.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ESTADOS DECIDEM CONGELAR ICMS DA GASOLINA ATÉ JUNHO E IR AO STF CONTRA MUDANÇA NO IMPOSTO DO DIESEL

Governadores querem derrubar dispositivo que prevê uma regra de transição para congelar, até o fim de 2022, a cobrança do ICMS sobre o diesel

Por Daniel Weterman, O Estado de S. Paulo

Brasília- Os governadores decidiram prorrogar o congelamento do ICMS sobre a gasolina por mais três meses (até junho) e adotar uma alíquota única do imposto para o diesel, conforme lei aprovada recentemente pelo Congresso e sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro.

Mas os Estados devem ir ao Supremo Tribunal Federal (STF) para tentar derrubar um dos dispositivos da lei, o artigo 7º da norma, que prevê uma regra de transição para congelar, até o fim de 2022, a cobrança do ICMS sobre o diesel com base na média de preços dos últimos cinco anos.



Governadores querem derrubar dispositivo que prevê uma regra de transição para congelar, até o fim de 2022, a cobrança do ICMS sobre o diesel Foto: Werther Santana/Estadão

A avaliação é que a regra de transição provocaria um rombo maior nos caixas estaduais. Os governadores argumentam que a lei é inconstitucional, por ferir a autonomia dos Estados, e contraria a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), além de esbarrar na lei eleitoral, que limita a

concessão de benefícios em ano de eleição.

A decisão foi tomada em uma reunião de governadores nesta terça-feira, 22, em Brasília. De acordo com o governador do Piauí, Wellington Dias (PT), porta-voz do Fórum de Governadores, os Estados calculam que, com a decisão, será possível reduzir a queda de arrecadação de R\$ 30 bilhões para R\$ 14 bilhões aos Estados neste ano.

A adoção de uma alíquota uniforme pode aumentar a carga tributária cobrada sobre o diesel no Distrito Federal e em nove Estados, incluindo São Paulo, como revelou o Estadão, pois são localidades que atualmente aplicam uma taxa menor do que outras regiões.

Para evitar essa alta, os governadores decidiram lançar mão de um incentivo fiscal, que faria o aumento não recair sobre o consumidor final. Os Estados devem optar pela maior alíquota cobrada atualmente e adotar essa taxa para todas as regiões.

O diretor institucional do Comitê Nacional dos Secretários de Estado da Fazenda (Comsefaz) André Horta, explica que, na hipótese de uma alíquota única de R\$ 0,999 em todo o território nacional (o valor ainda não está definido), um Estado como o Rio, que hoje aplica uma taxa menor, poderá criar um subsídio para neutralizar o impacto.

Com essa fórmula, os governos regionais argumentam que não haverá aumento de imposto para o consumidor nem impacto fiscal para os Estados, pois o valor arrecadado seria o mesmo. "É uma fórmula que permite um percentual de ajuste de forma que se consiga manter a arrecadação sem aumentar a carga tributária", afirmou Horta após a reunião dos governadores.

Para o diretor, os Estados não precisarão aderir à regra de transição prevista na lei aprovada, que congela o ICMS sobre o diesel com base no preço dos últimos cinco anos. Como é uma medida prevista na lei apenas em caso de ausência de uma alíquota única, ela "caducaria" após a decisão dos Estados. Ainda assim, os governadores querem derrubar o dispositivo no Supremo.

Com a adoção de uma alíquota única de ICMS para o diesel, os Estados calculam que poderão reduzir em R\$ 0,21, em média, o preço do litro do produto na bomba, conforme cálculo citado pelo governador do Piauí. Mas, de acordo com técnicos, isso pode não se concretizar. Além disso, um novo reajuste pela Petrobras pode fazer com que haja novos aumentos ao consumidor final.

Após o mega-aumento no preços dos combustíveis anunciados pela Petrobras, o litro da gasolina já é vendido a R\$ 8,399 no País, de acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) atualizados nesta sexta-feira passada. Já o diesel, que impacta



diretamente nos preços de frete praticados no País, chegou perto dos R\$ 8, e já é encontrado a R\$ 7,980.

A lei determina que os Estados adotem a alíquota única do ICMS sobre o diesel, com cobrança sobre o litro de combustível, e não mais sobre o valor final. Os governadores decidiram adotar a alíquota uniforme para evitar o congelamento do imposto com base nos preços dos últimos cinco anos, medida de transição prevista no projeto.

Com essa fórmula, os governos regionais decidiram adotar aquilo que consideram a menor das perdas criadas com a nova lei. O preço dos combustíveis entrou na agenda de uma disputa política envolvendo o presidente Jair Bolsonaro e os governadores.

O chefe do Executivo federal pressiona os Estados a reduzirem o ICMS e culpa o imposto estadual pela alta nos preços. Os governos regionais, por outro lado, não querem abrir mão de arrecadação e avaliam que a aprovação do projeto no Congresso turbinou o discurso de Bolsonaro.

"É como se tivesse um plano para desequilibrar Estados e municípios. A toda hora impõe uma perda de arrecadação não prevista, um aumento de despesa não previsto. É muito fácil adotar medidas criando problema para os outros, só que esse problema não é para o governador, é para a população", disse Dias, em coletiva de imprensa.

Os Estados ainda insistem na aprovação do PL 1472, aprovado no Senado e por enquanto engavetado na Câmara. A proposta cria uma conta de estabilização dos preços e força a Petrobras a mudar a política de preços, atualmente atrelada ao mercado internacional.

Redução do IPI deve ir ao STF

Segundo Dias, os Estados também devem questionar no Supremo o decreto editado por Bolsonaro que reduziu em 25% o imposto sobre produtos industrializados (IPI), também com impacto nas finanças regionais. A equipe econômica calcula que a redução do IPI vai reduzir a arrecadação do governo federal em R\$ 19,5 bilhões. Metade desse montante desfalcará o caixa da União e, a outra metade, de Estados e municípios.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta semana que o governo estuda ampliar a redução do IPI para 35%, retirando os produtos da Zona Franca de Manaus. Em coletiva de imprensa, o governador do Piauí, Wellington Dias (PT), representando os Estados, classificou a iniciativa como "muita grave". Somada a outras medidas, como o aumento do piso do magistério e a alteração na cobrança do ICMS sobre os combustíveis, o impacto pode chegar a R\$ 30 bilhões.

"Estamos falando de uma ameaça concreta de desequilíbrio de Estados e municípios no Brasil", afirmou o governador, ao ressaltar que a redução do IPI diminui a arrecadação usada para investimentos em saúde e educação.

Na reunião, o presidente da Confederação Nacional dos Municípios (CNM), Paulo Ziulkoski, fez coro às críticas contra as medidas do governo federal. "É uma gravidade. Se somarmos o piso do magistério e o piso dos enfermeiros, estamos falando em um impacto de quase R\$ 80 bilhões em ano eleitoral", disse Ziulkoski ao Broadcast Político após participar da reunião.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/03/2022

PROJETO DO CONGRESSO ABRE BRECHA PARA PETROBRAS MUDAR POLÍTICA DE PREÇOS, DIZEM EMPRESAS DO SETOR

Com objetivo de barrar votação, integrantes do mercado apontam a deputados que texto para nova lei é confuso e abre caminho para rever política de preços da empresa

Por Adriana Fernandes e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - Empresas do setor de petróleo agem nos bastidores da Câmara para barrar de vez a votação do projeto que cria diretrizes de preços para o diesel, a gasolina e o gás liquefeito de petróleo. Integrantes do mercado apontam aos parlamentares brechas no texto que forçam a mudança na política de preços da Petrobras, alvo de críticas do presidente Jair Bolsonaro, de lideranças do Congresso e da oposição.

O argumento é de que o texto, aprovado no Senado há 11 dias no auge da disparada de preços por conta da guerra da Rússia e Ucrânia, é confuso, fragiliza a política de liberdade de preços e contém zonas cinzentas ao determinar que os preços internos praticados por produtores e importadores devem ter como referência as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e os custos de importação “conforme aplicáveis”.

A leitura é de que esse ponto do texto – “conforme aplicáveis” – poderá ser usado de qualquer maneira colocando uma “espada na cabeça” para um controle de preços no futuro. Por outro lado, a criação da conta de estabilização, prevista no projeto com receitas do governo para reduzir o impacto da volatilidade de preços, não é impositiva: depende do interesse do governo na sua regulamentação.

Uma das preocupações é com o risco de as zonas cinzentas do projeto promoverem uma diferenciação entre os refinadores integrados (quem refina e produz) e os demais participantes do mercado para aplicar apenas os custos internos da produção na definição do preço.

Hoje, somente a Petrobras tem a condição de refinador integrado. Com isso, a empresa poderia mudar a sua política de preços sem alterar a lei das estatais e, em última instância, com a possibilidade de o custo ser bancado com subsídio do governo.

Durante a tramitação do projeto, o líder do PL no Senado, Carlos Portinho (RJ), apresentou uma emenda para evitar que refinadores integrados tivessem de adotar preços abaixo do mercado. Mas ele admitiu que a Petrobras não considera ainda que esse risco esteja afastado.

A emenda foi aceita pelo relator, mas com uma redação diferente. Ao Estadão/Broadcast, Portinho afirmou que a alteração foi apresentada para incentivar o refino no Brasil e que a versão aprovada é suficiente. “A Petrobras ainda acha que podem ser praticados preços diferentes entre quem importa e quem refina aqui. Eu achei que não. Achei que a redação está a contento”, afirmou o senador.

Representantes do setor, que falaram na condição de anonimato porque os rumos do projeto ainda não estão totalmente definidos, consideram que brechas permanecem.

Para o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, a proposta é muito ruim e, para cumpri-lo, seria necessário criar uma “fórmula” para poder juntar as três diretrizes. “É horrível, está promovendo uma intervenção de preço.” Procurada, a Petrobras não atendeu a reportagem para falar das preocupações com o texto.

Subsídio

O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), já disse que o projeto está “fora de radar” no momento e não há necessidade “ávida” para colocá-lo em votação.

Lira defendeu a criação de um subsídio bancado pelo governo. Na área econômica, como revelou o Estadão, a preferência é por um subsídio direto para os mais pobres e caminhoneiros. Como mostrou o a reportagem, o temor de ingerência política nos preços é a razão principal da queda das ações da Petrobras mesmo com alta do petróleo, na contramão da maioria das empresas petrolíferas de óleo e gás em todo o mundo.

Na segunda-feira, 16, Bolsonaro afirmou que aguarda uma consulta feita ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) para saber se pode reduzir o imposto sobre o combustível em ano eleitoral. “Pode ser crime”, considerou o presidente, em entrevista coletiva na frente do Palácio da Alvorada, residência oficial.

O governo estuda a possibilidade de desonerar o PIS/Cofins sobre a gasolina. O impacto da desoneração da gasolina poderá alcançar R\$ 23,84 bilhões de PIS e Cofins e mais R\$ 3,01 bilhões da Cide. / COLABORARAM IANDER PORCELLA e EDUARDO GAYER

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/03/2022

BRASIL DEFENDE EXCLUIR FERTILIZANTES DE SANÇÕES PARA GARANTIR A OFERTA DE COMIDA

Mundo depende, em grande escala, da produção de alimentos pelo Brasil, e a falta de insumos para cultivar os grãos pode fragilizar ainda mais a segurança alimentar mundial, já afetada pela alta de preços

Por André Borges , O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Brasil passou a defender que os fertilizantes sejam itens proibidos de entrar nas listas de sanções comerciais. Não se trata apenas de um interesse local para favorecer o agronegócio brasileiro. O mundo depende, sim, e em grande escala, da produção de alimentos pelo Brasil, e a falta de insumos para cultivar os grãos pode fragilizar ainda mais a segurança alimentar mundial, já afetada pela alta de preços.



Oficialmente, o governo brasileiro não vê risco de faltar alimentos no País. Em último caso, medidas extremas, como restrições à venda de alimentos para outros países, podem ser tomadas para garantir o abastecimento local. Por outro lado, o Brasil só produz 15% do total de fertilizantes necessários para o uso anual.

Trator carregado de fertilizantes perto de Brasília; Brasil é o quarto maior produtor dos principais grãos e responde por 7,8% da produção mundial. Foto: Adriano

Machado/Reuters

A dependência dos outros países em relação aos alimentos do Brasil é alta. Dados de junho de 2021 compilados pela Embrapa mostram que o Brasil responde por 50% do mercado mundial de soja e que alcançou, em 2020, o posto de segundo maior exportador de milho.

O Brasil é o quarto maior produtor dos principais grãos (arroz, cevada, soja, milho e trigo) e responde por 7,8% da produção mundial. Além disso, o País é o segundo maior exportador de grãos do mundo, com 19% do mercado internacional. Em 2020, o rebanho bovino brasileiro foi o maior do mundo, com 14,3% do total, ou 217 milhões de cabeças, seguido pela Índia, com 190 milhões.

“Estamos falando de segurança alimentar. Já temos 800 milhões de pessoas no mundo que comem muito mal. Se a gente não produzir, teremos muito mais gente passando fome”, disse ao Estadão a ministra da Agricultura, Tereza Cristina. “Por isso, queremos que fertilizantes não sejam incluídos na lista de sanções. Não é possível produzir sem os fertilizantes, e sabemos que o potássio é um recurso finito.”

Alternativas



Por causa da crise entre Rússia e Ucrânia, o Brasil tem buscado alternativas aos insumos que compra daquela região. Negociações e contatos diplomáticos estão em andamento com países como Canadá, Chile e Jordânia, embora a efetivação desses acordos dependa, na prática, de investimentos e contratos entre empresas privadas. Hoje, o Brasil compra da Rússia cerca de 30% dos fertilizantes necessários para a produção.

O País possui estoque de fertilizantes para os próximos três meses, mas há preocupação com as safras que começarão a ser plantadas entre setembro e dezembro. “Estamos olhando para frente, nos antecipando aos fatos, para evitar um problema”, disse Tereza Cristina.

Na semana passada, durante reunião organizada pelo Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA), a preocupação com a falta de alimentos foi tema central do debate entre ministros da agricultura de 34 países americanos que compõem a organização. O encontro foi uma convocação de Tereza Cristina, que preside o Conselho Interamericano da Agricultura (IABA). O pedido é de que haja acesso aos principais insumos para a produção, de forma a evitar a escassez de alimentos e mitigar o aumento dos preços.

O secretário de Agricultura dos EUA, Tom Vilsack, disse que as cadeias de negócios do setor estão enfrentando um desafio sem precedentes e defendeu o trabalho em conjunto, entre os países, para facilitar o comércio e garantir a segurança alimentar. Agnes Kalibata, ex-ministra da Agricultura de Ruanda e presidente da Aliança para uma Revolução Verde na África (Agra), alertou que há grande preocupação com o avanço da fome no continente africano. “Dependemos do comércio global e mais de 50 milhões de pessoas podem ser afetadas no curto prazo”, disse. Houve consenso de que os fertilizantes devem ter o mesmo tratamento prioritário dado aos alimentos em sanções ligadas a conflitos como o atual.

Em fevereiro, as exportações do agronegócio alcançaram uma cifra recorde e chegaram a US\$ 10,51 bilhões, 65,8% mais do que em fevereiro de 2021. O Ministério da Agricultura avalia que o crescimento é reflexo do aumento dos preços dos produtos, além da alta na quantidade exportada.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/03/2022*

BRASIL TEM PROJETOS DE R\$ 5 BI PARA A EXPLORAÇÃO DE NÍQUEL, USADO EM CARROS ELÉTRICOS

Mineradoras investem em aumento da produção até 2025, de olho em mercado aquecido pelo uso do metal em baterias de carros elétricos; Rússia, afetada por sanções, é o maior produtor mundial do metal

Por Bruno Villas Bôas, O Estado de S.Paulo

RIO - Usado em baterias de carros elétricos e estratégico na transição energética, o níquel vai receber investimentos de pelo menos US\$ 1,06 bilhão (cerca de R\$ 5 bilhões) em aumento de produção no Brasil até 2025, segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) obtido pelo Estadão/Broadcast. O valor refere-se a quatro projetos, de três diferentes empresas.

Além da expectativa de maior demanda por causa das mudanças energéticas, o metal tem registrado preços recordes após a invasão da Ucrânia pela Rússia – maior produtor do metal no mundo, motivo de preocupações sobre o abastecimento. O níquel chegou a ser negociado acima de US\$ 100 mil a tonelada em Londres, antes da negociação ser interrompida pela Bolsa de Metais de Londres (LME, na sigla em inglês), no início deste mês.



Operação de níquel da Anglo American em Goiás; empresa espera investir R\$ 2 bilhões em cinco anos Foto: Daniel Mansur / Anglo American

Um dos projetos em curso no Brasil é da Piauí Níquel Metais, do grupo Brazilian Nickel, sediado em Londres. Segundo o presidente da empresa, Guilherme Jácome, a primeira fase de operação na mina, localizada no município de Capitão Gervásio de Oliveira (PI), será iniciada até junho, com capacidade de 1.500 toneladas por ano de níquel

contido. O produto é usado especialmente em aço inox e baterias.

“A produção inicial é pequena, mas estamos desenvolvendo o projeto básico da segunda fase, que prevê a produção de 25 mil toneladas de níquel contido por ano, com início das obras no primeiro semestre do ano que vem”, diz Jácome, acrescentando que o investimento pertencia inicialmente à Vale, nos anos 2000, quando a mineradora tinha uma carteira mais ampla de iniciativas.

O levantamento do Ibram mostra que o principal investimento em níquel está programado pela Horizonte Minerals, em dois projetos. O maior deles prevê US\$ 500 milhões (cerca de R\$ 2,5 bilhões) para expansão da capacidade de produção da mineradora britânica em Conceição do Araguaia, no Pará. Outra iniciativa de grande porte prevista é da Atlantic Nickel na mina de Santa Rita, na Bahia, uma das maiores do tipo a céu aberto no mundo

Mais investimentos

Uma das grandes do setor no País é a Anglo American, que produz níquel em Niquelândia, em Goiás. Segundo a empresa, serão investidos cerca de R\$ 2 bilhões no negócio nos próximos cinco anos, incluindo, nesse caso, a continuidade dos negócios e melhorias em segurança, além do aumento de produção. Por não envolver apenas aumento de capacidade, esse investimento não está no estudo do Ibram.

Eduardo Caixeta, diretor das Operações de Níquel da Anglo American no Brasil, afirma que a empresa está desenvolvendo um projeto de briquetagem – sistema de aglomeração dos finos presentes no minério. “A expectativa é de que a inovação aumente a capacidade de produção, além de trazer melhorias em eficiência com redução de consumo de energia, segurança operacional e estabilidade da planta pirometalúrgica (processo da produção que envolve altas temperaturas).”

Demanda

O Brasil ainda tem participação tímida na produção global do metal. Apesar de a Vale ser uma das grandes produtoras globais, parte significativa de sua produção está no Canadá, fruto da aquisição da Inco em 2006. A mineradora também é produtora de níquel na Indonésia e tem produção própria no Brasil. Em 2021, a Vale produziu 168 mil toneladas no mundo, 8,5% abaixo de 2020.

Segundo o analista Ilan Arbetman, da Ativa Investimentos, a Vale sempre foi forte na produção de metais básicos, especialmente níquel e cobre. Arbetman afirma que o mercado de níquel teve forte demanda nos últimos dois anos, por conta da questão de baterias para carros e componentes eletrônicos. Mas as empresas ainda avaliam o nível de investimento válido para explorar o metal.

“Existe um trabalho de estimativa de demanda para ver quanto vale ter foco maior em metais básicos como o níquel. Existe uma potencialidade nesse mercado que o mundo ainda está descobrindo, aos poucos. A Vale e outras companhias estão vendo a melhor forma de se adequar

a isso”, disse o analista, citando esforços da Vale para que a divisão de metais básicos seja melhor precificada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/03/2022

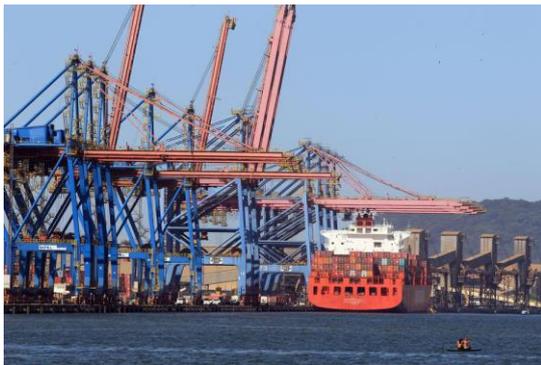
GOVERNO ZERA TRIBUTOS DE IMPORTAÇÃO DE ETANOL E DE ALIMENTOS, COMO CAFÉ E MACARRÃO; VEJA OS PRODUTOS

Objetivo do governo é reduzir o custo de importação e diminuir o preço final dos produtos; medida terá duração até o fim do ano

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo reduziu tributos de importação de etanol, alguns alimentos e bens de informática e de capital. De acordo com o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, a renúncia fiscal total será de R\$ 1 bilhão com as medidas. A redução será temporária, com duração até o fim do ano.

No caso dos alimentos, serão reduzidos a zero itens da cesta básica com maior peso no INPC: café (que era de 9%), margarina (10,8%), queijo (29%), macarrão (14%), açúcar (16%) e óleo de soja (9%).



O Reporto suspende a cobrança de IPI, PIS/Cofins e Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens no segmento de portos e ferrovias Foto: Werther Santana/Estadão

Também foi zerado o tributo sobre etanol, que era de 18%. A intenção é que, com isso, haja um impacto de R\$ 0,20 no preço da gasolina, já que o etanol é misturado no combustível.

Esse efeito se dá porque o produto é adicionado à gasolina, além de ser um concorrente direto do combustível. Ele ressaltou que houve alta de 37% no preço do etanol nos últimos 12 meses, que acaba acompanhando o movimento de subida da gasolina. "Intenção é que com redução de tributo sobre importação de etanol haja choque de oferta", afirmou Ferraz. A medida passa a valer a partir de quarta-feira, 23, tanto no caso do etanol, quanto no dos alimentos.

Também foi reduzido em 10% a tarifa para importação de bens de informática e capital. No ano passado, o governo já havia feito uma primeira redução de 10% para esses produtos. A redução entra em vigor a partir de abril.

O corte foi aprovado em reunião da Câmara de Comércio Exterior (Camex), grupo que reúne representantes de vários ministérios, além da Presidência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/03/2022

ECONÔMICO
Valor
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ANTAQ QUER SOLUÇÃO PARA FALTA DE CONTÊINERES

Entre outras medidas, agência estuda responsabilizar armadores por parte dos problemas

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Flavia Takafashi: “Queremos reduzir, ao máximo, o impacto dessa crise” — Foto: Divulgação

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) pode responsabilizar os armadores (donos de navio) por parte do problema da escassez de contêineres que surgiu com a pandemia da covid-19. Para isso, a agência vai acompanhar de perto a programação de rotas para os portos brasileiros.

“Queremos reduzir, ao máximo, o impacto dessa crise, que é mundial. Não podemos diminuir o preço do frete, colocar mais contêineres no

mercado nem criar mais empresas de navegação. Vamos atuar dentro da regulação brasileira”, disse a diretora da agência Flávia Takafashi.

Ao observar os efeitos da falta de contêineres no país, a Antaq identificou práticas que deverão ser combatidas. É sabido que a decisão dos navios de “pular” alguns portos para cumprir prazos de entregas (omissão de escala) é recorrente em todo mundo, justificada pelo momento de alta demanda pelo transporte marítimo.

Em entrevista ao Valor, a diretora da Antaq ressalta que, no Brasil, os armadores têm privilegiado portos com terminais verticalizados - ou seja, onde eles têm participação societária. Ela explicou que a participação cruzada é permitida, não chega a ser considerada um conflito de interesse. Mas a agência deve pedir o envio das programações de paradas para que o problema de omissão não penalize os portos considerados de “bandeira branca”.

As omissões também atingem os portos das principais rotas marítimas que movimentam navios entre Estados Unidos, Europa e Ásia. Takafashi reforçou que a demanda por produtos manufaturados, impulsionada principalmente pelo e-commerce, dificulta a dinâmica racional dos fluxos de contêineres cheios e vazios. Segundo ela, os armadores alegam que pouco pode ser feito para contornar a situação.

Na prática, o desajuste no setor veio do fechamento de portos somado ao aquecimento do comércio internacional. De um lado, exportadores são penalizados com atrasos na entrega de produtos, alta de preço do frete e cobranças pelo tempo de permanência da carga nos portos. De outro, os terminais portuários convivem com a perda de produtividade com pátios lotados.

Em relação ao custo extra para os exportadores, pela carga que fica parada nos terminais à espera dos navios, Takafashi avalia definir um novo “rito” de cobrança. Segundo ela, o ideal é que o terminal não cobre dos usuários em casos de omissões de escala.

A diretora explica que os exportadores assumem o custo da estadia por serem os titulares da carga naquele momento. Neste caso, a Antaq pode recorrer à norma que aloca o custo da ineficiência a quem “deu causa” ao atraso, o que pode gerar uma fatura extra para o navio que não atracou no porto para levar a carga.

“A Antaq não regula o quanto o terminal vai cobrar por armazenar aquela carga, porque os preços são livres. Mas atuamos em cima da abusividade”, disse.

A diretora conta que o órgão regulador não pretende atuar com a imposição de sanções ao setor, apenas fazer “alguns ajustes”. No ano passado, a agência chegou a expedir cautelares para coibir cobranças abusivas pelos terminais, que reclamam de operação ineficiente com pátios lotados.



Takafashi coordena o grupo de trabalho criado pela Antaq, em outubro do ano passado, para monitorar a situação e propor medidas regulatórias contra os efeitos da escassez de contêineres. Ela pontua que, apesar de registrar menos atracações, o volume de carga de contêineres aumentou 11% no último ano.

“Antes, o exportador embarcava três contêineres, agora manda dez de uma vez”, disse. Hoje a Antaq comemora 20 anos de criação.

O especialista em transporte marítimo Leandro Barreto avalia que a Antaq deve ter cautela ao impor medida regulatória. Ele disse que reguladores de todo mundo estão sendo cobrados a reorganizar o transporte marítimo.

“As omissões de escala não atingem só o Brasil. Temos que tomar cuidado para não onerar as rotas que vêm para cá. Podemos agravar o problema por aqui, com fretes mais caros ou perdendo navios para outras rotas”, disse Barreto, que é sócio diretor da consultoria Solve Shipping.

O consultor acredita que a preferência de armadores pela escala em alguns portos, em detrimento de outros, está relacionada à capacidade de operação.

“Como a maioria dos navios está atrasada, fora da janela, eles buscam o porto que oferece mais carga. Pode ser uma mera decisão operacional”, afirmou. “Não acho que a Antaq tenha que ficar parada, mas, nesse caso, as medidas tendem a ter um efeito muito limitado”, acrescentou.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/03/2022*

MERCADO LIVRE VAI INVESTIR R\$ 17 BI NO BRASIL EM 2022, 70% A MAIS DO QUE EM 2021

“Parte significativa” dos recursos deve ser aplicada no Mercado Pago, com expectativa de criação de novos serviços e produtos na conta digital, dentro do plano de montar um sistema único integrado

Por Adriana Mattos, Valor — São Paulo

O Mercado Livre vai ampliar em 70% o investimento no Brasil em 2022, com o montante atingindo R\$ 17 bilhões, frente aos R\$ 10 bilhões anunciados no ano passado. O volume informado hoje ao Valor é recorde, como já tem sido há alguns anos, já que a empresa vem elevando os desembolsos no país anualmente.

Isso reforça o poder de fogo da companhia no seu “markeplace” num cenário de aumento da disputa entre as varejistas locais (Americanas, Magazine Luiza) e as plataformas digitais (AliExpress, Shopee) concorrentes.

Apesar de os concorrentes também acelerarem desembolsos no país, chegando a dobrar valores anuais, o montante está bem acima dos investimentos das plataformas brasileiras, que não superam os R\$ 2 bilhões ao ano.

A Americanas investiu R\$ 1,7 bilhão em 2021 e o Magazine Luiza, R\$ 1,1 bilhão — neste valor está apenas o montante de “capex” e não inclui despesas.

Segundo informou a empresa ao Valor, “parte significativa” dos recursos deve ser aplicada no Mercado Pago, com expectativa de criação de novos serviços e produtos na conta digital, dentro do plano de montar um sistema único integrado. Um dos focos será desenvolver ações voltadas à inclusão e educação financeira, diz o grupo.

Já no braço de comércio eletrônico, serão abertos quatro novos centros de distribuição no Estado de São Paulo — o primeiro já foi aberto neste começo do ano e outros três saem do papel até dezembro. O movimento tende a reduzir o prazo de entrega no maior mercado consumidor brasileiro, onde a empresa já distribui em até 24 horas parte dos produtos que ficam armazenados em seus galpões.

Destes três novos centros de distribuição, dois estarão em Barueri e um em Araçariçuama, interior do Estado. Ao aumentar a área de armazenagem aos vendedores da plataforma, o Mercado Livre deve tentar fechar mais contratos de gestão das entregas desses “sellers”, de quem ela cobra taxas de comissão que formam boa parte de sua receita.

Os quatro centros aumentam a capacidade de distribuição para mais de 2 milhões de pacotes — desde 2018, o grupo foi reduzindo sua dependência dos Correios para tentar melhorar o nível de serviço logístico.

A empresa informou ainda que deve chegar a 12 centrais no país até o fim de 2022, além de 17 “cross dockings” (espécies de depósitos para despacho rápido) e 3 mil agências (postos de coleta e retirada de produtos). São feitos envios no mesmo dia para 50 cidades, cujos CEPs respondem por 20% das vendas no país, e até um dia para 2,1 mil cidades (75% das entregas).

Nos últimos anos, estavam incluídos nos investimentos do grupo alguns gastos e despesas operacionais, mas a empresa reforçava que o valor era majoritariamente em “capex”, que incluem desembolsos em novas estruturas, equipamentos, sistemas, entre outros.

O foco do grupo no Brasil reflete em parte a relevância da operação nos resultados globais, já que o país responde por cerca de 53% das vendas transacionadas na plataforma (chamado “GMV”) nos 19 países em operação, e pouco mais de 40% da receita líquida (são 74 milhões de usuários por aqui). No Brasil, houve um avanço 62,4% na receita (em reais) e 22,7% no GMV de outubro a dezembro.

O anúncio dos investimentos ocorre num momento em que mercado on-line vem debatendo a adoção de posturas mais racionais para preservar rentabilidade e reduzir pressões em despesas, com repasse de aumento nos custos internos (como frete) aos lojistas nos últimos meses.

Mercado Livre que deve chegar a 12 centros de distribuição no país até o fim de 2022, além de 17 “cross dockings” (espécies de depósitos para despacho rápido) e 3 mil agências (postos de coleta e retirada de produtos) — Foto: Silvia Costanti / Valor

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/03/2022

ENEVA (ENEV3) MIRA EXPANSÃO PELO PAÍS

Maior operadora privada de gás natural do Brasil, a Eneva (ENEV3) tem recomendação de compra e preço-alvo de R\$ 15,50

Por Investe Safra



Eneva é uma boa escolha de longa prazo — Foto: Getty Images

A Eneva (ENEV3) reportou EBITDA de R\$ 843 milhões (+39% A/A), 30% acima de nossas estimativas e 28% acima do consenso. O Lucro Líquido reportado foi de R\$ 489 milhões (-29% A/A).

Os resultados foram fortes e acima das expectativas, explicados principalmente por resultados melhores do



que o esperado do braço de carvão, que também foi impulsionado por +R\$150mm de reversões de impairment de Itaqui, sem efeito caixa.

O braço de carvão apresentou forte resultados com um EBITDA ajustado de R\$ 206 milhões, 80% acima de nossas estimativas, beneficiando-se aumento do CVU impulsionado por preços internacionais de carvão mais altos, enquanto os estoques foram precificados em níveis mais baixos.

Revisão de ENEV3

Atualizamos em fevereiro nossas estimativas e preços-alvo para as ações do setor de energia elétrica. No geral, assumimos premissas mais conservadoras refletidas em taxas de desconto mais altas e, portanto, preços-alvo mais baixos para a maioria das empresas da cobertura.

As eleições podem aumentar a volatilidade geral e trazer um fluxo de notícias negativas para o setor, mas sem prejudicar os fundamentos. Esperamos ainda um pipeline movimentado para o setor em 2022, na medida em que o aumento das taxas de juros pode tirar os recém-chegados do jogo.

Em relação a geradoras, vemos que a crise hídrica não é mais um problema para 2022, pois os volumes de chuva são bons e os reservatórios estão se recuperando rapidamente.

Como os custos de energia atingiram níveis elevados no ano passado, vemos possíveis problemas se movendo em direção às distribuidoras, pois esperamos altos aumentos de tarifas pressionando as taxas de inadimplência e perdas.

As transmissoras continuam a ser a melhor jogada defensiva do setor. Embora os preços não sejam baixos, um bom rendimento de dividendos e proteção podem ajudar o desempenho do segmento.

Nesse contexto, a Eneva (ENEV3) é uma boa escolha de longo prazo, seguindo com seu plano de expansão em 2022, visto que diversas oportunidades de crescimento se apresentam para eles em todas as regiões do Brasil.

A empresa entrou recentemente no segmento de energias renováveis através da aquisição da Focus Energy, enquanto expande sua presença em usinas a gás através da vitória no leilão de capacidade de reserva em dezembro passado.

Plano de ENEV3

Realizado no dia 08 de fevereiro, o Eneva Investor Day 2022 trouxe um plano detalhado e ambicioso para a próxima década. A Eneva (ENEV3) visa uma grande expansão geográfica e diversificação operacional, trazendo também diversas oportunidades de crescimento.

Em nossa visão, a Eneva está reafirmando sua posição de player em crescimento e consolidação, ainda o único relevante no segmento de gás natural. A diversidade de opções de crescimento mais do que supera a frustração do episódio de Urucu, que terminou sem acordo com a Petrobras.

O sentimento geral do evento foi muito positivo, principalmente pelo fato de a Eneva usufruir dos benefícios de estar sozinha em um segmento de baixa competitividade. Mantemos uma classificação compra para a Eneva. Vemos a empresa como um player de alta qualidade pronto para o crescimento e acreditamos que a empresa seria capaz de capturar benefícios conhecidos e desconhecidos provenientes da diversificação e expansão operacional.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/03/2022

FUTUROS DE MINÉRIO CAEM 3,6% NA BOLSA DE DALIAN, NA CHINA

Medidas do governo para conter o surto da variante ômicron do coronavírus impactam diretamente na operação de usinas siderúrgicas e na demanda pela matéria-prima do aço
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto : Pixabay

Os preços do minério de ferro ampliaram a queda no mercado futuro nesta terça-feira (22), em meio às novas medidas de isolamento adotadas para conter o avanço da covid-19 na China, com impacto direto na operação de usinas siderúrgicas e na demanda pela principal matéria-prima do aço.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados, para maio, encerraram o dia com baixa de 3,6%, para 799 yuan por tonelada.

De acordo com a consultoria Mysteel, mais siderúrgicas em Tangshan, principal polo de produção de aço na China, foram obrigadas a reduzir a operação nos altos-fornos devido à escassez de matérias-primas e outros insumos.

Para evitar a disseminação da covid-19 para outras regiões, as autoridades chinesas impuseram bloqueios em portos e rodovias, dificultando o escoamento interno de produtos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/03/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

GOVERNO DECIDE ZERAR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO SOBRE ETANOL ATÉ DEZEMBRO

Taxa atual é de 18% para trazer combustível de países externos ao Mercosul. Medida se soma ao pacote implementado pelo Executivo para tentar frear a alta dos combustíveis nas bombas.

Por Ana Paula Castro e Mateus Rodrigues, TV Globo e g1 — Brasília

O governo federal anunciou nesta segunda-feira (21) que vai zerar o imposto de importação do etanol até 31 de dezembro deste ano.

A decisão foi tomada pela Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia e ainda precisa ser publicada para entrar em vigor. Segundo o ministério, as duas medidas devem ser publicadas no Diário Oficial da União de quarta-feira (23).

De acordo com o secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, a medida pode baratear a gasolina nas bombas de combustível em até R\$ 0,20 por litro. Isso não significa,

no entanto, que a diferença será repassada ao consumidor, já que o cenário internacional continua instável.

“Isso é uma análise estática, os preços eventualmente podem continuar subindo. O que significa que, na prática, essa medida estaria diminuindo ou arrefecendo a dinâmica de crescimento numa magnitude da ordem de R\$ 0,20”, explicou Guarany.

Atualmente, segundo o governo, o imposto é de 18% sobre o etanol que venha de fora dos países que integram o Mercosul. O Brasil também negocia cotas específicas de imposto zero com países como os Estados Unidos – acima do volume acordado, cada litro adicional está sujeito à tarifa de importação.

Desde 2021, o governo vem adotando uma série de medidas para tentar frear a escalada do preço dos combustíveis nos postos – uma situação que se agravou ainda mais desde que a Rússia, grande produtora de petróleo, invadiu a Ucrânia em fevereiro e foi alvo de retaliações comerciais dos Estados Unidos e da União Europeia.

Além de baratear o litro do etanol comum e do etanol aditivado vendido nos postos, a decisão pode ajudar a conter a alta dos preços da gasolina – que, por lei, é misturada com uma parcela de etanol antes de chegar ao tanque dos veículos.



A alta expressiva no preço da gasolina levou os motoristas de carros flex a abastecerem os veículos, cada vez mais, com o etanol “puro” nas últimas semanas. Veja no vídeo abaixo:

Clique aqui para assistir a reportagem – Com preço da gasolina nas alturas, a venda de etanol subiu mais de 20% em fevereiro →
<https://globoplay.globo.com/v/10406781/>

“O preço dos combustíveis apresentou alta muito acelerada nas últimas semanas, em função do conflito no Leste Europeu. O objetivo dessa redução do imposto de etanol é permitir que um preço mais baixo no etanol, diluído ao combustível, ao petróleo, possa apresentar preço ainda mais baixo pra população”, detalhou a secretária-executiva da Câmara de Comércio Exterior (Camex), Ana Paula Repezza.

No Brasil, o etanol nacional e o importado são usados para a mesma função. O Brasil produz majoritariamente a partir da cana-de-açúcar, enquanto outros produtores, como os EUA, extraem o álcool do milho e de outras lavouras.

Imposto zero para alimentos básicos

A Camex também anunciou nesta segunda a redução a zero da alíquota de importação sobre seis itens da cesta básica que mais pesam no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC): café, margarina, queijo, macarrão, açúcar cristal e óleo de soja.

As alíquotas de importação em vigor atualmente para esses produtos variam entre 9% (café e óleo de soja) e 28% (queijo).

O governo também decidiu cortar em 10% a alíquota do imposto de importação cobrado sobre eletroeletrônicos, máquinas e equipamentos. Medida similar já tinha sido anunciada em março de 2021 – em relação ao início do ano passado, portanto, a redução chega a 20%.

Segundo o governo, somadas, as renúncias fiscais anunciadas devem gerar uma renúncia fiscal de cerca de R\$ 1 bilhão em 2022.

“Estamos preocupados com o impacto da inflação sobre a população [...]. Estamos definindo redução a zero da tarifa de importação de pouco mais de sete produtos (...). Tentando gerar um benefício maior pra população, obviamente isso não resolve a inflação, inflação a gente ataca com política monetária, são outros instrumentos, mas gera um importante incentivo”, afirmou Marcelo Guarany.

“Estamos preocupados com o impacto da inflação sobre a população. Estamos definindo redução a zero da tarifa de importação de pouco mais de sete produtos até o final do ano. Isso não resolve a inflação – isso é com política monetária –, mas gera um importante incentivo”, afirmou Marcelo Guarany.

A redução a zero da alíquota de importação sobre etanol e os seis itens da cesta básica terá vigência imediata, a partir da publicação da norma.

Já a redução da alíquota do imposto de importação cobrado sobre eletroeletrônicos, máquinas e equipamentos entrará em vigor no dia 1º de abril.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 22/03/2022*

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SHELL PROPÕE PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE PARA SER O MAIOR FORNECEDOR DO BRASIL

Da Redação OFFSHORE 22 Março 2022



Em seus esforços para se reformular a partir de energia de combustível fóssil, a Shell anunciou um plano ambicioso para desenvolver novos projetos de energia eólica offshore na costa do Brasil. A gigante da energia anunciou que solicitou licenças ambientais do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) que a tornariam a maior operadora de instalações de geração eólica offshore do país.

A Shell propôs construir seis projetos de geração de energia eólica com capacidade combinada de 17 gigawatts localizados ao longo da costa em seis estados. Esses projetos dariam à Shell a maior capacidade de licenciamento do Brasil, superando a Ventos do Atlântico, que está propondo 15 GW em seus cinco projetos. Outras grandes empresas, incluindo Equinor e Petrobras, também propuseram um grande desenvolvimento eólico offshore para o Brasil, com o Ibama informando que está analisando propostas para um total de aproximadamente 80 gigawatts de geração de energia eólica offshore.

A Shell disse que planeja iniciar os estudos ambientais para os projetos eólicos offshore ainda este ano. Atualmente, a Shell, como todos os concorrentes para as licenças de energia eólica offshore, aguarda que o governo brasileiro finalize a regulamentação da geração eólica offshore.

Em janeiro, o governo publicou um decreto estabelecendo regras para a geração de energia eólica offshore no Brasil. No entanto, uma análise do Congresso ainda está pendente antes que o quadro seja finalizado. Entre as questões ainda por resolver está a ligação da energia eólica à rede nacional. No entanto, o governo definiu as regras para viabilizar os estudos offshore necessários e a identificação de áreas adequadas para o desenvolvimento de projetos eólicos offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/03/2022

EPL FAZ ESTUDO INÉDITO PARA PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Março 2022



Essa será a primeira concessão de canal de acesso portuário do Brasil

Nesta segunda-feira (21), a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) entregou ao Ministério da Infraestrutura os estudos para a concessão do acesso aquaviário ao Porto de Paranaguá, no Paraná. Trabalho inédito no país, o estudo tem por objeto transferir para a iniciativa privada a operação do trecho aquaviário compreendido entre o mar aberto e o cais do porto. O projeto mantém as demais funções de autoridade portuária a cargo da

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

De acordo com estimativa do Ministério da Infraestrutura, o vencedor do leilão realizará investimentos na ordem de R\$ 1,05 bilhão nos primeiros quatro anos de implantação do empreendimento. Dentre as melhorias previstas, destaca-se a ampliação da capacidade do acesso aquaviário, que se tornará apto a receber navios de maiores dimensões, a exemplo de porta-contêineres da classe New Panamax, com calado máximo operacional previsto de 15,5 metros, bem como graneleiros Capesize, de até 125 mil TPB. O estudo prevê ainda a realização de serviços de dragagem de manutenção, balizamento náutico, sistema Vessel Traffic Service (VTS), levantamentos batimétricos e gestão ambiental. O prazo da concessão será de 25 anos.

Atualmente, a exploração e gestão de acessos aquaviários de portos organizados no país são prestados pelas autoridades portuárias, sendo financiados pela cobrança da Tarifa Inframarc, que é paga pelos armadores ou requisitantes. A concessão do acesso aquaviário desenvolvida pela EPL prevê o pagamento da tarifa à concessionária.

Segundo o diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, a experiência da EPL em arrendamentos portuários permite desenvolvimento de soluções inovadoras para ampliar os investimentos privados no setor.

“Esse é o primeiro projeto de concessão de infraestrutura de acesso aquaviário do Brasil. Com o trabalho, a EPL traz uma nova solução para os investimentos em dragagem. O sucesso desse projeto vai revolucionar o Porto de Paranaguá, que é o segundo maior porto público em movimentação no país”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/03/2022

GRANEL QUÍMICA INAUGURA EXPANSÃO DE TERMINAL NO PORTO DO ITAQUI, NO MARANHÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 21 Março 2022*



Obra recebeu investimento de R\$ 85 milhões

A Granel Química, empresa de terminais para movimentação e armazenagem de grãos líquidos e, também de carga seca, inaugura no dia 24 de março a expansão de seu Terminal 1 no Porto do Itaqui, em São Luís (MA). Com investimento de R\$ 85 milhões, o terminal ganhará mais seis tanques em aço em carbono, elevando a sua capacidade de armazenagem do Terminal 1 para 96 mil metros cúbicos, representando um aumento de cerca de

30%.

A Granel Química possui também o Terminal 2, próximo da região portuária do Itaqui, com capacidade de armazenagem de 50 mil metros cúbicos, ambos estão conectados, permitindo operações integradas.

“A expansão do terminal no Maranhão é mais um passo importante no longo caminho de crescimento da companhia, consolidando ainda mais nossa posição no mercado brasileiro e contribuindo para o desenvolvimento econômico da região e do Brasil. Com a obra e a operação, geramos mais de 250 postos de trabalho direto e indireto”, afirma Edson Souki, gerente geral da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/03/2022

PHDSOFT ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE 2022

Da Redação *ESPECIAL NAVALSHORE 21 Março 2022*

Empresa de engenharia e tecnologia líder no desenvolvimento de gêmeos digitais, a Phdsoft (<https://phdsoft.com/pt/>) estará presente na Navalshore 2022 participando do estande do Cluster Tecnológico Naval do Estado do Rio de Janeiro.

"O setor naval faz parte do DNA da Phdsoft. O primeiro contrato do C4D, nosso gêmeo digital, foi assinado em 1993 com a Transpetro. Hoje atendemos diversas plataformas de produção de petróleo em operação no mundo e assinamos, no ano passado, contrato com o Porto de Houston, nos Estados Unidos", afirma Duperron Marangon Ribeiro, CEO da Phdsoft.

O executivo observa que a indústria naval sempre embarcou muita tecnologia de ponta, com o uso pioneiro de sensores, radares, GPS, e hoje busca o desenvolvimento de navios inteligentes com o uso de internet das coisas e gêmeos digitais.

"Esse é um segmento que demanda tecnologia e inovação para responder às exigências e garantir a participação das empresas do setor em um mercado global, em que a competitividade é mensurada pela eficiência de seus recursos tecnológicos", reforça.

Para Raimar van den Bylaardt, diretor de Inovação da Phdsoft, a presença da empresa na Navalshore representa o engajamento e a participação efetiva na agenda do Cluster Tecnológico Naval com o objetivo de recuperar a tradição do estado na construção, manutenção preventiva e reparos de embarcações.

"A PhDsoft traz a possibilidade da redução dos custos e tempo de docagem dos navios, ao oferecer o Web Digital Twin C4D que permite, entre outros benefícios, prever com antecipação e gerar a lista de materiais necessários antes de chegar ao estaleiro, permitindo assim a programação dos serviços e a aquisição prévia dos materiais, o que significa aumento de competitividade dos estaleiros cariocas e maior disponibilidade operacional dos navios", explica.

O estante do Cluster Tecnológico Naval ocupará os espaços E3 e E4 da Navalshore. Maior feira da indústria de construção naval da América Latina, o evento acontece de 16 a 18 de agosto, no Centro de Convenções Sulamérica, no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/03/2022

SUAPE INVESTE R\$ 37 MILHÕES PARA CONCLUIR RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE PROTEÇÃO DO PORTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Março 2022



Terceira etapa da obra deve ser concluída no primeiro semestre do ano que vem

O Complexo Industrial Portuário de Suape deu início à terceira e última etapa das obras de recuperação do molhe do atracadouro, que serve como barreira de proteção para cais e píeres, onde são realizadas as operações de carga e descarga de mercadorias. A intervenção é parte de um pacote de obras para ampliar a segurança da infraestrutura portuária. Entre serviços de manutenção e investimentos, Suape planeja investir até R\$ 71 milhões em melhorias ao

longo de 2022. Deste valor, R\$ 63 milhões já estão empenhados em contratos firmados. A obra do molhe deverá ser concluída no primeiro semestre do próximo ano e o valor do investimento nesta última etapa é de R\$ 37 milhões. As fases anteriores foram concluídas com investimentos de R\$ 24,3 milhões.

A obra do molhe é uma importante intervenção que consiste na recuperação da estrutura de pedras que serve de barreira de proteção contra a força das marés altas na área portuária. A estrutura permite que as operações, sobretudo no porto externo, onde ocorrem movimentações de granéis líquidos e produtos químicos, sejam realizadas com menor interferência de correntes marítimas e ondas. Nesta etapa, um trecho de 1.690 metros está sendo recuperado, com a colocação de blocos de pedras que variam de 300 quilos a 12 toneladas.

O titular da Diretoria de Engenharia de Suape, Cláudio Menna Barreto Valença, destaca que a restauração do molhe se soma a outras obras desenvolvidas para dotar todo o complexo de melhor estrutura para receber novas cargas, empresas e negócios. "Acreditamos que esse conjunto de intervenções, que também inclui aumento da profundidade (calado) na área dos cais e píeres, manutenção preventiva e recuperação estrutural de píeres; adoção de iluminação de LED no porto e restauração do Prédio da Autoridade Portuária (PAP), permitirá que tenhamos operações mais robustas em Suape, atraindo novos parceiros e investimentos. Além disso, a recuperação do molhe possibilitará que as operações se mantenham seguras pelos próximos 30 anos", disse.

O diretor-presidente da estatal, Roberto Gusmão, acrescenta que o pacote de obras em curso tornará o porto mais moderno e sustentável. "Todo o planejamento realizado hoje tem por finalidade dotar Suape da melhor infraestrutura possível, para que possamos gerar novas oportunidades e atrair mais negócios para o Estado. Também está em andamento o Programa de

Inovação, que modernizará as operações portuárias e favorecerá o desenvolvimento sustentável, aliado às práticas ESG (sigla em inglês para governança ambiental, social e corporativa). Com esse conjunto de intervenções, vamos criar um ambiente digital”, pontua. O termo digital é a fusão entre as palavras “físico” e “digital”, promovendo a integração dos processos de uma empresa.

Torre de controle

Outra obra de grande importância para o porto deverá ser concluída até o fim de maio. Trata-se da construção da nova Torre de Controle de Operações, que está sendo erguida ao lado da entrada do porto interno, na área da estrutura anterior, demolida para a nova intervenção. O equipamento é destinado aos profissionais responsáveis pelo controle do tráfego de navios e será constituído de uma estrutura formada por contêineres, perfis metálicos e concreto. O projeto inclui salas para controle de tráfego, administração, coordenação, praticagem e espaço de reunião para 10 pessoas. Além disso, haverá recepção, mirante, guarita de apoio para o pessoal da vigilância, vestiários e espaço para armazenagem de novos equipamentos. A torre terá 269,40 metros quadrados de área, distribuídos em três pavimentos. O investimento total é de R\$ 2,7 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/03/2022

CDFMM PRIORIZA R\$ 804 MILHÕES PARA 12 NOVOS PROJETOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 21 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Na primeira reunião do ano, conselho diretor aprovou destinação de outros R\$ 225 milhões para projetos reapresentados. Valores priorizados incluem investimentos para construção, reparo, conversão e modernização de embarcações.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, nesta segunda-feira (21), aproximadamente R\$ 1 bilhão em projetos da indústria naval. Desse montante, R\$ 803,8 milhões serão destinados para 12

novos projetos. Outros R\$ 224,7 milhões correspondem a projetos reapresentados, com 180 dias de prazo para contratação de recursos. Na primeira reunião ordinária do ano, o conselho também autorizou a alteração de titularidade de um projeto aprovado em 2021, no valor de R\$ 408 milhões. Os valores priorizados incluem investimentos para construção, reparo, conversão e modernização de embarcações.

O detalhamento da 49ª reunião ordinária do CDFMM será publicado por meio de resolução nos próximos dias. Após a publicação da resolução, as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados: BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia (Basa). A 50ª reunião ordinária, a segunda realizada em 2022, está prevista para o próximo dia 7 de julho, com prazo limite de recebimento de novos projetos até 9 de maio.

Confira abaixo a lista de projetos aprovados na 49ª reunião ordinária do CDFMM:

Novos Projetos

Construção de 1 PSV 4.500 para apoio marítimo — Bram Offshore;

Construção de 2 embarcações do tipo Ferry Boat para transporte de passageiros — Internacional Marítima;

Construção de 1 embarcação do tipo dique flutuante — Internacional Marítima;



Construção de 2 embarcações, sendo uma balsa e um empurrador para navegação interior movido a gás natural — Amazon Green Power Logística (AGP-LOG);

Construção de 14 embarcações de passageiro — SPHIDRO;

Reparo de 2 embarcações do tipo FSV (UT 4.000) para certificação de classe — Baru Offshore;

Reparo de 4 PSVs para certificação de classe — Bram Offshore;

Conversão de 4 PSVs — Bram Offshore;

Conversão de 1 PSV em OTSV para apoio marítimo — Belov Engenharia;

Modernização de 3 PSVs para troca do sistema de posicionamento dinâmico de DP1 para DP2 — Magallanes Navegação Brasileira S.A.;

Conversão de 2 PSVs — Wilson Sons Ultratug;

Modernização de 4 PSVs — Wilson Sons Ultratug;

Projetos Reapresentados

Reparo de 3 embarcações, sendo 1 AHTS e 2 PSVs — Companhia Brasileira de Offshore (CBO);

Modernização de 3 embarcações, sendo 1 AHTS e 2 PSV — Companhia Brasileira de Offshore (CBO);

Reparo com docagem de 14 embarcações sendo 5 do tipo PSVs, 5 AHTS, 2 OSRVs e 2 RSVs — Companhia Brasileira de Offshore (CBO).

Alteração de Projetos (sem alteração de valor solicitado)

Alteração de titularidade do projeto de construção de dois porta-contêineres — de Petrocity Portos S.A. para Petrocity Navegações Ltda

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 22/03/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006