

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 025/2022
Data: 23/02/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AVISA A ANVISA!.....	4
PRAGA QUE NÃO EXISTE NO BRASIL É ENCONTRADA EM CARGA DE ORQUÍDEAS NO PORTO DE SANTOS	5
CRESCEM INVESTIMENTOS PARA EXPLORAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ APROVA REAJUSTE DE PREÇOS DE SETE EMPRESAS DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
ACESSOS SÃO ALGUNS DOS DESAFIOS PARA SANTOS SE CONSOLIDAR COMO HUB PORT, AVALIA DP WORLD	8
TERMINAL DE CONTÊINERES INDIANO DESVIA NAVIOS DEVIDO A ATAQUE DE RANSOMWARE	9
GESTIONAMENTO NOS PORTOS DA EUROPA E DOS EUA PÔE EM CAUSA O DESEMPENHO DAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO ESTE ANO	10
PORTOS DA COLÔMBIA MOBILIZARAM 168,6 MILHÕES DE TONELADAS EM 2021	12
CODEBA REGISTRA SEGUNDO MAIOR CRESCIMENTO ENTRE OS PORTOS PÚBLICOS DO BRASIL	12
SUAPE GARANTE RECURSOS PARA PESQUISA E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	15
BRASIL AVANÇA NO MARCO REGULATÓRIO E PERMITE NOVOS INVESTIMENTOS PRIVADOS EM INFRAESTRUTURA	15
ISTOÉ – DINHEIRO	16
CADE APROVA ASSOCIAÇÃO DE DREYFUS, AMAGGI, CARGILL E OUTROS EM EMPRESA DE FRETE.....	16
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL FECHA JANEIRO EM R\$ 5,616 TRILHÕES, DIZ TESOURO.....	17
PAÍSES DEVEM SEGUIR COM AÇÕES PARA COMBATER A COVID, DIZ DIRETOR DO BANCO MUNDIAL.....	18
PACHECO REFORÇA INTENÇÃO DE VOTAR PACOTE DE COMBUSTÍVEIS HOJE	18
ARRECADAÇÃO EM JANEIRO SOMA R\$ 235,321 BI, RECORDE PARA TODOS OS MESES DA SÉRIE	19
MONEYTIMES	19
COMERC REFORÇA COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA PARA PEQUENAS EMPRESAS	19
APROVAÇÃO DE DESASTIZAÇÃO DA ELETROBRAS (ELET6 E ELET3) ANIMA SETOR ELÉTRICO E AÇÕES PUXAM O IBOVESA	21
NAVAL PORTO ESTALEIRO	22
PORTO DE ITAQUI COMEÇA A TESTAR NOVO BERÇO COM A ATRACAÇÃO DO NAVIO ARBORELLA	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
PETROBRAS, SCGÁS E SULGÁS VENCEM CHAMADA PÚBLICA DO GASBOL.....	23
SHELL PREVÊ APERTO NO EQUILÍBRIO ENTRE OFERTA E DEMANDA DE GNL EM 2022	26
PLANO MAIS ROBUSTO PARA HIDROGÊNIO VERDE FACILITARIA ENTRADA DE INVESTIMENTOS	29
JORNAL O GLOBO – RJ	32
FGTS: GOVERNO QUER LIBERAR SAQUE DE ATÉ R\$ 1.000 POR TRABALHADOR.....	32
PETROBRAS DEVE DIVULGAR LUCRO RECORDE DE R\$ 100 BI. EM 3 ANOS, EMPRESA JÁ DISTRIBUIU R\$ 32,5 BI A AACIONISTAS	33
GRAN PETRO QUER USAR ACESSO A GUARULHOS PARA VENDER COMBUSTÍVEL EM OUTROS AEROPORTOS	34
INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO PAÍS BATE US\$ 4,7 BILHÕES EM JANEIRO, MAIOR RESULTADO PARA O MÊS DESDE 2018	35
PORTO DO RIO TERÁ CAMPUS DO IMPA, POTÊNCIA DA MATEMÁTICA, PARA IMPULSIONAR FUTURO POLO DE STARTUPS	36
LAUDÊMIO: CÂMARA APROVA PEC QUE ACABA COM COBRANÇA DE IMÓVEIS NO LITORAL DO PAÍS.....	37
LEILÃO DE SANTOS DUMONT E GALEÃO: TERMINAL NO CENTRO SERÁ MAIS VOLTADO PARA VIAGENS DE NEGÓCIOS, DIZ FREITAS	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
DESONERAÇÃO DE IMPOSTOS FEDERAIS SOBRE DIESEL E GLP SERÁ ANALISADA POR DESTAQUE.....	40
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR PROPÕE TRANSIÇÃO MAIS SUAVE DE IBS PARA ATRAIR ESTADOS E MUNICÍPIOS	40
GOVERNO PREPARA DECRETO PARA AMPLIAR A PRODUÇÃO DE BIOMETANO NO BRASIL.....	42
COMBUSTÍVEIS E ENERGIA: O QUE OS PAÍSES ESTÃO TENTANDO FAZER PARA CONTER OS AUMENTOS.....	44
VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA NA CCJ DO SENADO FICA PARA 16 DE MARÇO	46



VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
BRASIL REAGE, NA OMC, CONTRA SUBSÍDIOS AGRÍCOLAS E SALVAGUARDAS	47
MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,9% NO MERCADO À VISTA PARA US\$ 137,03 POR TONELADA	49
SANÇÕES E TENSÃO NA UCRÂNIA ELEVAM OS RISCOS PARA A ECONOMIA GLOBAL	49
MAERSK APRENDEU COM OS ERROS, DIZ NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO	51
ÅSGAARD É A NOVA PLATAFORMA DE EMBARCAÇÃO DE APOIO NO PAÍS, APÓS OPERAÇÃO ENTRE MLOG E BOURBON	53
ALTA DOS FERTILIZANTES EM MEIO AO CONFLITO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA PREOCUPA UE.....	54
ME – MOMENTO ECONÔMICO	55
AGEMAR EXPANDE ATUAÇÃO SOBRE AEROPORTOS E ENTRA NO SEGMENTO DE TURISMO	55
PODER 360	58
SETOR PORTUÁRIO É O QUE MAIS ATRAI ÁRABES, DIZ EMBAIXADOR	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	59
GOVERNADOR FLÁVIO DINO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 500 MILHÕES NO PORTO DO ITAQUI.....	59
K-LINE ESPERA INCREMENTAR HUB PARA VEÍCULOS E CARGAS DE PROJETO EM SUAPE.....	60
LEILÃO DA CODESA É REMARCADO PARA 30 DE MARÇO	62
FINALIZADA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE VITÓRIA	63
CADE AUTORIZA ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DO SETOR AGRÍCOLA PARA PARTICIPAÇÃO NA CARGUERO E GREEN NET	64
ATP CELEBRA INÍCIO DOS TESTES DA NAVEGAÇÃO COM AUMENTO DO CALADO NA REGIÃO DA BARRA NORTE	64
LOG-IN LANÇA SEGUNDA EDIÇÃO DO PROGRAMA NAVEGAR EXCLUSIVO PARA MULHERES	65
PROBLEMAS CENTRAIS NÃO ESTÃO NA AGENDA DE DESESTATIZAÇÃO, APONTA CONSULTOR.....	66
ACESSOS SÃO ALGUNS DOS DESAFIOS PARA SANTOS SE CONSOLIDAR COMO HUB PORT, AVALIA DP WORLD	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	69
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AVISA A ANVISA!

Retomada dos cruzeiros marítimos deve ser discutida com celeridade

Por: *Maxwell Rodrigues*



A operação de cruzeiros marítimos se consolidou como uma das mais importantes no Porto de Santos Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

A Inglaterra abandonou, na última quinta-feira (17), quase todas as últimas restrições impostas contra a variante Ômicron do coronavírus, graças a um governo esperançoso de que a população conviva com a covid-19 como faz com a gripe. Isso, por sinal, é algo que tende a se espalhar pelo mundo todo.

Contudo, no Brasil, a pandemia ainda é alvo de perseguições políticas partidárias, de lados fervorosos na luta pela razão. Fruto de um ano instável, devido às eleições que já batem em nossa porta - muitos têm este sentimento.

Quem nunca se deparou, nos últimos tempos, com eventos lotados e com milhares de pessoas, com pouca gente utilizando máscara do lado de fora ou nem mesmo se valendo da proteção facial no lado interno, utilizando-a somente para o ingresso no local? Ouvimos brincadeiras de que o vírus só pega no acesso aos eventos. Durante e na saída, "não existe" contaminação.

Isso sem contar trens, ônibus e outros meios de transporte completamente abarrotados, sem cumprir protocolos. Será hipocrisia?

Hipocrisia designa moralmente pessoas que representam, que fingem comportamentos. Um exemplo clássico de ato hipócrita é denunciar alguém por realizar alguma ação enquanto você faz a mesma coisa. Hipocrisia é pretensão ou fingimento de ser o que não é.

Nos aeroportos, pessoas que possam estar infectadas viajam dentro do território brasileiro sem nenhuma restrição ou exigência de testes. Observa-se o distanciamento na hora do embarque, em alguns casos, depois sentamos lado a lado, pela limitação da própria aeronave.

Nos parques aquáticos, hotéis e resorts, não existe exigência de testes antes ou depois do check-in e do check-out e, nesses locais, aparentemente tudo segue dentro da normalidade.

Isso pode nos acalmar e mostrar que a pandemia já está sob controle, pois estas liberações, mesmo que com pequenas restrições, já dão sentido a uma retomada da vida normal. Com muita cautela, mas retomando!

O que ainda nos preocupa é o foco exclusivo nos cruzeiros, com protocolos bem diferentes de todos os outros segmentos. Precisamos avisar as autoridades que os protocolos dos outros segmentos estão funcionando e já hora de rever o dos cruzeiros também. Dar condição de igualdade ou realizar estudos estruturados para exigir ou não certas condições.

Novas cepas podem aparecer, mas a supervisão deve ser contínua e com acompanhamento bem de perto. Só que proibir não é a solução. A mão estava e está muito pesada com o setor de cruzeiros.

Por que não navegar? Por que as pessoas não podem trabalhar? Por que podemos pegar um avião, mesmo que contaminado, e não podemos embarcar, ainda que testado e negativado?

Nesse período, já ouvi tantos motivos e dúvidas, mas até agora ninguém conseguiu dar uma resposta clara.

A vacina já mostrou sua eficácia, todos os passageiros a bordo dos cruzeiros são obrigados a estar vacinados, testados e menos de 1% da população embarcada nessa temporada teve sintomas, além do volume de internações ser zero, segundo dados divulgados.

Alguém pode avisar que já é hora de retomar os cruzeiros no Brasil? Ou pedir que avaliem a falta de cumprimento em outros setores que estão trabalhando com força total?

Nessa dicotomia, os cruzeiros são o mal e todos os outros setores o bem.

Dividimos a pandemia em dois elementos quando se trata de turismo? Os que podem trabalhar e os cruzeiros, que nada podem?

Alguém pode avisar que precisamos resolver essa questão imediatamente?

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/02/2022

PRAGA QUE NÃO EXISTE NO BRASIL É ENCONTRADA EM CARGA DE ORQUÍDEAS NO PORTO DE SANTOS

Mudas originárias de Taiwan, na Ásia, foram vistoriadas pela Vigilância Agropecuária Internacional
Por: Redação



Mais de 20,5 mil mudas de orquídeas desembarcaram no Porto de Santos Foto: Divulgação

Mais de 20,5 mil mudas de orquídeas que desembarcaram no Porto de Santos foram destruídas após a constatação de uma praga que não existe no Brasil. A carga foi vistoriada pela Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, assim que chegou de Taiwan.

Depois, foi encaminhada para um depósito em Guararema, na região Metropolitana de São Paulo. Já a destruição aconteceu em Suzano. A bactéria foi identificada como *Dickeya fanzhogdai*. Ela provoca o apodrecimento da planta e, se fosse introduzida no País, seria de fácil disseminação e de difícil manejo.

Segundo o Ministério, esse não foi o primeiro caso em que os laboratórios detectaram a praga em cargas. Em novembro do ano passado, a bactéria foi identificada em um lote com 65.756 mudas de orquídeas importado por uma empresa de Holambra (SP). Em janeiro, esse lote foi devolvido a Taiwan.

O trâmite regular para importação de plantas inclui a coleta de amostra pela equipe do pasta assim que o lote chega em portos ou aeroportos no Brasil. “Enquanto o laudo não sai, o produto fica na chamada zona primária, um espaço no ponto de ingresso que armazena os produtos ainda não nacionalizados”, explica a chefe do Serviço de Fiscalização de Insumos e Sanidade Vegetal (Sisv) da Superintendência Federal de Agricultura de São Paulo, Carolina de Araújo Reis.

Como o custo é alto, e por se tratar de carga perecível, as empresas podem solicitar a liberação via termo de fiel depositário para manter a guarda em local próprio até que a análise da amostra seja concluída, com resultado conforme.

Quando a bactéria foi detectada, em janeiro, o Ministério comunicou a empresa. O importador tinha duas opções: devolver as orquídeas ao fornecedor ou incinerá-las, seguindo as recomendações técnicas. Com dificuldades para fazer a devolução, a empresa optou pela destruição.

Quando o importador não cumpre as recomendações técnicas da pasta, ele tem suspenso por um ano o benefício de liberação via fiel depositário. Com isso, o produto importado precisa permanecer na área primária do porto ou aeroporto até a emissão do laudo. Além do prejuízo com a carga inutilizada, a empresa teve que custear a incineração – cerca de R\$ 15 mil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/02/2022

CRESCEM INVESTIMENTOS PARA EXPLORAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a expectativa de investimentos é de R\$ 38,9 bilhões em 2022

Por: Da Redação



Os investimentos incluem a ampliação da área de terminais e alteração do perfil para multicargas Foto: Arquivo/AT

Com um investimento previsto de R\$ 12,4 bilhões, 52 contratos para a exploração de Terminais de Uso Privado (TUPs) foram assinados no ano passado. Destes, foram celebradas 17 novas autorizações e 35 aditamentos contratuais de empreendimentos espalhados por 14 estados. Para este ano, a expectativa é de investimentos de R\$ 38,9 bilhões.

A previsão é da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura. Segundo o órgão, a carteira de contratos que serão assinados pode chegar a 53 projetos, entre novos e aditivos.

Em 2021, em relação ao ano anterior, o crescimento foi de 5,86%. Também houve crescimento sobre 2018, até então o recordista desde a entrada em vigor da Lei dos Portos (Lei 12.815/2013). Na oportunidade, foram autorizados 34 TUPs, com investimentos de R\$ 11,38 bilhões.

Na região, o Terminal Portuário Brites teve destaque, com R\$ 2,8 bilhões de aporte financeiro, investimentos para a ampliação da área e alteração do perfil para multicargas, excluindo contêineres.

Já o Porto Central (ES) é um dos três empreendimentos que tiveram aportes de recursos mais relevantes. Com um termo aditivo de R\$ 4 bilhões, o porto alcançou R\$ 6,2 bilhões em



investimentos. O terminal está triplicando de tamanho e, conseqüentemente, aumentando sua capacidade de movimentação de cargas.

De acordo com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, além de aquecer a economia e gerar empregos, as iniciativas deixam o Brasil mais competitivo.

“Credibilidade, seriedade e estabilidade são imprescindíveis para fazer parcerias e a iniciativa privada tem tido essa segurança. Neste ano, vamos continuar ampliando nossa carteira de contratos, fortalecendo ainda mais o setor portuário no País”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/02/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA REAJUSTE DE PREÇOS DE SETE EMPRESAS DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

Os reajustes valem apenas para as empresas que foram autorizadas a praticá-los, não se aplicando a outros eventuais operadores das linhas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ aprovou os reajustes de preços das passagens de sete empresas brasileiras de navegação interior que atuam no transporte longitudinal de passageiros e de travessia.

Os reajustes foram avaliados segundo diversos critérios relacionados à essencialidade e concorrência nas linhas, conforme prevê o Guia de Regulação de Preços dos Serviços da Navegação Interior, aprovado pela Resolução nº 6.821/2019-ANTAQ, além de informações prestadas pelas empresas.

Confira como ficam os preços das passagens após os reajustes:

- S. PAULINO PINTO – ME. A EBN faz a rota Macapá (AP) / Santarém (PA). A passagem de rede de Macapá (AP) – Santarém (PA), ou Santarém-Macapá (AP), passa a custar R\$ 431,37;

- BRANDOLIN IONAN OLIVEIRA DOS SANTOS. A empresa opera na travessia entre Barra do Guarita (RS) e Itapiranga (SC). Com o reajuste, o valor para o passageiro será de R\$ 3,00.

- J. A. SANTOS TRANSPORTE. A empresa opera o transporte na travessia entre Penedo (AL) e Santana do São Francisco (SE). O novo valor será de R\$ 5,00;

- NAVEGAÇÃO OLIVEIRA LTDA., que faz o transporte na rota Belém (PA) – Santana (AP) / Macapá (AP). O preço para uma viagem de rede entre Belém e Santana (AP) / Macapá (AP), ida ou volta, foi reajustado para R\$ 200,00;

- JASON PITT ME. A empresa opera na travessia entre Caxambu do Sul (SC) e Rio dos Índios (RS). O valor cobrado por automóvel passará a ser de R\$ 30,00;

- ESTALEIRO ARAÚJO LTDA. A empresa atua na rota Manaus (AM) – Porto Velho (RO). O valor cobrado numa viagem de rede entre Manaus/AM e Porto Velho, ou o no percurso inverso será de R\$ 380,00; e



- DANIEL RABELO PEREIRA – ME. A EBN opera na travessia entre Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Com o reajuste, o valor a ser pago passa a R\$ 2,50.

Denuncie abusos

A ANTAQ informa ainda que os reajustes mencionados se aplicam apenas às empresas autorizadas. Saiba como a Agência acompanha os preços das passagens no vídeo <https://bit.ly/RegulacaoPrecos> e denuncie qualquer abuso. Dúvidas e denúncias, contate a Ouvidoria da Agência no 0800 644 5001, ou no e-mail: ouvidoria@antag.gov.br.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 23/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ACESSOS SÃO ALGUNS DOS DESAFIOS PARA SANTOS SE CONSOLIDAR COMO HUB PORT, AVALIA DP WORLD

Informação: SINDOP (23 de fevereiro de 2022)

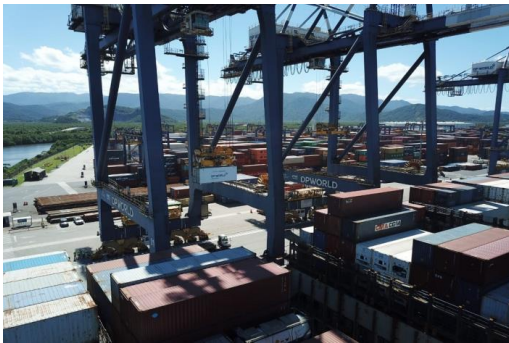


Foto: Arquivo/Divulgação Portos e Navios

Fábio Siccherino vê necessidade de confirmar investimentos e melhorar conflitos porto-cidade para desengargalar sistema ferroviário na chegada à Baixada. Operadora destaca importância de calado compatível para entrada de navios de maior porte no porto.

A DP World avalia que melhorar a infraestrutura aquaviária é um dos principais desafios para o Porto de Santos se consolidar como grande porto concentrador de cargas da costa leste sul-americana. A empresa considera que, além de melhorias em acessos terrestres e da redução de conflitos porto-cidade, o porto precisará de calado compatível para receber navios de maior porte e o aumento da movimentação portuária projetada até o final desta década. A operadora de terminais também espera liberdade.

“Não adianta colocar navio de 366m com calado atual porque vai subutilizar o navio, aumentar o custo operacional e não será possível usufruir dessa capacidade adicional”, disse o presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, nesta terça-feira (22), durante o webinar ‘A Visão da DP World sobre o Porto de Santos Concentrador de Contêineres’, promovido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) da Associação Comercial de São Paulo.

Siccherino disse que, apesar da autorização para movimentação de navios com 366m de comprimento, o porto santista precisará garantir calado para receber essas embarcações, que tem de 12.000 TEUs a 14.000 TEUs. Ele observa a evolução dos volumes de cargas movimentados, da consignação média e do tamanho dos navios, ao passo que os maiores navios que acessam Santos hoje possuem até 11.000 TEUs e têm entre 335m e 340m de comprimento.

No evento, ele contou que a empresa tem acompanhado as notícias relacionadas ao impasse jurídico envolvendo a dragagem no Porto de Santos e que esse problema está comprometendo

alguns berços, reduzindo o calado. Segundo Siccherino, essa questão vai na contramão do objetivo do porto ser um hub port.

O Porto de Santos movimentou 4,8 milhões de TEUs em 2021. A capacidade instalada do porto está na faixa de 5,3 milhões a 5,4 milhões TEUs. “Significa que precisamos tomar algumas medidas para melhorar ou aumentar a capacidade instalada e poder oferecer maior volume para o porto se consolidar como hub da costa leste das Américas”, projetou Siccherino.

Em relação aos acessos terrestres, a DP World considera que Santos tem uma conectividade relativamente boa, com ferrovias que interligam o porto às principais regiões de produção do agronegócio, que seguem em expansão. No entanto, Siccherino estimou que ainda não existe capacidade de terminais para receber todo esse volume. Ele ressaltou a necessidade de confirmar os investimentos de ampliação da malha ferroviária, sem esquecer de reduzir os conflitos porto-cidade.

Siccherino destacou os investimentos anunciados ou previstos referentes à ferrovia Norte-Sul, à renovação da Malha Paulista, além da expectativa em torno da renovação antecipada da MRS. O executivo disse que é preciso desengargalar esse sistema, principalmente na chegada à Baixada Santista. “Sabemos que hoje na margem direita o sistema não é eficiente. Para aumentar a participação do agronegócio na ferrovia, precisamos ainda de bastante investimento”, afirmou.

Desestatização

O presidente da DP World Santos comentou ainda que a empresa espera do futuro concessionário da autoridade portuária santista segurança jurídica nas relações com atuais e futuros operadores portuários e independência em relação à gestão, com liberdade para o empreendedor desenvolver e expandir suas atividades. Siccherino acrescentou a necessidade de garantia de fluxo de recursos financeiros para levar adiante os planos de desenvolvimento e capacidade para o novo concessionário atuar como poder moderador em caso de conflitos entre operadores. O processo de desestatização, atualmente em audiência pública, ainda passará por análise do Tribunal de Contas da União (TCU), antes da divulgação dos documentos finais.

Fonte: Site Portos e Navios

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

Data: 23/02/2022

TERMINAL DE CONTÊINERES INDIANO DESVIA NAVIOS DEVIDO A ATAQUE DE RANSOMWARE

Informação: *The Maritime Executive* (23 de fevereiro de 2022)



O porto de Jawaharlal Nehru informou movimentar 5,6 milhões de TEU em 2021 nos cinco terminais de contêineres do porto perto de Mumbai (Jawaharlal Nehru Port Trust)

O único terminal de contêineres estatal e operado da Índia começou a rejeitar navios depois de sofrer o que se acredita ser um ataque de ransomware em seus sistemas de computador. Relatos da mídia indicam que o terminal descobriu o ataque em 21 de fevereiro e hoje começou a desviar navios para os outros terminais do complexo localizado perto de Mumbai.

O Jawaharlal Nehru Port Container Terminal é um dos cinco terminais de contêineres no maior porto de contêineres da Índia, Jawaharlal Nehru Port Trust, que responde por metade de todos os contêineres movimentados na Índia. Embora o terminal seja o menor do complexo portuário, a interrupção ocorre quando o governo está buscando ativamente a privatização da instalação. Os

relatórios indicam que um total de 12 licitantes, incluindo os grandes operadores internacionais de terminais de contêineres, entraram em licitações para a privatização da operação. A falha de seu sistema de computador destaca reclamações na indústria de que os investimentos no terminal estão atrasados.

Relatos da mídia indiana indicaram que funcionários do terminal estavam trabalhando febrilmente durante todo o dia na segunda-feira tentando restaurar seus sistemas. No entanto, eles alertaram que teriam que começar a rejeitar navios a partir de terça-feira se os sistemas não tivessem sido restaurados.

O tráfego de contêineres no porto geral operado pelo Jawaharlal Nehru Port Trust aumentou mais de 25% em 2021, para mais de 5,6 milhões de TEUs. Os dois maiores terminais movimentaram pela primeira vez mais de um milhão de TEU no ano civil. Comissionado em 1989, o porto lidou com aproximadamente 55% do tráfego de contêineres da Índia em 2021.

O Jawaharlal Nehru Port Container Terminal foi o primeiro a abrir no porto e tem mais de 2.000 pés de espaço de doca. Ele pode lidar com mais de um milhão de contêineres anualmente. De acordo com alguns relatórios, o terminal está movimentando apenas cerca de 500.000 TEU anualmente, mas o governo quer que ele desempenhe um papel cada vez maior no porto à medida que crescem as operações gerais. O plano era adjudicar o contrato de privatização até julho de 2022.

Os quatro terminais operados de forma privada no porto estão operando normalmente e devem lidar com o tráfego programado para chegar ao terminal estatal.

Esta é a segunda vez em menos de um ano que um porto regional sofre um ataque de ransomware. Em julho de 2021, a Transnet, que opera o terminal de contêineres da África do Sul em Durban, também sofreu um ataque de ransomware que obrigou o porto a suspender grande parte de suas operações. A Transnet declarou força maior devido à gravidade do ataque, que também incluiu Cidade do Cabo, Port Elizabeth e Ngqura, e interrompeu as operações por quase duas semanas.

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

Data: 23/02/2022

CONGESTIONAMENTO NOS PORTOS DA EUROPA E DOS EUA PÕE EM CAUSA O DESEMPENHO DAS CADEIAS DE ABASTECIMENTO ESTE ANO

Informação: Mundo Marítimo (23 de fevereiro de 2022)



No entanto, a ocorrência ou não de um ressurgimento da COVID-19 continua a ser o fator mais determinante – Foto: Mundo Marítimo

Os portos europeus, supostamente mais eficientes para o comércio marítimo, não estão se saindo muito melhor do que os maltratados portos dos Estados Unidos. De fato, seis dos dez portos europeus, incluindo Rotterdam, Hamburgo e Felixstowe, aparecem como altamente congestionados em um mapa de calor produzido pela Flexport este mês, no qual aparecem em laranja (é o segundo pior em uma escala de verde, amarelo, laranja e

preto), informa a Bloomberg .



Dois dos 10 portos dos EUA – Houston e Charleston – também foram marcados em laranja, enquanto Los Angeles e Long Beach foram os únicos classificados como piores. Dos 20, os únicos dois marcados em verde como menos congestionados foram Nova York e Savannah.

De acordo com dados do projeto44, o atraso médio dos embarques da China para o USWC aumentou 114% em 2021 em relação a 2020. A rota para a Europa, por sua vez, registrou um aumento de 172%.

Outro indicador da Flexport mostra que o tempo que o frete marítimo leva para ir da Ásia para a Europa – da doca de carregamento do exportador até o portão de embarque do porto de destino – subiu para quase um recorde histórico em meados de fevereiro e foi quase o dobro do tempo de viagem em 2019. Cerca de 23% dos navios chegaram a tempo em dezembro, abaixo dos mais de 40% em dezembro de 2020.

A fraqueza das cadeias de suprimentos

Os atrasos podem ser vistos no medo expresso por algumas empresas em relação ao desempenho das cadeias de suprimentos: A Airbus observa que as preocupações nessa área persistirão até 2023; A Hermes está lutando para atender à demanda por produtos como bolsas Birkin; A Nestlé alertou que a lucratividade pode diminuir em 2022 devido aos custos mais altos e a Michelin disse que este ano será tão difícil quanto 2021.

Praticamente quase nenhuma empresa evitou interrupções na cadeia de suprimentos no ano passado e mais de um terço se preocupa com os efeitos de longo prazo da pandemia em suas operações, de acordo com uma pesquisa da Blue Yonder detalhando que quase três quintos dos entrevistados para lidar com atrasos de clientes, 44% com paradas de produção e 40% com falta de pessoal.

Além disso, mais de 80% reconheceram ter aumentado os gastos em suas cadeias de suprimentos, com um em cada dez gastando mais de US\$ 25 milhões.

Embora a situação esteja agora mais estável, não há muita clareza sobre o que está por vir, diz Wayne Snyder, vice-presidente de estratégia do setor de varejo da Blue Yonder na EMEA, que apesar de tudo tem uma visão otimista: “Os problemas da cadeia de suprimentos são melhorando: a força de trabalho está aumentando, as pessoas estão se acostumando e encontraram muitas soluções”.

Apesar do alto congestionamento, os portos de Los Angeles e Long Beach estão progredindo na eliminação de gargalos de contêineres e estão correndo para garantir que o impulso continue antes da próxima alta temporada. O número de navios recebidos caiu cerca de um terço desde o pico de 109 no início de janeiro, as pilhas de contêineres de longa permanência estão diminuindo e os casos de Omicron entre os trabalhadores portuários estão desaparecendo.

No entanto, os portos nadam contra a maré econômica. Os consumidores, apesar da inflação, continuaram a gastar. As empresas continuam a encomendar mais e mais cedo do que o habitual, tornando os últimos 18 meses uma longa temporada de alta para envio.

Outro incentivo para estocar avidamente é a renovação antecipada dos contratos dos estivadores do USWC que começarão a ser negociados em março. O atual contrato de seis anos entre a International Longshore and Warehouse Union (ILWU) e seus empregadores, representados pela Pacific Maritime Association, expira em 1º de julho.

No entanto, a Ásia será decisiva

De qualquer forma, muito do que vem a seguir depende do que acontece na Ásia e de qualquer novo surto de Covid-19. A esse respeito, a Bloomberg Economics observa que, embora a escassez de produtos eletrônicos tenha caído de um recorde histórico, os dados em geral não mostram uma flexibilização significativa das condições de oferta no início de 2022.

Wayne Snyder, indica que as cadeias de suprimentos do futuro devem reverter sua abordagem e usar melhor tecnologia – da inteligência artificial à robótica – para melhorar a visibilidade: “Elas devem ser muito mais uma cadeia de demanda do que uma cadeia de suprimentos, ou seja, devem não se concentrar tanto na compra dos itens e filtrá-los de volta para o cliente, mas deve se concentrar mais nas demandas do cliente, nas diferentes mudanças e dinâmicas, e depois trabalhar de trás para frente.”

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

Data: 23/02/2022

PORTOS DA COLÔMBIA MOBILIZARAM 168,6 MILHÕES DE TONELADAS EM 2021

Informação: Mundo Marítimo (23 de fevereiro de 2022)



Número representa aumento de 1,4% em relação a 2020, ano em que foram registradas 166,2 milhões de toneladas

A Colômbia movimentou 168,6 milhões de toneladas por seus portos, valor que representou uma recuperação de 1,4% em relação a 2020, primeiro ano da pandemia, quando registrou 166,2 milhões de toneladas, segundo a Superintendência de Transportes em seu relatório anual do setor portuário.

A região do Caribe, onde estão localizados os terminais de Cartagena, Ciénaga, Golfo de Morrosquillo, La Guajira, Santa Marta, Barranquilla, Turbo e San Andrés, foi a que acumulou o maior recorde com uma participação de 87,5% e um consolidado de 147,4 milhões de toneladas.

A região do Pacífico, onde estão localizados os portos de Buenaventura e Tumaco, representou 10,9% do total; enquanto a área portuária do Rio Magdalena (Barrancabermeja e Río Magdalena) participou com 1,6%.

“Em 2021 houve um crescimento em relação a 2020, mas uma queda em relação a 2019, principalmente devido a uma queda nas cargas de carvão e hidrocarbonetos, por exemplo, em Ciénaga. E deve-se levar em conta que a Prodeco, que é uma grande exportadora, também fechou”, disse Lucas Ariza, diretor da Associação dos Portos do Atlântico (Asoportuaria), à República.

Acrescentou que em termos de volume de carga, o carvão a granel foi a carga mais relevante nas estatísticas de tráfego portuário, registrando um volume de 61 milhões de toneladas e uma quota de 36% do total mobilizado. Segue-se a carga líquida (27%), carga contentorizada (25%), carga a granel (9%) e outras cargas gerais (3%).

Em 2021, Cartagena será o porto com maior movimentação de carga, representando 26,9% da carga da Colômbia. Em particular, o Grupo Porto de Cartagena fechou com 3,3 milhões de contêineres mobilizados.

Sobre o desempenho de Barranquilla, Ariza comenta que se não fossem as limitações da minuta ocorrida no ano passado, o crescimento nesse setor poderia ter chegado a 25%.

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

Data: 23/02/2022

CODEBA REGISTRA SEGUNDO MAIOR CRESCIMENTO ENTRE OS PORTOS PÚBLICOS DO BRASIL

Informação: CODEBA (23 de fevereiro de 2022)

A Companhia das Docas do Estado da Bahia registrou crescimento percentual de 15,92%, em relação a 2020, na movimentação de cargas, o segundo maior entre as Companhias Docas do Brasil. Os dados foram divulgados no Anuário ANTAQ 2021, publicado este mês. A primeira colocada foi a Companhia das Docas do Espírito Santo (CODESA), com incremento de 18,27%.

“A posição conquistada no ranking nacional de desempenho dos Portos Públicos é resultado de um viés de crescimento estável nas movimentações, que tem se mantido, há 15 meses”, explicou o diretor-presidente da CODEBA, Carlos Autran Amaral.



Foto: CODEBA

Na lista, divulgada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a CODEBA registrou desempenho superior ao da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ (14,35%), da Companhia Docas Do Rio Grande do Norte – CODERN (7,32%), do Porto de Santos (-1,01%), da Companhia Docas do Ceará – CDC (-2,21%) e da Companhia Docas do Pará – CDP (-8,87%).

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

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

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

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/02/2022

SUAPE GARANTE RECURSOS PARA PESQUISA E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Fonte: Guia Marítimo (23 de fevereiro de 2022)

No mesmo mês em que lançou o Projeto Carbono Neutro e deu um passo importante para garantir a sustentabilidade em seu território e em oito municípios sob sua influência, o Complexo Industrial Portuário de Suape obteve mais uma conquista fundamental na área ambiental. O atracadouro teve projeto selecionado pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e a CTG Brasil com foco em hidrogênio verde (H²V), para impulsionar soluções inovadoras e gerar negócios na região.

O processo de desenvolvimento será capitaneado pelo Instituto Senai de Inovação para Tecnologias da Informação e Comunicação (ISI-TICs), em parceria com três empresas que já atuam com o mercado de energia elétrica – Sinapsis, Eidee e Way2 – e com o ISI Energias Renováveis.

Denominado “Distrito Industrial Verde”, o programa de Suape foi classificado em primeiro lugar entre os 31 apresentados à chamada e contará com financiamento que pode chegar a R\$ 6,4 milhões para implementação dos processos, num prazo de três anos. Também foram



selecionados os projetos Produção e Armazenamento de Energia Solar em H2 e Aplicações em Mobilidade, da Equatorial Energia S.A.; e Conversor CC-CC Multiportas e Sistema IoT Inteligente de Gestão de Energias, da Fundação Parque Tecnológico Itaipu – Brasil.

O projeto de Suape consiste na implementação de uma plataforma propulsora do hidrogênio verde (H²V) com desenvolvimento tecnológico de iniciativas relacionadas ao fluxo de múltiplos usos, como importante vetor para acelerar a descarbonização de distritos industriais. O território do complexo será usado como laboratório para a implementação das inovações capazes de orquestrar o processo produtivo de geração e o consumo de energia limpa por parte das empresas instaladas, buscando a neutralidade de carbono no território.

Para isso, será criada uma plataforma digital segura e dinâmica que abordará a rota de hidrogênio verde nas seguintes vertentes: impulsionamento da produção e consumo, rastreabilidade, armazenamento, infraestrutura, logística e comercialização no âmbito do mercado nacional por meio do uso de tecnologias seguras (blockchain). Essa ferramenta será capaz de realizar o mapeamento e a rastreabilidade de H²V num distrito industrial verde de forma padronizada e portátil para diferentes locais do mundo.

Essa estratégia tem como pontos de destaque o mapeamento e a indicação do potencial mercado consumidor de hidrogênio verde em distritos industriais sustentáveis, a começar pelo Porto de Suape. “A integração das empresas do complexo nesta plataforma é um outro elemento fundamental para o sucesso do programa, fomentando o consumo de H²V por meio de uma planta piloto de geração do combustível limpo em Suape para testes e homologação de funcionalidades”, comenta o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape, Carlos Cavalcanti.

O projeto prevê o desenvolvimento de um mercado de comercialização do “combustível do futuro”, definindo produtos e transações transparentes, bem como apoio na estruturação da regulamentação da produção, armazenamento e distribuição, tudo isso integrado ao mercado de energia elétrica. De acordo com o diretor Industrial do Senai-PE, Oziel Alves, a rastreabilidade do H²V é outra importante inovação dessa solução.

“Nossa plataforma será capaz de atestar a origem do hidrogênio verde, apontando qual matriz energética foi utilizada na sua geração, trazendo mais confiabilidade ao processo de produção e distribuição e impulsionando a redução de gás carbônico na atmosfera. Essa funcionalidade conseguirá se adequar a legislação de cada país, a partir do que cada um considera como energia limpa”, explica.

Segundo Carlos Cavalcanti, há grande potencial para a transformação digital do segmento de comercialização, com a automatização do processo de busca de clientes e fornecedores e do processo transacional de compra, venda, liquidação e contabilização de energia, facilitando o desenvolvimento do mercado varejista e mesmo o atacadista, com base na ferramenta de leilões. “Para os participantes do projeto, será a oportunidade de desenvolver um modelo de negócio rentável em um novo mercado de alto valor agregado e com potencial de crescimento”, salienta.

Carbono Neutro – Lançado no último dia 10, o Projeto Suape Carbono Neutro é uma das mais importantes ações da administração de Suape alinhadas com as práticas ESG (sigla em inglês usada para medir as ações ambientais, sociais e de governança de uma organização). O primeiro contrato trata-se de um inventário que quantificará o estoque de carbono na Zona de Preservação Ecológica. Já o segundo, chamado de Compliance Climático, prevê várias ações, a exemplo da mensuração da emissão de gases de efeito estufa nos oito municípios do território estratégico de Suape (Cabo de Santo Agostinho, Escada, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Sirinhaém, Ribeirão e Rio Formoso).

As empresas que ganharam a licitação foram, respectivamente, a organização não-governamental Associação Plantas do Nordeste e o Consórcio Way Carbon.



Rede de Inovação – A Rede de Institutos Senai de Inovação foi criada para atender as demandas da indústria nacional. Ela tem como foco de atuação a pesquisa aplicada, o emprego do conhecimento de forma prática, no desenvolvimento de novos produtos e soluções customizadas para as empresas ou de ideias que geram oportunidades de negócios. Os institutos trabalham em conjunto, formando uma rede multidisciplinar e complementar, entre si e em parceria com a academia, com atendimento em todo o território nacional.

A rede é composta por 26 Institutos Senai de Inovação. Desde a criação, em 2013, mais de R\$ 1,2 bilhão foram mobilizados em 1.332 projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I). A estrutura conta com mais de 930 pesquisadores, sendo que cerca de 52% têm mestrado ou doutorado. Por serem reconhecidos como Instituições de Ciência e Tecnologia (ICT), os Institutos Senai de Inovação dispõem de acesso a diversas fontes de financiamento não-reembolsáveis para projetos de PD&I. Atualmente, 15 institutos compõem unidades EmbrapII com acesso direto a recursos para financiamento de projetos estratégicos de pesquisa e inovação.

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

Data: 23/02/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

BRASIL AVANÇA NO MARCO REGULATÓRIO E PERMITE NOVOS INVESTIMENTOS PRIVADOS EM INFRAESTRUTURA

Em painel no BTG Pactual CEO Conference 2022, Tarcísio de Freitas destacou o trabalho de regulação elaborado pelo Governo Federal para aprimorar a matriz brasileira de transportes

A elaboração de um novo arcabouço regulatório para o setor de transportes, com propostas como o BR do Mar e o Marco Legal das Ferrovias, vai aprimorar e tornar mais equilibrada a infraestrutura do país, permitindo mais investimentos em todos os setores. Na visão do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, as mudanças recentes fazem parte dos “maiores avanços” realizados pelo Governo Federal desde 2019.

Na abertura do BTG Pactual CEO Conference 2022, Tarcísio acrescentou que os marcos regulatórios facilitam as modelagens e estruturação de projetos para concessão à iniciativa privada. Em três anos, foram concedidos à iniciativa privada 79 ativos, garantindo aproximadamente R\$ 90 bilhões em investimentos. A meta é chegar a R\$ 260 bilhões até o fim de 2022.

Equilíbrio

“Eu diria que os maiores avanços que estamos fazendo é no campo regulatório, no campo da mudança regulatória, no campo da modernização da regulação”, disse o ministro da Infraestrutura, citando a nova legislação que estimula a navegação entre portos no país e a possibilidade da construção e operação de ferrovias via instrumento de autorização. ““Está havendo uma mudança muito grande”, completou.

Um dos impactos previstos com a mudança legislativa é o equilíbrio da matriz do país. Com o programa Pro Trilhos, criado dentro do Marco Legal das Ferrovias, será possível aumentar a participação das ferrovias dos atuais 20% para 40% no transporte de cargas. “Isso vai nos aproximar de qualquer país desenvolvido em termos de logística, ou seja, vamos ter uma matriz mais equilibrada, mais sustentável e mais barata”, afirmou.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 23/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CADE APROVA ASSOCIAÇÃO DE DREYFUS, AMAGGI, CARGILL E OUTROS EM EMPRESA DE FRETE

(Por Roberto Samora)



Soja colhida é descarregada em caminhão em Porto Nacional

SÃO PAULO (Reuters) – O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, a associação entre Louis Dreyfus Company (LDC), Amaggi Exportação e Importação, Sartco, Cargill Agrícola e Dalablog Participações nas sociedades Carguero Inovação Logística e Serviços e Green Net Administradora de Cartão.

A Carguero, originalmente uma joint venture detida por Dreyfus e Amaggi, cada qual com 50% de participação, atua com intermediação de frete rodoviário de cargas via plataforma digital.

Já a Green Net é uma empresa quase inteiramente detida pela Dalablog e oferta serviços de pagamento eletrônico de frete e pedágios.

Por meio do contrato de investimento, os novos investidores serão, em conjunto com os originais, acionistas da Carguero, que, por sua vez, passará a deter 100% das quotas da Green Net, disse o Cade em nota nesta quarta-feira.

“De acordo com as empresas, o negócio é uma oportunidade para dar maior robustez às operações da Carguero, permitindo maiores investimentos em tecnologia e no desenvolvimento de ferramentas”, afirmou o Cade.

A Dreyfus, Amaggi, Cargill e Sartco operam no mercado de originação de diversos grãos e produtos agrícolas e comercialização de commodities, e a logística é fundamental no negócio.

Em dezembro de 2021, a Superintendência-Geral do Cade havia aprovado a operação sem restrições e, dias depois, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), terceira interessada no ato de concentração, interpôs recurso contra a decisão.

O caso, então, foi levado à apreciação do Tribunal do Conselho, sob a relatoria do conselheiro Sérgio Ravagnani.

Em seu voto, o relator concluiu que a operação não gera efeitos anticompetitivos. O entendimento foi seguido pelo Tribunal Administrativo do Cade, que negou provimento ao recurso e manteve a decisão pela aprovação sem restrições da operação.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 23/02/2022



DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL FECHA JANEIRO EM R\$ 5,616 TRILHÕES, DIZ TESOURO

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) ficou praticamente estável em janeiro e fechou o mês em R\$ 5,616 trilhões (variação positiva de 0,05%). Os dados foram divulgados nesta quarta-feira, 23, pelo Tesouro Nacional.

Em dezembro, o estoque estava em R\$ 5,613 trilhões. A correção de juros no estoque da DPF foi de R\$ 32,79 bilhões no mês passado, enquanto houve um resgate líquido de R\$ 30,22 bilhões.

A DPF inclui a dívida interna e externa. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) subiu 0,33% em janeiro e fechou o mês em R\$ 5,366 trilhões.

Já a Dívida Pública Federal externa (DPFe) ficou 5,77% maior no mês, somando R\$ 215,21 bilhões.

Parcela de títulos prefixados

A parcela de títulos prefixados na DPF caiu em janeiro, a 26,89%. Em dezembro, estava em 28,90%. Os papéis atrelados à Selic aumentaram a fatia, de 36,83% para 38,43%.

Os títulos remunerados pela inflação caíram para 26,89% do estoque da DPF em janeiro, ante 28,90% em dezembro. Os papéis cambiais tiveram redução na participação na DPF de 4,96% em dezembro para 4,72% em janeiro.

Todos os papéis ficaram dentro das metas do PAF para o ano. O intervalo do objetivo perseguido pelo Tesouro para os títulos remunerados pela Selic em 2022 vai de 38% a 42%. Para os prefixados, o intervalo é de 24% a 28%. No caso dos que têm índices de preço como referência, a meta é de 27% a 31% e, no de câmbio, de 3% a 7%.

Doze meses

O Tesouro informou ainda que a parcela da DPF a vencer em 12 meses subiu de 21,02% em dezembro para 23,76% em janeiro.

O prazo médio da dívida passou de 3,84 anos em dezembro para 3,89 anos no mês passado. O custo médio acumulado em 12 meses da DPF diminuiu de 8,91% ao ano em dezembro para 8,61% em janeiro.

Participações

A fatia dos investidores estrangeiros na dívida pública caiu levemente em janeiro. De acordo com dados divulgados pelo Tesouro Nacional, a participação dos investidores não residentes no Brasil no estoque da DPMFi passou de 10,56% em dezembro para 10,53% no mês passado.

O valor do estoque de papéis nas mãos dos estrangeiros, no entanto, subiu, somando R\$ 565,37 bilhões em janeiro. No fim de 2021, estava em R\$ 564,97 bilhões. A maior participação no estoque da DPMFi ficou novamente com as instituições financeiras janeiro, com 28,76%, ante 29,45% em dezembro.

Na sequência, os fundos de investimento elevaram a participação de 23,97% para 24,30% de um mês para o outro. O grupo Previdência passou de 21,74% em dezembro para 21,82% em janeiro e as seguradoras passaram de 3,88% para 3,91% na mesma comparação.

Reserva de liquidez



A reserva de liquidez mantida pelo Tesouro Nacional para fazer frente aos vencimentos da DPF apresentou redução de 4,51% em janeiro. O chamado “colchão” da dívida passou de R\$ 1,185 trilhão em dezembro para R\$ 1,132 trilhão em janeiro.

Em relação a janeiro de 2021, quando somou R\$ 805,68 bilhões, houve aumento de 40,56%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/02/2022

PAÍSES DEVEM SEGUIR COM AÇÕES PARA COMBATER A COVID, DIZ DIRETOR DO BANCO MUNDIAL

O diretor de Políticas de Desenvolvimento e economista-chefe adjunto do Banco Mundial, Aart Kraay, apontou que o mundo ainda está em pandemia e as autoridades internacionais precisam continuar adotando ações para combater a covid-19, pois esse será um grande auxílio para ajudar na recuperação da economia dos países emergentes.

“A América Latina já registrou uma década perdida em relação ao bem estar de suas populações e não podemos permitir que tal fato ocorra novamente”, disse ele, em evento promovido pelo Instituto Internacional de Finanças (IIF).

Para Kraay, os países em desenvolvimento precisarão adotar ações para tornar mais claras as estruturas de suas dívidas públicas, que avançaram recentemente por causa da pandemia devido à necessidade de governos em todo o planeta precisarem elevar os gastos para mitigar as crises de saúde pública e econômica geradas pelo coronavírus.

Kraay acrescentou que é importante a expansão universal dos investimentos em ESG, mas ressaltou que justamente os países com problemas ambientais, de governança e de sustentabilidade precisam ainda mais da aplicação de recursos nestas áreas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/02/2022

PACHECO REFORÇA INTENÇÃO DE VOTAR PACOTE DE COMBUSTÍVEIS HOJE

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), reforçou a intenção de votar o pacote de combustíveis no plenário da Casa nesta quarta-feira, mas admitiu a possibilidade de adiar para a semana de 8 de março.

Em entrevista coletiva no Senado, Pacheco afirmou que a retirada do imposto de exportação de uma das propostas facilita a tramitação da medida.

“Havia muita crítica, eu próprio tinha muita crítica em relação à criação de um novo imposto. Acredito que isso facilita muito a apreciação e a votação”, disse ele.

O pacote inclui uma conta de estabilização para o preço dos combustíveis, medida rejeitada pela equipe econômica, e mudanças na cobrança do ICMS, imposto arrecadado pelos Estados, proposta que enfrenta resistências de governadores.

Na semana passada, os secretários estaduais de Fazenda dos Estados se manifestaram contra o projeto do ICMS. “Precisa ser sempre considerado o interesse dos Estados, o Senado é a Casa da Federação, mas algo precisa ser feito em razão dessa vinculação tributária ao preço do combustível”, disse o senador.

Os Estados tiveram recorde na arrecadação do ICMS no ano passado, com o aumento nos preços do combustível e da energia elétrica. Com o projeto, Estados alegam perda de arrecadação e pressão por aumento da carga tributária em algumas localidades.

O presidente do Senado afirmou que a proposta, ao adotar o modelo de cobrança monofásica do ICMS, em apenas uma etapa de comercialização, e aplicar a alíquota sobre o litro de combustível, e não sobre o preço final, traz uma racionalização para o modelo.

“Obviamente, sem impactos severos para os Estados na arrecadação, mas efetivamente é hora de todos darem as mãos para dar uma solução em relação ao preço dos combustíveis”, afirmou ele.

Pacheco pontuou que o Senado deve primeiro votar o projeto do ICMS para depois analisar a conta de estabilização. Ele ressaltou que não há acordo de mérito para a aprovação do mesmo conteúdo na Câmara.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/02/2022

ARRECADAÇÃO EM JANEIRO SOMA R\$ 235,321 BI, RECORDE PARA TODOS OS MESES DA SÉRIE

A arrecadação de impostos e contribuições federais em janeiro somou R\$ 235,321 bilhões, valor recorde para todos os meses desde o início da série histórica em 1995. O resultado representa um aumento real (descontada a inflação) de 18,30% na comparação com janeiro do ano passado.

Em relação a dezembro, houve crescimento real de 20,71% no recolhimento de impostos.

O resultado das receitas veio acima do intervalo de expectativas das instituições do mercado financeiro ouvidas pelo Projeções Broadcast, que ia de R\$ 198,30 bilhões a R\$ 234,10 bilhões, com mediana de R\$ R\$ 212,650 bilhões.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, cancelou sua participação no detalhamento dos dados de arrecadação de janeiro prevista para começar logo após a divulgação do resultado.

De acordo com a Pasta, a presença do ministro foi cancelada “por motivos de agenda”.

A expectativa era a de que ele fizesse um pronunciamento inicial comentando os dados do primeiro mês do ano. A coletiva segue com os técnicos da Receita Federal.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/02/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

COMERC REFORÇA COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA PARA PEQUENAS EMPRESAS

Por Reuters



A comercialização varejista prevê a venda de energia a consumidores com demanda relativamente baixa, entre 3 e 0,5 megawatts (MW) (Imagem: Pixabay/Projekt_Kaffeelbart)

O grupo Comerc está aumentando sua aposta na comercialização de energia elétrica a consumidores de pequeno porte para 2022, um ano que considera crucial para o crescimento dos negócios na área,



na esteira de recentes avanços para a abertura do mercado livre de energia no país.

A companhia tem desde 2016 um veículo próprio para atuar no chamado “varejo” do setor elétrico a Comerc Futuro, mas foi só após mudanças regulatórias no último ano que os negócios ganharam impulso o suficiente para tornar a unidade independente das demais empresas do grupo, disse à Reuters João Aramis, CEO da Comerc Futuro.

O executivo não revela o tamanho da carteira atual da comercializadora varejista, nem projeções de crescimento, mas diz que a ambição é alçá-la a um dos maiores players no mercado.

A comercialização varejista prevê a venda de energia a consumidores com demanda relativamente baixa, entre 3 e 0,5 megawatts (MW).

São principalmente pequenos e médios estabelecimentos comerciais e de serviços, como farmácias, supermercados e academias, um universo de consumidores ainda atendido majoritariamente pelas distribuidoras de energia.

Para crescer nesse nicho, a Comerc Futuro vai explorar sinergias com a carteira de clientes e produtos do próprio grupo que possui empresas em várias vertentes do setor elétrico e é líder em gestão no mercado livre, e também com a Vibra Energia, que no ano passado anunciou a compra de 50% da Comerc.

“A Vibra é líder em distribuição de combustíveis, tem quase 40% de market share, são quase 8 mil postos e 18 mil clientes corporativos... vamos contar com essa capilaridade”, afirmou Aramis.

“Esse é um universo de grande escala, são empresas que às vezes não tem nem site, só tem rede social. Então, para chegar neles, apostamos também em tecnologia, temos um time de quase 80 desenvolvedores dentro do grupo.”

Outro diferencial é o portfólio de projetos de geração de energia junto à gestora Perfin, também sócia da Comerc.

A implantação de 2 GW em usinas solares vai garantir à empresa acesso a uma energia renovável e barata, além conferir lastro e mais confiabilidade à comercialização de energia, destacou o executivo.

Soluções

A Comerc Futuro desenvolveu dois produtos para atrair consumidores de pequeno porte que desejam migrar para o mercado livre. Em um deles, oferece uma economia garantida na conta de luz, que pode chegar a até 20%. No outro, o consumidor faz um hedge de preços, obtendo uma economia variável.

Segundo Aramis, a expectativa é de que o segmento varejista ganhe fôlego em 2022, já que uma lei aprovada no ano passado afastou incertezas regulatórias, principalmente relacionadas ao desligamento desses consumidores em caso de inadimplência.

Ele observou ainda que dois projetos de lei que tratam da ampliação do mercado livre têm avançado no Congresso desde o fim de 2021, após terem ficado parados por anos.

Pelas regras atuais, para ingressar no mercado livre, é necessário ter carga mínima de 0,5 MW, volume equivalente a uma conta mensal de 140 mil reais.

Já no âmbito do governo, os estudos para abertura total do mercado livre a clientes residenciais também estão avançando, disse, citando uma nota técnica enviada em janeiro pela Agência Nacional de Energia Elétrica ao Ministério de Minas e Energia.

Potencial

O número de elétricas interessadas em atender consumidores de pequeno porte vem aumentando.

AES Brasil (AESB3), Omega Energia e Engie (EGIE3) são algumas das empresas que já têm consumidoras varejistas habilitadas pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica e se preparam para avançar na área.

No entanto, o segmento ainda não deslanchou. Um estudo da CCEE divulgado no fim do ano passado mostrou que cerca de 70 mil unidades consumidoras já poderiam ter migrado ao mercado livre, sendo que uma das explicações para que isso não tenha acontecido é a falta de produtos específicos no mercado para consumidores de pequeno porte.

Fonte: MoneyTimes
Data: 23/02/2022

APROVAÇÃO DE DESASTIZAÇÃO DA ELETROBRAS (ELET6 E ELET3) ANIMA SETOR ELÉTRICO E AÇÕES PUXAM O IBOVESPA

A privatização da Eletrobras deve movimentar todo o setor e por isso anima os papéis das concorrentes nesta quarta-feira (23)

Por Jasmine Olga



Torres de transmissão de energia - Imagem: Shutterstock

O avanço do processo de desestatização da Eletrobras (ELET6) está animando todo o setor de elétricas nesta quarta-feira (23).

Na noite de ontem, a assembleia de acionistas da companhia aprovou os termos necessários para seguir com o projeto de capitalização e consequente saída da União do bloco de controle da

empresa. Agora o projeto volta a ser analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e a oferta de ações deve ser concluída até maio.

Com isso, ficou aprovada a realização de uma nova oferta de ações e os poderes para que o conselho da companhia defina as regras da operação, como os termos e condições da oferta, cronograma, aumento de capital social e o preço de emissão dos ativos.

Os acionistas também votaram os itens que estão condicionados ao processo de desestatização - como a reorganização societária de subsidiárias, o valor a ser pago para a União pela concessão dos contratos de energia dos próximos anos e programas sociais para revitalização de áreas de bacias hidrográficas.

As ações da Eletrobras (ELET6 e ELET3) lideram as altas do dia, mas outras empresas do setor também avançam.

Fonte: MoneyTimes
Data: 23/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DE ITAQUI COMEÇA A TESTAR NOVO BERÇO COM A ATRACAÇÃO DO NAVIO ARBORELLA

Por Ruth Rodrigues



A atracação do navio Arborella no Porto de Itaqui deu início aos testes do berço 99 para a movimentação de carga com foco nas operações com os granéis de celulose

Recentemente, o Porto de Itaqui recebeu a atracação do navio Arborella no seu mais novo berço 99. Com essa chegada da embarcação, o porto irá iniciar os testes sobre a movimentação de carga no novo berço.

Até essa quarta-feira, (23/02), o foco será nas operações com a celulose, com o objetivo de expandir os negócios dentro do setor de portos no mercado internacional.

Nas redes sociais, Governo do Maranhão celebra a chegada do Navio no novo berço em Porto de Itaqui.

Fonte: Twitter



Atracação do navio Arborella marca início dos testes de movimentação de carga no berço 99, dentro do Porto de Itaqui

O Porto de Itaqui vem sendo um grande destaque dentro do setor portuário nacional, com grandes operações quando comparado com os outros portos brasileiros, e agora dá mais um passo para a expansão das suas atividades. O local recebeu o navio Arborella e a atracação da embarcação marcou o início dos testes do complexo em relação à movimentação de carga dentro do berço 99, o mais novo do Porto de Itaqui, que será focado na circulação de granéis de celulose.

O presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, comentou sobre a relevância da atracação do navio Arborella e os novos testes com a movimentação de carga no berço 99 para a expansão das suas operações e ressaltou também que “O 99 é o nono berço do Itaqui e é mais uma obra que demonstra a confiança do

investidor privado no porto público do Maranhão. Ele integra o nosso plano de expansão para atender às demandas do mercado e a previsão é de que amplie a nossa capacidade de movimentação em aproximadamente 4,5 milhões de toneladas de cargas por ano”.

Com a finalização da obra do berço 99, o projeto do novo berço, voltado para a movimentação de carga com foco na celulose, seguiu os trâmites de aprovação junto aos órgãos anuentes, dentre os quais a Receita Federal, Corpo de Bombeiros, Marinha do Brasil e Secretaria de Estado do Meio Ambiente (Sema). Assim, ainda serão necessários novos testes e licitações ambientais em relação à segurança dentro das operações do berço 99 para que ele possa ser efetivado dentro do Porto de Itaqui.

Novos testes serão realizados no berço 99 e o Porto de Itaqui está bastante otimista em relação à expansão na movimentação de carga futura

Os testes que estão sendo realizados no berço 99 para definir a sua efetividade na movimentação de carga são bastante rigorosos e incluem uma série de etapas para determinar variáveis como a viabilidade da manobra e comportamento da embarcação, os tempos entre embarque do práctico, a navegação até o porto e conclusão da manobra, bem como a eficiência dos sistemas de defensas e amarração. Além disso, a comunicação entre as embarcações e questões de infraestrutura, como a iluminação e a estrutura do local, também estão sendo avaliadas.

A companhia que conseguiu o arrendamento do berço, Suzano S.A., tem direito a investir e explorar a estrutura por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos após a finalização do contrato inicial. A assinatura do documento foi realizada pela Suzano com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

Por fim, além do navio Arborella, o Porto de Itaqui também aguarda a embarcação Dunnii para conseguir realizar novos testes sobre a movimentação de carga focada na celulose no local, o que irá contribuir bastante para a aceleração do processo de efetivação do berço 99 para as operações futuras.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 23/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS, SCGÁS E SULGÁS VENCEM CHAMADA PÚBLICA DO GASBOL

A previsão, de acordo com cronograma divulgado, é que os contratos sejam assinados até sexta (25)

Por epbr - 23 de fevereiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Petróleo e gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



Dutos da Unidade de processamento de gás natural (UPGN) de Guamaré (RN). Foto: Giovanni Sérgio / Agência Petrobras

A Petrobras e as distribuidoras de gás SCGás e Sulgás foram as vencedoras da 3ª chamada pública do Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), que é realizada pela TBG. Termina nesta quarta (23) o prazo para análise de eventuais pedidos de impugnação e a previsão, de acordo com o cronograma divulgado, é que os contratos sejam assinados até sexta (25). Capacidades para 2022 a 2026.

- A Petrobras foi a única empresa a alocar capacidade de entrada. Foram 19,858 milhões de m³/dia, sendo 14 milhões de m³/dia em Corumbá e outros 5,859 milhões de m³/dia, na Estação de Medição do gasoduto Gascar.



- A estatal também conseguiu 23 milhões de m³/dia de capacidade de saída em cinco zonas em São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.
- A SCGás conseguiu 3,430 milhões de m³/dia de capacidade de saída em quatro produtos em Santa Catarina.
- No Rio Grande do Sul, a Sulgás alocou 2,893 milhões de m³/dia de capacidade de saída em quatro produtos.

O político epbr, serviço premium de informação corporativa da agência epbr, mostrou para assinantes na última semana que a Abegás pediu à ANP o adiamento de 30 dias dos prazos de todas as próximas etapas da Chamada Pública do Gasbol.

Elenca as dificuldades:

- Negociação de aquisição de gás com fornecedores para assegurar o suprimento, com a consequente obrigação paralela desses agentes contratarem suas capacidades de entrada e saída;
- Prazo exíguo negociação com diversas instituições financeiras, de modo a se assegurar propostas que viabilizem financeiramente todas as contratações necessárias ao fornecimento;
- Análise minuciosa da minuta do edital e das implicações do contrato, dado o alto impacto econômico dos custos associados aos contratos de transporte propostos, que podem posteriormente se refletir nas tarifas praticadas pelos consumidores das associadas da Abegás;
- Necessidade de expressivo recurso para a apresentação da caução em dinheiro;
- Prazos de governança envolvidos nas aprovações nas modalidades possíveis para apresentação da garantia da proposta

PLs dos combustíveis na pauta do Senado O presidente do Senado Federal, Rodrigo Pacheco (PSD/MG), manteve na pauta da casa desta quarta (23/2) os projetos PLP 11/20, sobre ICMS, e PL 1472/21, do fundo de estabilização, que tratam dos preços dos combustíveis.

— Jean Paul Prates (PT/RN) retirou do projeto a criação de um imposto sobre a exportação de petróleo bruto. O novo imposto desagradou o governo federal e também o mercado, e já sofria resistência de parte dos senadores.

— Ficam mantidas como fontes de financiamento do fundo criado pelo PL 1472/21 os dividendos da Petrobras à União e outras receitas do governo no setor, como royalties, participações especiais e bônus de leilões de petróleo, sem vinculação.

Acionistas aprovam privatização da Eletrobras... Os acionistas da Eletrobras aprovaram, nessa terça (22/2), em Assembleia Geral Extraordinária (AGE), os termos da privatização da companhia. A AGE durou pouco mais de cinco horas.

— Segundo o Valor, houve questionamentos dos minoritários, na figura do ex-conselheiro da estatal, João Antônio Lian, e de representante da Associação dos Empregados da Eletrobras (AEEL). A votação foi interrompida algumas vezes, para que as contestações fossem esclarecidas. Ao fim, os itens foram todos votados com ampla margem de aceitação. A União se absteve.

— Na semana passada, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a primeira fase da capitalização da Eletrobras com a modelagem proposta pelo governo. O tribunal avalia agora a definição do preço das ações que serão ofertadas no mercado.

... E PT vai ao STF para suspender privatização Também nessa terça (22/2), o PT entrou com mandado de segurança no Supremo Tribunal Federal (STF), com pedido de liminar, para tentar impedir a privatização da Eletrobras, enquanto o Tribunal de Contas da União (TCU) não analisar os processos de fiscalização e controle encaminhados pela Câmara dos Deputados. Valor



Petróleo sobe com aumento da tensão entre Rússia e Ocidente... Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta nessa terça (22/2), impulsionados pelos temores de que a escalada das tensões entre a Rússia e o Ocidente prejudique a oferta da commodity, após o anúncio do envio de tropas russas à Ucrânia.

— O Brent para maio fechou em alta de 0,92%, a US\$ 93,85 por barril, enquanto o WTI para abril subiu 1,40%, a US\$ 92,35 por barril. Valor

... mas Moody's atribui escalada de preços à falta de investimentos A agência de risco Moody's avalia que o avanço recente dos preços do petróleo é fruto do aumento de riscos geopolíticos, mas também da falta de investimentos na produção da commodity.

— Em relatório, a agência diz que os preços do barril aumentaram cerca de 20% desde o início do ano, superando US\$ 90, o que indica alta volatilidade em um mercado "apertado", com crescente demanda, incerteza sobre oferta adicional e capacidade de produção ociosa limitada. Estadão

Suspensão de licença de gasoduto vai elevar preços, diz Rússia O vice-presidente do Conselho de Segurança da Rússia, Dmitry Medvedev, afirmou no Twitter nessa terça (22/2), que a decisão da Alemanha de suspender a certificação do gasoduto Nord Stream 2 encarecerá o gás natural na Europa.

— "Bem-vindo ao admirável mundo novo, onde os europeus vão muito em breve pagar 2 mil euros por mil metros cúbicos de gás natural", escreveu Medvedev, que é ex-presidente da Rússia. Estadão

— Os baixos níveis de armazenamento e a incerteza no fornecimento fizeram a Shell avaliar que o mercado global de GNL deverá permanecer apertado este ano após a volatilidade de 2021, quando a demanda aumentou 6% e os preços atingiram recordes históricos

Enauta aprova investimento de US\$ 1,2 bi em Atlanta A Enauta anunciou nessa terça (22/2) investimentos de US\$ 1,2 bilhão no sistema definitivo de produção do campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos. Os recursos já incorporam US\$ 100 milhões que precisam ser aportados após a entrada em produção e US\$ 500 milhões referentes à unidade de produção.

Petrobras aprova venda de quatro campos no ES por US\$ 544 mi O Conselho de Administração da Petrobras aprovou nessa terça (22/2) a venda da participação de 100% da petroleira no Polo Norte Capixaba para a Seacrest, por US\$ 544 milhões. O polo é formado por quatro campos de produção terrestres, com instalações integradas, localizados no Espírito Santo.

Preço médio do CBIO supera R\$ 95 O preço médio do crédito de descarbonização do RenovaBio (CBIO) atingiu R\$ 95,30 em 18 de fevereiro, de acordo com o Painel Dinâmico RenovaBio, da ANP. Foi o maior valor registrado pelo crédito desde o início de sua negociação na B3, em abril de 2020

— Até a terceira semana deste mês, a emissão de CBIOs alcançou 13.381.454 títulos no acumulado do ano, de acordo com dados do Ministério de Minas e Energia (MME) divulgados na segunda (21/2). Representa 37,19% da meta anual para 2022, fixada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) em 35,98 milhões.

Ganhos indiretos triplicam efeito das eólicas no PIB para R\$ 321 bi O efeito indireto do investimento em eólicas no PIB brasileiro é quase três vezes o aporte feito na construção de parques, calcula a LCA Consultores, em estudo encomendado pela Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica) e publicado nessa terça (22/2).

— A partir da estimativa de aporte de R\$ 110,5 bilhões entre 2011 e 2020 na construção de novos parques eólicos, foram agregados outros R\$ 210,5 bilhões indiretamente, totalizando R\$ 321 bilhões na década passada

Braskem adquire participação em eólicas A Braskem informou nessa terça (22/2) que adquiriu participação acionária minoritária nas SPEs eólicas Ventos de Santa Amélia e Ventos de Santo Abelardo, ambas controladas pelo grupo Casa dos Ventos.

Descarbonização da siderurgia A Vale e o Valin Group, da China, assinaram um memorando de entendimento para buscar soluções para a siderurgia com foco na redução das emissões de CO₂. Envolve a aplicação de tecnologias verdes e de baixa emissão de carbono, incluindo hidrogênio, biomassa e gás de síntese.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/02/2022

SHELL PREVÊ APERTO NO EQUILÍBRIO ENTRE OFERTA E DEMANDA DE GNL EM 2022

O mercado global de gás natural liquefeito (GNL) deverá permanecer apertado este ano após a volatilidade de 2021

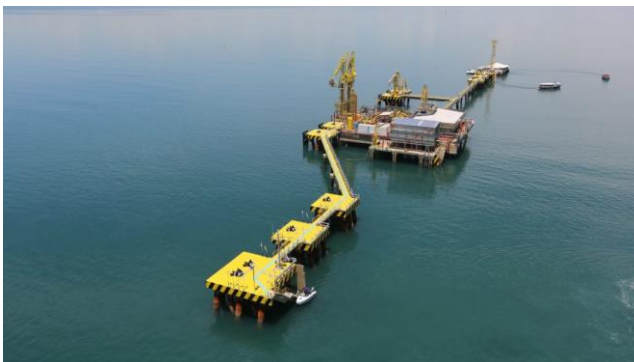
Por epbr - 22 de fevereiro de 2022 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Internacional, Mercado de gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

O mercado global de gás natural liquefeito (GNL) deverá permanecer apertado este ano após a volatilidade de 2021, quando a demanda aumentou 6%, para 380 milhões de toneladas, e os preços atingiram recordes históricos, avaliou a Shell nessa segunda (21/2).

— “Os altos preços que estamos vendo estão sendo impulsionados por baixos níveis de armazenamento e incerteza de fornecimento”, disse Steve Hill, vice-presidente executivo de marketing de energia da Shell, informa a Reuters.

— Os preços do gás natural em todo o mundo dispararam no final do ano passado, combinando escassez de oferta, geração de energia renovável mais fraca e forte crescimento após a Covid-19. Os preços saíram de US\$ 2/MMBtu em 2020 para recordes de US\$ 56 em outubro passado. Atualmente, estão em cerca de US\$ 25.



Vista área do Terminal de Regaseificação da Bahia (BA), arrendado pela Petrobras em 2021 para a Excelerate Energy (foto por Petrobras)

— O aumento dos preços do gás colocou cerca de 30 fornecedores britânicos de energia fora do mercado. E algumas empresas da indústria pesada reduziram a produção em setores intensivos em energia.

— Em janeiro, o número de embarcações transportando GNL em águas da Europa aumentou de forma acentuada, indicam dados de satélite. A causa foi o agravamento da crise na Ucrânia e como proteção a um corte de fornecimento por parte da Rússia.

— Segundo o Nikkei Asia, durante janeiro, uma média de 40 navios que transportam GNL estavam no Mar do Norte, nos mares Báltico e Mediterrâneo e nas águas ao longo da costa oeste



da França. Esse número aumentou quase 70% em relação a janeiro do ano passado, quando 24 dessas embarcações cruzaram a região.

— E o cenário tende a piorar, já que os EUA e a União Europeia (UE) anunciaram, nessa segunda (21/2), que responderão com sanções à decisão da Rússia de reconhecer a independência das províncias de Donetsk e Luhansk, no leste da Ucrânia, controladas por separatistas pró-Moscou. As sanções podem ter como retaliação o corte de fornecimento de gás por parte dos russos. Valor

— Os efeitos também devem ser sentidos no Brasil. A demanda de GNL triplicou em 2021, de 8,4 milhões para 26,1 milhões de m³/dia, para suprir o mercado elétrico por causa da crise hídrica. E embora a geração térmica tenha caído com a recuperação dos reservatórios, a pressão deverá continuar.

Abicom volta ao Cade contra preços da Petrobras A Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) quer entrar novamente com questionamento no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre os preços dos combustíveis praticados pela Petrobras.

— A entidade alega que a petroleira desrespeita o alinhamento ao preço de paridade de importação (PPI), compromisso assumido no termo de cessação de conduta (TCC) assinado com o órgão antitruste em 2019. Há pouco mais de dois anos, a Abicom também questionou o Cade sobre o tema.

— Segundo a Abicom, três tradings privadas (Tricon, Êxito e Flamma, da Mercuria) suspenderam as operações no Brasil, diante das dificuldades de concorrer com a estatal.

— Na semana passada, a associação apontou uma defasagem de 13% entre os preços da gasolina e do diesel cobrados pela Petrobras e os valores do mercado internacional. E embora os futuros do petróleo tenham registrado queda na última semana, após oito semanas consecutivas de alta, a situação deve voltar a piorar.

— Isso porque o agravamento da tensão entre Rússia e Ucrânia fez o Brent registrar alta de 1,97% nessa segunda (21/2). O barril terminou a sessão negociado a US\$ 95,39. Na manhã desta terça (22/2), o Brent chegou a US\$ 99. O WTI não teve sessão regular, por ser feriado nos EUA. Valor

— E de acordo com Russell Hardy, CEO da Vitol Group, uma das maiores tradings de petróleo do mundo, o barril pode superar os US\$ 100 e assim permanecer por um “período prolongado” nos próximos seis a nove meses, à medida que a demanda global atinge novos recordes este ano. Bloomberg

TotalEnergies anuncia descoberta na costa do Suriname A francesa TotalEnergies anunciou nessa segunda (21/2), uma “nova descoberta significativa de petróleo e gás” na costa do Suriname. A descoberta se deu no Bloco 58, uma das várias licenças de exploração que a petroleira detém naquele país. AFP

— A TotalEnergies anunciou outras descobertas no offshore do Suriname. Uma delas se deu em janeiro de 2020, no mesmo Bloco 58, associada ao sistema petrolífero da Guiana. A perfuração confirmou a presença de óleo leve, condensado e gás natural, em coluna de 123 metros (net-pay), em lâmina d’água de mil metros.

— Os dois países sul-americanos entraram na rota das petroleiras mundiais na década passada, quando a ExxonMobil anunciou grandes descobertas no offshore da Guiana.

Scania anuncia venda inédita no país de caminhões a GNL Após superar a marca de 600 caminhões a gás comercializados, a Scania anunciou a venda dos primeiros veículos movidos



100% a GNL no Brasil, para a Morada Logística. Foram adquiridos cinco caminhões a gás natural liquefeito, que serão entregues ao longo do ano.

— A Morada ainda adquiriu outros 25 caminhões Scania a gás (natural e/ou biometano). A empresa também investiu em caminhões elétricos, que hoje atuam em Campinas (SP) nas operações de carga fracionada.

Espanha e Dinamarca se opõem a considerar gás e nuclear como “verdes” Espanha e Dinamarca manifestaram nessa segunda (21/2) oposição a rotular o gás natural e a fonte termonuclear como energias “verdes” na União Europeia (UE).

— Os dois países acreditam que “identificar o gás e a energia nuclear como energias sustentáveis envia um sinal errado aos investidores e à sociedade como um todo”, disse o presidente espanhol, Pedro Sánchez. AFP

— Entre os países da UE, Áustria e Luxemburgo também se opuseram ao projeto da Comissão Europeia, chamado de “taxonomia verde”, de classificar como “sustentáveis” os investimentos em usinas nucleares e de gás. A Alemanha se opõe em parte: aceita apenas o gás.

Qair vai investir R\$ 1,9 bi em novo parque solar no CE A francesa Qair vai dar a partida na construção de um parque solar de 440 MW, em Icó (CE). O investimento estimado é de cerca de R\$ 1,9 bilhão. O início da operação é previsto para o final de 2023. A maior parte da energia gerada será destinada ao mercado livre.

— A Qair já investiu R\$ 2,7 bilhões em quatro projetos eólicos e solares, com 600 MW no total, no Ceará e no Rio Grande do Norte. Com o novo investimento, a empresa atingirá capacidade de 1 GW no país. Valor

— Além dos investimentos nas fontes eólica e solar, a Qair é uma das 15 empresas que assinaram memorando de entendimento com o governo do Ceará para desenvolver projetos de hidrogênio verde (H2V) no Porto de Pecém.

CGT Eletrosul investirá R\$ 2,1 bi no Parque Eólico Coxilha Negra A CGT Eletrosul e a WEG assinaram contrato para o fornecimento de 72 aerogeradores de 4,2 MW, fabricados no Brasil, bem como para serviços de logística, montagem e comissionamento, operação e manutenção dos equipamentos do Parque Eólico Coxilha Negra.

— O empreendimento será implantado em Sant’Ana do Livramento (RS) e terá capacidade instalada de 302,4 MW. Os investimentos no Parque Eólico Coxilha Negra estão estimados em R\$ 2,1 bilhões.

Cosan e Porto Seguro recuam em investimento em mobilidade O grupo Cosan anunciou nessa segunda (21/2) a rescisão do acordo de investimento celebrado com a Porto Serviços, controlada da Porto Seguro, para a formação da joint venture para atuação em mobilidade, a Mobitech.

— O acordo previa um aporte de capital de R\$ 300 milhões da Cosan na Mobitech, enquanto a Porto Seguro disponibilizaria seu negócio Carro Fácil, focado no ramo de assinatura de veículos. A Mobitech ofereceria modelos de assinatura de veículos, gestão de frotas para empresas, entre outras modalidades de locação de veículos.

— Segundo a Cosan, a companhia decidiu adotar uma diretriz mais conservadora, “tendo em vista o agravamento da conjuntura macroeconômica, resultando em níveis mais altos de inflação, escalada das taxas de juros e aumento do custo de capital”.

Novo diretor-geral da Itaipu Binacional toma posse Será realizada nesta terça (22/2), no Palácio Itamaraty, a cerimônia de transmissão de cargo de diretor-geral brasileiro da Itaipu Binacional, de

João Francisco Ferreira para o almirante Anatalicio Ridsen Junior. Ridsen assume o cargo de diretor-geral brasileiro da Itaipu Binacional após ocupar o cargo de diretor financeiro executivo da empresa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/02/2022

PLANO MAIS ROBUSTO PARA HIDROGÊNIO VERDE FACILITARÁ ENTRADA DE INVESTIMENTOS

Projeto da GIZ e AHK Rio vai aportar 2 milhões de euros em projetos de inovação para hidrogênio verde e outras rotas de baixo carbono no Brasil

Por Gabriel Chiappini - 23 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Entrevista, Setor elétrico, Transição energética



"O mais importante é colocar um projeto para rodar que mostre a viabilidade (...) Estão todos esperando alguém dar o primeiro passo", diz Ansgar Pinkowski (AHK Rio/Divulgação)

RIO – Para o gerente de inovação e sustentabilidade da Câmara de Comércio e Indústria Brasil Alemanha do Rio de Janeiro (AHK Rio), Ansgar Pinkowski, o Brasil se beneficiaria de um maior foco no planejamento de hidrogênio verde (H2V) no país.

"É importante para o governo brasileiro mostrar ao mundo que está debruçado no tema, e que considera o tema relevante", disse à epbr.

"O mais importante é colocar um projeto para rodar que mostre a viabilidade (...) Estão todos esperando alguém dar o primeiro passo", completa.

Segundo Ansgar, ao contrário do Brasil, a Alemanha possui uma estratégia bem definida de descarbonização, baseada na adoção do hidrogênio verde, o que inclui até a realização de um leilão para a compra do combustível — previsto para o primeiro semestre de 2022.

"A Alemanha tem diretrizes bem concretas de descarbonização até 2050, com um roadmap de hidrogênio verde, um norte muito acertado, muito concreto. Já o governo brasileiro decidiu por uma outra estratégia, mais de observador, de vamos ver o mercado e criar condições do mercado", diz.

Mesmo assim, Pinkowski diz que esse ano empresas alemãs irão fazer bons anúncios no Brasil em 2022.

"Este ano vamos ver algumas empresas alemãs investindo".

Para Ansgar, "o Brasil é um país chave no desenvolvimento de hidrogênio verde no mundo", mas ressalta a necessidade de acelerar o desenvolvimento do mercado de hidrogênio verde, tendo em vista a urgência posta pelas mudanças climáticas.

"Estamos falando de uma tecnologia que precisa ser implementada o mais rápido possível".

Dois milhões de euros para inovação em hidrogênio verde

A Agência Alemã de Cooperação Internacional (GIZ) e a AHK Rio vão abrir no final de março a primeira chamada pública para apoiar projetos de inovação relacionados ao hidrogênio de baixo carbono no Brasil.



Serão destinados 2 milhões de euros para financiar projetos selecionados em um total de três chamadas. O programa terá duração de dois anos.

“Vamos iniciar em março chamadas para startups e entusiastas, pessoas que querem desenvolver algo nessa direção e formalizar uma ideia disruptiva”, afirma o gerente de inovação e sustentabilidade da AHK Rio.

Os investimentos fazem parte da iniciativa H2 Brasil, do governo alemão, que prevê um total de 34 milhões de euros para o desenvolvimento de projetos de hidrogênio verde no Brasil.

Até agora, a iniciativa já anunciou aportes de 5 milhões de euros para a construção, até o final de 2023, do Centro de Produção e Pesquisas em Hidrogênio Verde (CPPHV) em Minas Gerais, que contará inicialmente com uma capacidade de 1 MW de eletrólise, abastecida por energia solar.

Entre os objetivos principais do H2 Brasil está o “fomento a projetos inovadores relacionados ao hidrogênio verde no país”.

“A iniciativa privada já está envolvida no tema [do hidrogênio verde], mas para conseguir essa transição energética precisa levar esse tema para a inovação”, acredita Ansgar.

Cinco pontos do projeto H2 Brasil:

- Melhoria da estrutura regulatória nacional;
- Disseminação de informações e conhecimentos sobre o hidrogênio verde;
- Capacitação e formação profissional (com vagas destinadas especificamente a mulheres);
- Fomento a projetos inovadores relacionados ao hidrogênio verde no país;
- Expansão do mercado — com a previsão da construção de uma planta piloto de eletrólise com 5 MW.

Estratégia para hidrogênio verde no Brasil

Prometida para o início do ano pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, a Estratégia Nacional do Hidrogênio ainda não foi lançada. A GIZ, inclusive, vem contribuindo para a formulação do documento.

Até agora, o MME apresentou apenas as principais diretrizes do Plano Nacional do Hidrogênio (PNH2), que aposta nas múltiplas cores do hidrogênio — enquanto o mundo aponta para o hidrogênio de baixo carbono.

O vizinho Chile, por exemplo, já lançou uma estratégia nacional específica para o hidrogênio verde, atraindo diversos investidores ao país, que atualmente tocam mais de 60 projetos de H2V, incluindo da alemã Siemens Energy.

O país espera produzir o hidrogênio verde mais barato do mundo em dez anos, como afirmou o ministro de Minas e Energia do Chile, Juan Carlos Jobet, em entrevista à epbr. Além da exportação, a estratégia chilena também pretende usar o H2V na descarbonização da mineração no país.

“O Chile se compara talvez ao Ceará. Eles enxergam uma imensa oportunidade de desenvolvimento do país, o que o Ceará também está fazendo e o Brasil como um todo também precisa”, avalia Ansgar.

O estado do nordeste já assinou dezessete memorandos de entendimento com empresas, em sua maioria internacionais, para desenvolver projetos de H2V no hub de hidrogênio no Porto de Pecém. Quase todos os anúncios visam à exportação de H2V para a Europa, em forma de amônia verde.



Além do Ceará, estados como Rio Grande Norte, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, já lançaram seus próprios programas de desenvolvimento do mercado de H2V.

“Esses pedaços, digamos, precisam ser unificados pelo governo federal, em um roadmap unificado”, defende Ansgar.

Mercado interno vs exportação

Ele acredita que o Brasil também deveria focar no mercado doméstico.

“Se foquem no mercado interno primeiro, porque você consegue fazer a roda girar, o mercado interno está nas suas mãos, enquanto o externo você está concorrendo com o mundo inteiro. E atualmente velocidade é o primeiro ponto”, sublinha.

O Chile, por exemplo, está apostando em um plano para atender a indústria local, especialmente de mineração, motor da economia do país.

Ansgar ressalta que a utilização do H2V pela siderurgia e mineração nacional poderia gerar valor agregado aos produtos brasileiros destinados à exportação, considerando a demanda internacional por produtos de baixa pegada de carbono.

“Quando o Brasil começa a forçar o olhar para o mercado interno e consegue através do mercado interno criar um produto verde, um aço verde, sem pegada de carbono, ao invés de eu transportar a amônia, vou transportar uma placa de aço verde”.

As próprias indústrias alemãs instaladas no Brasil seriam potenciais consumidoras. O Brasil possui hoje o maior parque industrial alemão fora da Alemanha, que responde por mais de 10% do PIB brasileiro.

“As empresas globais já estão com uma certa pressão para se descarbonizar. Essa pressão é transmitida para suas subsidiárias. Quando uma empresa alemã aqui no Brasil pode reduzir sua pegada de carbono, isso conta para a meta global”.

Oportunidade para o Brasil exportar tecnologia

O representante da câmara também defende os investimentos no desenvolvimento de célula a combustível de etanol. O etanol é por natureza um carregador de moléculas de hidrogênio e tem como vantagem já possuir infraestrutura de abastecimento e transporte.

“Se o Brasil conseguir desenvolver tecnologias e desenvolver o mercado interno, o Brasil pela primeira vez na história vai começar a exportar tecnologia e não só commodity”, acredita.

A montadora alemã Volkswagen no Brasil vem apostando na ideia. No final do ano passado, a companhia anunciou um Centro de P&D em Biocombustíveis no país. A proposta é pesquisar fronteiras do uso do etanol como modelo de eletrificação via célula a combustível, com foco também na exportação.

“Volkswagen e Bosch querem desenvolver células a combustível a etanol, com isso, toda a parte de distribuição está resolvida. São mais de 40 mil postos de abastecimento de etanol, que podem ser utilizados para abastecer o carro elétrico. Isso seria uma forma do Brasil se colocar na vanguarda da tecnologia”, explica.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

FGTS: GOVERNO QUER LIBERAR SAQUE DE ATÉ R\$ 1.000 POR TRABALHADOR

Anúncio deve ser feito após carnaval. Medida deve beneficiar até 40 milhões de pessoas e injetar R\$ 30 bi na economia em ano eleitoral

Por Geralda Doca



Valor a que cada trabalhador terá direito vai depender dos saldos das contas existentes e deverá ser limitado a até R\$ 1 mil. Foto: Marcelo Régua/Agência O Globo

BRASÍLIA – O governo quer anunciar, logo após o carnaval, uma nova rodada de saque do FGTS, que poderia, pelos estudos até o momento, liberar a cada trabalhador a retirada de até R\$ 1 mil de suas contas no fundo. A medida pode beneficiar 40 milhões de trabalhadores e injetar R\$ 30 bilhões

neste ano eleitoral.

A ideia foi antecipada na terça-feira pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. Para autorizar o novo saque, o governo quer editar uma medida provisória (MP).

O valor a que cada trabalhador terá direito vai depender dos saldos das contas existentes e deverá ser limitado a até R\$ 1 mil.

Após o anúncio da medida, a Caixa Econômica Federal vai efetuar o pagamento dentro de um cronograma, de acordo com o mês de nascimento dos trabalhadores.

Com a pandemia da Covid-19, a equipe econômica cogitou liberar um novo saque emergencial em 2021, mas não havia disponibilidade de recursos no FGTS. Essa situação melhorou devido às aplicações do Fundo em títulos públicos com a alta da taxa de juros básica da economia, a Selic.

Em dezembro de 2017, o ex-presidente Michel Temer autorizou o saque das contas inativas do FGTS. A medida beneficiou 25,9 milhões de trabalhadores que sacaram do Fundo R\$ 44,4 bilhões.

Em julho de 2019, o presidente Jair Bolsonaro autorizou o saque imediato de R\$ 500 por conta (ativa e inativa) do FGTS. A proposta também criou uma nova modalidade de saque no mês de aniversário do trabalhador. O saque imediato injetou R\$ 28,1 bilhões na economia e beneficiou 60,4 milhões de trabalhadores.

Em abril de 2020, o presidente Jair Bolsonaro recorreu novamente ao FGTS, no bojo das medidas de enfrentamento da pandemia da Covid 19 e autorizou o saque emergencial do FGTS em valor equivalente ao salário mínimo (R\$ 1.045), na época.

Para isso, o governo extinguiu o Fundo do Pis/Pasep e transferiu o saldo remanescente para o FGTS. O saque emergencial resultou em uma retirada de R\$ 24,2 bilhões, beneficiando 31,7 milhões de trabalhadores.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

PETROBRAS DEVE DIVULGAR LUCRO RECORDE DE R\$ 100 BI. EM 3 ANOS, EMPRESA JÁ DISTRIBUIU R\$ 32,5 BI A ACIONISTAS

Disparada nas cotações do petróleo, que aumentou o preço da gasolina, engordaram o caixa da estatal

Por Bruno Rosa



Sede da Petrobras no Centro do Rio Foto: Alexandre Cassiano / Agência O Globo

RIO — A Petrobras vai divulgar, após o fechamento dos negócios na Bolsa hoje, seu balanço de 2021. E, segundo previsão de analistas, deve anunciar um lucro recorde, de até R\$ 100 bilhões.

Com a disparada do petróleo nos últimos meses, a petrolífera viu seus ganhos subirem e, também, ampliou a distribuição de parcela de seus lucros aos acionistas. Só em 2021, foram R\$ 27,1 bilhões repassados aos detentores de ações da empresa, quase dez vezes mais o valor distribuído em 2020.

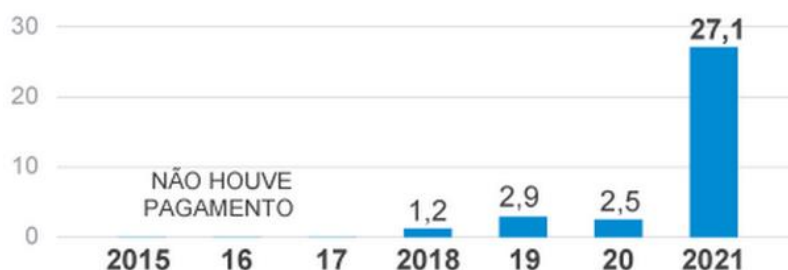
E, como grande acionista da empresa, a União ficou com quase um terço do total. Desde 2019, já foram R\$ 32,5 bilhões pagos pela empresa em dividendos.

Nos últimos três anos, desde o início do mandato do presidente Jair Bolsonaro, o governo federal recebeu cerca de R\$ 30 bilhões dessa parcela do lucro da Petrobras.

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

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

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



O GLOBO Foto: Editoria de Arte

dados divulgados na manhã desta quarta-feira pelo IBGE.

O GLOBO Foto: Editoria de Arte

A Petrobras tem aproveitado a maré favorável para o setor, com a alta do petróleo, para reduzir endividamento e elevar a distribuição dos ganhos entre acionistas.

Mas a alta do petróleo pesa no bolso do consumidor. Nos últimos 12 meses, o preço da gasolina já subiu 49,59%, enquanto a inflação média do país foi de 10,42%, segundo

Por isso, cresce a busca, no governo e no Congresso, de alternativas para aliviar este impacto para o consumidor, principalmente neste ano eleitoral. Alternativas como o uso de royalties e de dividendos da Petrobras chegaram a ser discutidas.

Mas o que avançou foram propostas que procuram reduzir o peso de impostos, inclusive os estaduais, para aliviar o preço final da gasolina. O plenário do Senado pode votar nesta quarta-feira projetos de lei com esse objetivo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

GRAN PETRO QUER USAR ACESSO A GUARULHOS PARA VENDER COMBUSTÍVEL EM OUTROS AEROPORTOS

Por Mariana Barbosa



Refinaria da Petrobras Refinaria da Petrobras / Agência O Globo

A Gran Petro, que obteve na Justiça direito de acesso à infraestrutura de abastecimento de combustível de aviação em GRU Airport, tem interesse não só em vender combustível para as companhias aéreas no aeroporto, mas se abastecer para vender o produto com margens maiores para clientes da aviação executiva no Campo de Marte e

em outros aeroportos de São Paulo.

A infraestrutura de dutos de GRU é abastecida diretamente pelo Terminal de Guarulhos da Petrobras, dispensando o uso de caminhões, o que torna o produto mais barato. Os revendedores do QAV (Querosene de Aviação) em outros aeroportos têm que comprar o produto de distribuidores, que cobram margens de 2% a 5%. Comprando diretamente, a Gran Petro poderá ampliar a sua margem com essa diferença.

É por isso que a empresa vem insistindo nas duras negociações com o pool que investiu e controla na infraestrutura do aeroporto — Raízen, Vibra e Air BP — em iniciar as operações mesmo sem possuir a certificação internacional JIG, que é exigida pelas companhias aéreas e suas seguradoras para poder vender QAV em Guarulhos.

Em uma reunião realizada ontem, Gran Petro concordou, no entanto, e pela primeira vez em 8 anos de disputas judiciais, em atender as exigências técnicas de certificação feita pelo pool. Mas a empresa insiste em ter acesso mesmo antes de ter o documento, uma vez que quer iniciar a operação vendendo o combustível para outros aeroportos.

Quando ingressou com a ação judicial, em 2014, a empresa tinha vencido uma licitação para fornecer combustível para a Força Aérea Brasileira, mas acabou não fechando o contrato por não conseguir comprar o combustível mais barato no aeroporto.

Outro ponto que ainda vai demandar muita negociação entre as partes é a definição do valor do ativo, que foi construído com investimento das empresas, mas em área da união.

A Raízen, coordenadora do pool, sugeriu a contratação da PwC para fazer uma avaliação da cota parte que caberia à Gran Petro no ativo. Além de divergirem no critério para a definição da cota-parte, a Gran Petro também resiste em dividir a conta da consultoria. A empresa quer que o ativo seja precificado pelo valor ainda não amortizado, conforme entendimento da Anac e da Justiça, enquanto o pool defende o valor de mercado.

Entrar em Guarulhos, como a Gran Petro deseja, demanda não apenas ter acesso garantido pela Justiça, mas recursos para investimentos. Atualmente, as 3 empresas do pool contam com uma frota de 300 caminhões só para abastecer clientes no aeroporto. Se quiser conquistar 5% do mercado, a Gran Petro vai precisar de 15 caminhões, além de outros equipamentos, seguros, certificações — sem falar na cota-parte do ativo.

Em nota, a Gran Petro afirmou que as conversas com o pool estão evoluindo, mas "esbarram em imposições da lider Raízen que contrariam o que foi estabelecido pela Justiça e pela ANAC". "A Gran Petro reforça que tem trabalhado em prol direito de competir no setor de distribuição de QAV, exatamente para ampliar a concorrência no setor e, dessa forma, intenta contribuir para exercício de margens adequadas — e não as historicamente praticadas pelas atuais distribuidoras que, aliás, são as maiores praticadas no setor energético."

Texto atualizado às 17:20 para incluir posicionamento da Gran Petro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO PAÍS BATE US\$ 4,7 BILHÕES EM JANEIRO, MAIOR RESULTADO PARA O MÊS DESDE 2018

Resultado superou a projeção do BC para o mês e é 35,4% superior ao registrado no mesmo mês de 2021

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Investimento Direto no País (IDP) em janeiro ficou com saldo positivo de US\$ 4,7 bilhões, melhor resultado para o mês desde 2018, de acordo com o Banco Central (BC).

O resultado é 35,4% acima do registrado em janeiro de 2021 e superou a projeção do BC para o mês, que estimava entrada de US\$ 3,2 bilhões.

O principal meio de entrada foi em participação de capital de empresas, com ingresso líquido de US\$ 4,4 bilhões, além de US\$ 307 milhões em operações intercompanhia.

A expectativa do BC para este ano é de recuperação em relação ao ano passado, quando US\$ 46,4 bilhões entraram no país. A projeção para 2022 é de US\$ 55 bilhões. Antes da pandemia, em 2019, o resultado foi de US\$ 69,2 bilhões.

Alexandre Espírito Santo, economista-chefe da Órama, ressalta que as contas externas serão muito favorecidas por um ambiente de alta nos juros globalmente, depois de anos de taxas zeradas em países desenvolvidos. Segundo o economista, há bastante dinheiro no mundo procurando por oportunidades.

— Essas grandes empresas internacionais estão atentas a essas oportunidades e vão se antecipar, que é o que eu acho que está acontecendo com esses números, isso tá acontecendo tanto no IDP quanto investimentos em carteira — disse.

O IDP engloba investimentos duradouros no país, como a expansão da capacidade produtiva de uma fábrica ou investimentos em uma nova filial de uma empresa estrangeira. Por isso, depende que os investidores tenham segurança no momento de tomar as decisões.

A estimativa do Banco Central é de entrada de US\$ 10 bilhões no IDP em fevereiro. Se confirmado, seria o maior volume a entrar em um mês de fevereiro desde o início da série histórica em 1995.

Mercado financeiro

No investimento em carteira no mercado doméstico, a entrada líquida foi de US\$ 5,7 bilhões em janeiro, sendo US\$ 2,2 bilhões em ações e fundos de investimentos e US\$ 3,5 bilhões em título de dívida.

A entrada desse tipo de recurso é mais volátil e depende de análises no exterior e dos humores do mercado.

Felipe Sichel, estrategista-chefe do Modalmais, espera que esse movimento positivo no mercado brasileiro continue pelo menos no curto prazo, impulsionado por uma visão menos desfavorável do ambiente brasileiro e por um rebalanceamento de carteira.

— O rebalanceamento de carteira contribui e isso está refletido no movimento de preços de ativos que a gente viu ao longo deste ano, a gente viu movimento de bolsa pra cima, de dólar para baixo e faz parte do mesmo ambiente — apontou.

Gastos com viagens

Com a vacinação e a flexibilização de medidas restritivas no Brasil e no mundo, as despesas e receitas com viagens vêm se recuperando nos últimos meses. Em janeiro, o gasto de estrangeiros no país foi de US\$ 421 milhões, acima dos US\$ 269 milhões registrados em janeiro de 2021.

Já os gastos de brasileiros no exterior chegaram a US\$ 690 milhões, mais que o dobro dos US\$ 308 milhões registrados no mesmo mês do ano passado.

Entenda: Precisa adiar uma viagem ou o casamento? Regras criadas na pandemia são estendidas até 2023

Esses números, no entanto, ainda estão longe dos que eram usualmente registrados antes do início da pandemia. Em janeiro de 2020, por exemplo, os gastos de brasileiros no exterior chegaram a UR\$ 1,4 bilhão e de estrangeiros no Brasil, US\$ 674,5 milhões.

Fernando Rocha, chefe do Departamento de Estatísticas do BC, ressalta que no início do ano passado, o país estava passando por um aumento de casos de Covid-19 na segunda onda da pandemia e isso afeta as restrições de mobilidade e decisões de viagem.

— Ainda parece haver bastante espaço para recuperação dos fluxos tanto de despesa quanto receitas de viagens após o momento que a gente chegar a superar a pandemia e ter uma recuperação integral — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

PORTO DO RIO TERÁ CAMPUS DO IMPA, POTÊNCIA DA MATEMÁTICA, PARA IMPULSIONAR FUTURO POLO DE STARTUPS

Por Rennan Setti



A roda gigante do Porto Maravilha ***A roda gigante do Porto Maravilha | Divulgação***

A Prefeitura do Rio deve anunciar em breve seus planos para abrigar, no Porto do Rio, um novo campus do Instituto de Matemática Pura e Aplicada (Impa).

Uma das instituições mais conceituadas do mundo em sua área, o Impa já tem um campus no Horto, na Zona Sul, onde só oferece cursos de pós-graduação. No Porto, a ideia é que ele ofereça seu primeiro curso de graduação em matemática e funcione em

simbiose com as startups que vão estar sediadas no chamado Porto Maravalley.

O curso do Impa será um bacharelado em matemática da tecnologia e inovação. A ideia é que os estudantes sejam bolsistas selecionados pelas Olimpíadas de Matemática, que são organizadas pelo próprio Impa.

O prefeito Eduardo Paes e o secretário de Desenvolvimento Econômico, Chicão Bulhões, devem abordar os planos em café da manhã para empresários nesta quarta-feira. O plano é atrair investidores para o projeto. A prefeitura deve ceder o terreno.

A licitação do Porto Maravalley está prevista para o ano que vem, e a expectativa é que o espaço já esteja de pé no fim do ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

LAUDÊMIO: CÂMARA APROVA PEC QUE ACABA COM COBRANÇA DE IMÓVEIS NO LITORAL DO PAÍS

Medida não alcança, porém, taxa imobiliária revertida a descendentes da família imperial em Petrópolis, alvo de polêmica por causa da tragédia na cidade

Por Bruno Góes e Julia Lindner



Beira-mar: Venda de parcela da União em imóveis construídos em terrenos da Marinha inclui bens em Copacabana
Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Câmara aprovou nesta terça-feira, em dois turnos, uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que facilita a compra e venda de imóveis no litoral do país. No primeiro turno, foram 377 votos a favor e 93 contrários; no segundo, 389 a 91. Agora, o texto segue para o Senado.

A PEC retira a propriedade exclusiva da União sobre os chamados "terrenos de marinha" e acaba com a cobrança do laudêmio, taxa de 5% paga ao governo federal em transações envolvendo próximos ao mar.

O texto se limita ao laudêmio pago hoje à União, não inclui o fim da taxa cobrada em transações imobiliárias de Petrópolis revertida para descendentes da família imperial.

Entenda o que é o laudêmio: Taxa imobiliária beneficia União em faixas litorâneas e descendentes da família imperial em Petrópolis

Como a maioria dos terrenos no litoral é considerada de propriedade da União, o governo cede o chamado domínio útil sobre o imóvel. Atualmente, é impossível fazer uma escritura de transferência do domínio útil desse imóvel sem o pagamento do laudêmio.

"Fica vedada a cobrança de foro e taxa de ocupação das áreas de que trata o art. 2º (terrenos de marinha), bem como de laudêmio sobre as transferências de domínio, a partir da data de publicação desta Emenda Constitucional", diz trecho da proposta.

Antes da sessão, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), indicou que o Senado poderia alterar o texto para evitar uma queda abrupta de arrecadação pelo governo federal com a extinção do laudêmio.



— Não temos nenhum problema para colocar qualquer trava, para proibir qualquer tipo de excesso dessa PEC. Conversamos isso hoje com todos os líderes. Chamamos o senador Esperidião Amin (PP-SC), que foi o presidente da comissão na época (em que foi tratada a PEC). Ele já vai estudando quais travas vão ser colocadas no Senado, já que essa PEC foi votada lá atrás na comissão especial. Então, é um avanço, porque não tem lógica de você permanecer com cobranças de laudêmio — disse o presidente da Câmara.

Em junho do ano passado, o presidente Jair Bolsonaro prometeu extinguir a cobrança:

— Estamos na iminência, via portaria, de acabar com aquela prisão dos laudêmios. São mais ou menos 600 mil imóveis que ficarão livres do laudêmio brevemente.

Bolsonaro afirmou que a taxa não faz mais sentido porque o laudêmio "vem de lá atrás, era um dinheiro pago para a Coroa, para (nos) proteger dos piratas".

Proposta não inclui laudêmio de Petrópolis

Durante a tramitação do texto, o PT apresentou uma emenda para que também fosse extinto o laudêmio revertido a descendentes da família imperial em Petrópolis.

Como a cidade tem como origem uma propriedade privada adquirida por Dom Pedro I e herdada por Pedro II, moradores do Centro da cidade pagam 2,5% em transações imobiliárias.

Com a recente tragédia provocada pelas chuvas, houve cobranças na cidade para que o dinheiro da taxa seja revertida para a reconstrução.

Lira disse que concordava com a extinção também neste caso, mas o dispositivo não foi incluído no texto.

Cobrança desde o período colonial

A cobrança do laudêmio ocorre desde o período colonial. Com o objetivo de povoar o litoral brasileiro, a Coroa Portuguesa concedeu a algumas pessoas a possibilidade de usufruir de propriedades. Em contrapartida à concessão dessa titularidade, cobrava o laudêmio.

O texto da Câmara retira a previsão de que os terrenos de marinha e seus acrescidos são bens exclusivos da União, como consta atualmente na Constituição.

Continuam sob domínio da União, porém, as áreas utilizadas pelo serviço público federal, as unidades ambientais e as áreas não ocupadas. As áreas afetadas ao serviço público estadual e municipal passarão ao domínio de estados e municípios, assim como será possível a transferência para moradores.

A proposta estipula prazo de dois anos para a União adotar as providências necessárias para que sejam efetivadas as transferências.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2022

LEILÃO DE SANTOS DUMONT E GALEÃO: TERMINAL NO CENTRO SERÁ MAIS VOLTADO PARA VIAGENS DE NEGÓCIOS, DIZ FREITAS

Ministro afirma que modelagem será planejada em conjunto e que o aeroporto internacional ficaria com os demais voos

Por Ivan Martínez-Vargas



Leilão de Santos Dumont e Galeão: Freitas diz que terminal no centro será mais voltado para viagens de negócios
Foto: Jorge William / Agência O Globo

SÃO PAULO - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou nesta terça-feira que a devolução do Galeão já era esperada, pois havia sinais de inviabilidade do projeto. Segundo Freitas, a nova licitação, que deve ser feita junto com a do Santos Dumont somente no próximo ano, terá

incentivos na tarifa para evitar a canibalização entre os aeroportos.

Desde que o governo começou a discutir a concessão do Santos Dumont, autoridades fluminenses manifestaram preocupação com a possibilidade de esvaziamento do aeroporto internacional, caso não houvesse algum tipo de restrição à expansão de voos no terminal localizado no Centro do Rio.

A lógica agora é que as concessões sejam planejadas de forma integrada e licitadas em um mesmo leilão em 2023.

— A gente vai estruturar os dois aeroportos em conjunto. Isso é interessante do ponto de vista concorrencial. Tenho certeza de que agora dá pra atuar na modelagem e na regulação de maneira que os dois aeroportos coexistam com muita harmonia. Isso mexendo em tarifa, privilegiando o voo business (corporativo) para o Santos Dumont, os outros voos para o Galeão — disse.

No ano passado, 13 milhões de pessoas embarcaram nos terminais fluminenses. Deste total, 9 milhões escolheram o Santos Dumont.

— No caso do Rio, a gente está pensando, e colocamos isso à disposição do Estado, em usar a outorga (valor pago pelo direito de exploração da concessão) aeroportuária nos projetos de mobilidade urbana. Será que não cabe um (prolongamento do) metrô da estação Estácio para a Ilha do Governador? Talvez caiba — disse o ministro em evento realizado pelo banco BTG Pactual.

Autoridades fluminenses e o setor de turismo se preocupam com o prazo previsto para a licitação, em 2023, primeiro ano de um novo governo. O próprio ministro deve se afastar da pasta no início de abril para concorrer ao governo de São Paulo.

Rodovia da Morte

Ao ser perguntado sobre a suspensão da licitação das BR-381 e BR-262 entre Minas Gerais e Espírito Santo, trecho chamado de Rodovia da Morte, Freitas afirmou que o governo vai remodelar a concessão para atrair interessados do setor privado e que o certame será realizado em agosto deste ano.

O prazo é tido como pouco factível pelo mercado dado o cronograma eleitoral e o fato de que Freitas não estará mais no governo para tocar o projeto.

O projeto “deu errado”, segundo Freitas, devido à complexidade do ponto de vista de engenharia e do alto volume de investimentos previstos, de R\$ 7,7 bilhões.

Freitas diz que o governo pretende editar uma Medida Provisória para viabilizar a utilização das outorgas pagas por concessionárias de ferrovias em projetos rodoviários, o que possibilitaria o uso de recursos pagos no âmbito da Estrada de Ferro de Vitória a Minas na BR-381.



— Talvez mexer alguma coisa em capex (investimento exigido da concessionária) é possível, alguma coisa em (redução de) parâmetros de desempenho também é possível. Agora, o principal é fazer uma concessão com aporte, botar dinheiro na largada. (...) De onde eu posso tirar dinheiro? Eu tenho ainda outorga livre na (ferrovia) Vitória-Minas — afirmou Freitas.

O investimento cruzado é permitido hoje por lei, mas os recursos de projetos ferroviários só podem ser usados em investimentos no mesmo tipo de modal.

— Vamos (editar uma) Medida Provisória para permitir esse investimento cruzado de ferrovia para rodovia. A gente vem com aporte na largada, faz uma consulta pública rapidinho para mostrar para a sociedade o que a gente está mudando. Vamos bater isso com o TCU também. Vamos republicar o edital e tenho certeza de que vai dar certo — afirmou Freitas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DESONERAÇÃO DE IMPOSTOS FEDERAIS SOBRE DIESEL E GLP SERÁ ANALISADA POR DESTAQUE

Por Daniel Weterman

A proposta de reduzir a cobrança de impostos federais sobre o diesel e o gás de cozinha, sugerida pela equipe econômica, será analisada por meio de um destaque no plenário do Senado. O projeto está na pauta da sessão desta quarta-feira, marcada para as 16 horas.

A liderança do PROS apresentou um requerimento para votar a medida separadamente do relatório principal, que trata sobre o ICMS, imposto arrecadado pelos Estados. Se aprovada, a emenda, que é defendida pelo Ministério da Economia, passa a fazer parte do projeto.

O relator da proposta no Senado, Jean Paul Prates (PT-RN), admite aprovar o destaque, mas quer que o governo defenda a própria proposta no plenário. É uma decisão política de reação dos senadores à equipe do ministro Paulo Guedes. O presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), afirmou que a desoneração federal poderá ser aprovada.

A proposta defendida pelo governo zera a cobrança de PIS e Cofins sobre o diesel e o gás de cozinha até dezembro de 2022. De acordo com fontes do Ministério da Economia, a medida representa uma renúncia de R\$ 19,5 bilhões por ano. A emenda dispensa a necessidade de compensação fiscal com a perda de arrecadação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2022

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR PROPÕE TRANSIÇÃO MAIS SUAVE DE IBS PARA ATRAIR ESTADOS E MUNICÍPIOS

Novo parecer define quais setores poderão ser favorecidos por regimes especiais de tributação do IBS

Por Luci Ribeiro e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O relator da Reforma Tributária (PEC 110/2019) no Senado, Roberto Rocha (PSDB-AM), apresenta nesta quarta-feira, 23, um novo relatório sobre a matéria na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa, com ajustes no período de transição do novo tributo IBS para conseguir maior adesão de Estados e municípios à proposta. Segundo fontes, o novo texto foi distribuído nesta madrugada aos colegas.

A reforma contida na PEC 110/2019 unifica a cobrança de tributos em um Imposto sobre Valor Agregado (IVA), criando um IVA Dual, dividido em dois tributos: um federal, unindo PIS e Cofins na Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), e outro subnacional, chamado de IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), que unificaria o ICMS, cobrado atualmente pelos Estados, e o ISS, recolhido pelos municípios. Cria ainda o Imposto Seletivo (IS) em substituição ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Dentre as alterações, o parecer alterado prevê que a transição do IBS da origem para o destino se completará em 40 anos, organizados em duas etapas de 20 anos cada - antes, esse período seria de 20 anos. O texto mantém, no entanto, a transição de sete anos para substituição dos tributos. Para o relator, a mudança para 40 anos trará uma transição mais suave, para minimizar impactos na receita e atrair apoio de Estados e municípios à proposta.

O novo parecer também já define quais setores poderão ser favorecidos por regimes especiais de tributação do IBS. A versão de antes dizia apenas que Lei Complementar escolheria esses segmentos. Com a alteração, o parecer indica que serão beneficiados os setores de combustíveis, lubrificantes e produtos do fumo; serviços financeiros; e operações com bens imóveis.



Roberto Rocha (PSDB-AM); senador apresenta mudanças no relatório da Reforma Tributária
Foto: Roque de Sá/Agência Senado - 16/8/2021

FDR e Zona Franca de Manaus

Outra mudança proposta por Roberto Rocha refere-se ao Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR). Originalmente, o FDR poderia ser utilizado para honrar os atuais incentivos de ICMS, mas não havia qualquer direcionamento expresso nesse sentido. Agora, o parecer define que, até 2032, os recursos do Fundo serão aplicados prioritariamente à

manutenção da competitividade das empresas que receberam benefícios fiscais de ICMS convalidados nos termos da Lei Complementar nº 160, de 2017.

O trecho que trata da Zona Franca de Manaus também teve uma modificação. O novo parecer mantém o tratamento favorecido à Zona Franca de Manaus, mas agora traz a previsão de que Lei Complementar definirá a participação do Estado na arrecadação do IBS decorrente das operações e prestações interestaduais originadas na Zona Franca, sem prejuízo do princípio do destino.

Tramitação lenta

A tramitação da reforma está caminhando devagar no Congresso. O último relatório da matéria foi apresentado em maio do ano passado. Mesmo com a promessa do presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), de levar a proposta adiante e pautá-la para o plenário após aprovação na comissão, há dúvidas sobre a aprovação definitiva da PEC.

Como o Estadão/Broadcast noticiou, líderes partidários e integrantes da CCJ dizem que há chances de o texto ser aprovado na comissão, mas a possibilidade diminui no plenário e praticamente não existe na Câmara dos Deputados no momento. "Aprovada na CCJ, será pautada no plenário para bem da sociedade que espera uma reforma no sistema tributário", afirmou Pacheco na semana passada.

Há ainda dúvida sobre o real interesse do governo do presidente Jair Bolsonaro em aprovar a medida. "Eu acho que esta é a última janela de oportunidade desta geração nossa, e nós temos que aproveitar. Essa não é uma matéria do governo, essa é uma matéria do Senado. Ela nasceu e se encerra no Senado, porque aqui é que vai ser feita a promulgação dessa matéria", disse o relator Roberto Rocha, também semana passada.

Para a mesma reunião, o presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (DEM-AP), pautou a flexibilização do porte e da posse de armas. A sessão está marcada para começar às 10 horas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2022

GOVERNO PREPARA DECRETO PARA AMPLIAR A PRODUÇÃO DE BIOMETANO NO BRASIL

Medida busca cumprir as metas de redução de emissão de metano definidas na COP-26; combustível, feito a partir de resíduos urbanos e rurais, pode ser usado para substituir o diesel na agropecuária

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O governo prepara a publicação no início de março de um decreto para estimular a produção de biometano, o que vai ajudar o País a cumprir as metas de descarbonização firmadas na COP-26, informam fontes do setor. A expectativa é de que seja criado um crédito de metano que dialogue com o mercado de carbono, além de linhas de financiamento mais favoráveis e isonomia tributária entre os estados.

O Brasil se comprometeu na 26ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, em Glasgow, Escócia, a reduzir as emissões de metano em 30% até 2030. O foco do programa será a substituição do diesel na agropecuária, setor responsável por 28% do metano jogado na atmosfera no Brasil.

O País tem potencial de geração de biometano que vem dos resíduos urbanos (aterros sanitários) e rurais, especialmente de aves, suínos, açúcar e álcool, o que já foi batizado de "pré-sal rural" pelo ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, em referência às abundantes jazidas de petróleo no litoral.



Brasil pode produzir 30 milhões de metros cúbicos de biometano por dia até 2030. Combustível vem dos resíduos urbanos. Foto: Taba Benedicto/Estadão - 25/6/2020

Segundo a gerente executiva da Associação Brasileira do Biogás (Abiogás), Tamar Roitman, o Brasil tem condições de produzir 30 milhões de metros cúbicos de biometano por dia (m³/d) até 2030, mas atualmente a produção é de apenas 400 mil m³/d. Sem o decreto do governo, a projeção era de atingir 1 milhão de m³/d até 2025, mas agora esse

volume deverá ser bem maior, "dependendo de como virá o decreto", disse a executiva.

"O ministro veio da COP querendo promover a descarbonização do agro, e ele já quer começar a tratar das metas e iniciativas que vão corresponder ao acordo assinado em Glasgow. Ele quer a descarbonização do agro via transporte, com a substituição do diesel por gás ou biometano", afirmou Roitman, que se reuniu com o Ministério do Meio Ambiente para mostrar as opções tecnológicas que existem no Brasil para a mudança da frota do setor.

Seria o primeiro programa de biometano para a agropecuária, segundo a executiva. Hoje, apenas 800 caminhões de uma frota nacional de 3,5 milhões utilizam gás biometano ou uma combinação de combustíveis (diesel, biometano e gás) – chamado de duo fuel. O cenário, porém, está mudando. A Scania foi a primeira a produzir caminhões a gás no Brasil. MWM e Iveco, anunciaram recentemente que também vão entrar no negócio. Além dos caminhões novos a gás,



existe a opção de converter os motores para duo fuel ou ainda substituir apenas do motor a diesel por um motor a gás.

"A gente mostrou as possibilidades e que cada um tem seu preço, cada um tem um objetivo e função. Para a gente, o decreto deveria abrir a possibilidade de usar todas as tecnologias, ser bastante amplo", disse Roitman, ressaltando que o mundo caminha para valorizar os produtos feitos com baixa pegada de carbono, ou seja, o biometano poderia ajudar a manter a competitividade das commodities exportadas pelo Brasil.

Criada em 2013, a Abiogás começou com oito associadas, e hoje contabiliza quase 100 de toda a cadeia do biogás/biometano, como comercializadoras, fornecedores de todas as etapas de equipamentos, fabricantes de veículos que usam biometano, empresas de purificação de gás e inclusive alguns consumidores, como a Unilever.

A executiva prevê algum tipo de fomento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) que facilite a substituição da frota a combustível fóssil, diante do compromisso assumido pelo Brasil na COP26.

"O que a gente colocou para o Ministério - e não sabemos se vai vir - é buscar também algumas formas de incentivar a produção do biometano, como de alguma forma facilitar o licenciamento ambiental dessas plantas, não isentar, mas acelerar o licenciamento, de forma menos custosa", explicou.

Roitman espera que o decreto traga algum incentivo que também reduza o custo dos empreendimentos, assim como poderia ser feito algum incentivo via redução de imposto de importação dos equipamentos, ou mesmo de ICMS. "Também gostaríamos de ver uma regra de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para acelerar o desenvolvimento tecnológico, tanto para o desenvolvimento de veículos, como para a tecnologia da conversão, onde você pode aumentar a eficiência elevando o teor de biometano em relação ao diesel para os duo fuel", afirmou.

Junto a essas medidas, a Abiogás também avalia com o BNDES a criação de um fundo garantidor para projetos de biogás/biometano, o que também pode destravar investimentos desse setor. "Existem linhas atrativas para a produção, mas a exigência de garantias pelos bancos ainda é muito alta. Por isso estamos colocando de pé, com o BNDES, esse fundo garantidor, que vai possibilitar esses investimentos", afirmou Roitman.

Cbios

De acordo com Carlos Jacob, presidente da ZEG Biogás, que produz biogás com resíduos de aterros sanitários e resíduos agroindustriais, a expectativa é de que o decreto estenda os Créditos de Descarbonização (Cbios) para os benefícios da produção do biogás/biometano, que hoje não são capturados.

Ele explica que, atualmente, os Cbios só valorizam a substituição de outros energéticos, mas não captura os benefícios da produção de biogás e biometano do lado da gestão de resíduos e líquidos. Segundo a ZEG, o mercado de "créditos de metano" tem potencial para atingir R\$ 200 bilhões anuais.

"Conseguir fazer um certificado vinculado a esse metano evitado na atmosfera e começar a negociar isso no mercado, ter uma valorização, e outros aspectos que podem aparecer nessa regulação, como a questão do financiamento. Isso, sim, ajuda no desenvolvimento da indústria", afirmou.

Segundo Jacob, a ZEG vai terminar 2022 com previsão de produzir 30 milhões de metros cúbicos (m³) de biometano e a estimativa chegar em 2030 com o volume de 1 bilhão de m³. Apesar da evolução, o executivo afirma que o volume corresponde a 2% do potencial do País.



"Temos todos os desafios de uma indústria que está começando a ganhar escala, arrumando a regulação, participando da discussão do mercado de gás, facilitando acesso aos dutos para injeção do biometano e precisando de muito capital. Qualquer iniciativa que venha valorizar o atributo ambiental e melhorar a atratividade dos projetos, como outras medidas regulatórias e de financiamento, só vai fazer o potencial crescer mais rápido", avaliou.

De acordo com o executivo, ao contrário de ser um concorrente, o estímulo ao gás natural é bom para gerar um passo intermediário, trazendo uma infraestrutura necessária para o combustível definitivo que vai substituir o fóssil, seja o biometano, seja o hidrogênio, ou mesmo os dois.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2022

COMBUSTÍVEIS E ENERGIA: O QUE OS PAÍSES ESTÃO TENTANDO FAZER PARA CONTER OS AUMENTOS

No Brasil, mudança no ICMS e fundo de estabilização estão em discussão; redução de impostos já ocorreu em países como França, Polônia e Tailândia, entre outras medidas tomadas mundo afora

Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

A disparada de 400% do preço do petróleo desde que atingiu US\$ 19,33 - o menor patamar da pandemia, em abril de 2020 - tem provocado discussões em todo o mundo: como fazer para conter os efeitos desse aumento para os consumidores?

No Brasil, alguns projetos estão em discussão no Congresso. O Senado marcou para esta quarta, 23, a votação de dois deles, em uma tentativa de reduzir o impacto na vida das pessoas - um ponto especialmente sensível para o presidente Jair Bolsonaro em um ano eleitoral. Um dos projetos cria uma conta de estabilização de preços dos combustíveis. O outro altera o modelo de cobrança do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Trajatória ascendente

Petróleo subiu 400% desde que atingiu US\$ 19,33, o menor patamar da pandemia, em abril de 2020

Valor do barril



Gráfico: Estadão - Fonte: Broadcast - Obter dados - Criado com Datawrapper

Esse, porém, não é um problema apenas brasileiro. Com o descasamento da oferta e da demanda de energia durante a pandemia - a produção recuou no início da quarentena e não acompanhou a retomada da demanda, que aconteceu mais rápido do que se previa -, o preço não só do petróleo, mas de diversas fontes explodiram. Assim, a energia se tornou um problema no mundo todo e governos passaram a adotar medidas não muito tradicionais.

“Temos visto economias de mercado enfrentando a crise com duas políticas: tributária e social. Os países estão dando subsídio e reduzindo imposto ou mudando a metodologia de cálculo do imposto”, diz Adriano Pires, diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE).

Para tentar conter a alta dos preços, nos Estados Unidos, por exemplo, senadores democratas pedem a suspensão do imposto federal sobre a gasolina até o fim do ano. No Japão, o governo está dando um subsídio para fornecedores de petróleo não passarem os reajustes aos consumidores e tem inspecionado postos de combustíveis para fiscalizar os valores que estão sendo cobrados.



Alta do petróleo pressiona preços de combustíveis em todo o mundo Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Os países da Europa têm lançado mão de medidas para segurar não só o reajuste da gasolina, mas principalmente o do gás natural. Historicamente, o preço do gás tem uma espécie de indexação ao do petróleo. Hoje, porém, com a transição energética e diante do fato de o gás ser considerado uma fonte de energia mais limpa que o petróleo, seu preço tem avançado muito mais rapidamente. A

crise entre a Rússia e a Ucrânia, que ameaça o fornecimento de petróleo, também pressionou ainda mais o preço do gás.

Para contornar o problema, a Polônia quer zerar o imposto sobre valor agregado (IVA) do gás. O país já reduziu a alíquota do tributo sobre combustíveis de 23% para 8%. Na França, onde os protestos dos “coletes amarelos” surgiram em 2018 após um aumento no diesel, o pacote inclui a venda de energia pela estatal a preços inferiores ao de mercado. O presidente Emmanuel Macron, que enfrentará eleições em abril, também reduziu impostos da conta de energia e congelou o preço do gás.

Na Ásia, a Tailândia diminuiu um imposto sobre combustível em 50% e estabeleceu um limite de preço de 30 baht (R\$ 4,70) para o litro do diesel. A diferença entre o preço pago pelo consumidor e o do produto no mercado internacional é bancada pelo Fundo Estatal de Petróleo. Há, porém, um problema. O fundo está recorrendo a empréstimos para dar o subsídio, segundo informações do jornal Nikkei.

O entrave na Tailândia é apontado como uma dificuldade comum que os fundos de petróleo costumam enfrentar. Estabelecidos com recursos provenientes de impostos do setor ou de dividendos pagos por petroleiras, os fundos destinam recursos para subsidiar o combustível quando a cotação dispara no mercado internacional.

Na análise da diretora do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) Valéria Lima, não há casos de sucesso de fundos de estabilização no mundo. Isso porque os fundos têm dificuldade de restringir os momentos em que os recursos serão usados. “Não dá para tentar segurar um aumento no petróleo para sempre com o fundo. Ele precisa ser visto como algo temporário. Caso contrário, o recurso acaba.”

Para Valéria, hoje, a saída mais eficiente de curto prazo para a questão do combustível seria adotar subsídios para a população mais carente. A medida, diz ela, garante transparência e pode ser mais focada do que um imposto flexível, cuja alíquota reduz quando o petróleo aumenta e beneficia também os mais ricos.

Tanto Valéria como Adriano Pires veem na mudança no ICMS do combustível que está em discussão uma boa alternativa para o problema. Hoje, a cobrança utiliza um porcentual sobre o valor do preço, e não um valor fixo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2022

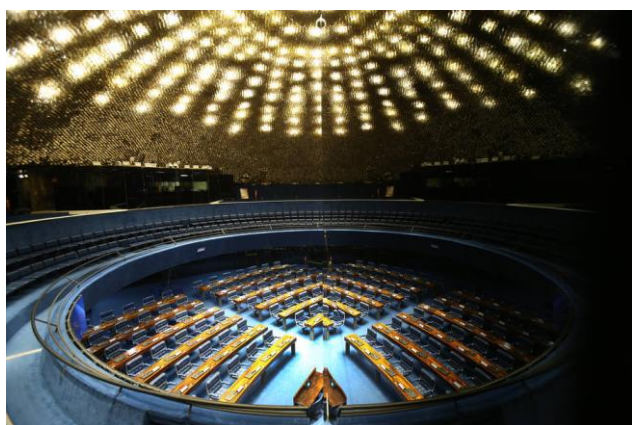
VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA NA CCJ DO SENADO FICA PARA 16 DE MARÇO

Novo parecer do relator do projeto foi apresentado nesta quarta-feira, sob críticas e reações contrárias

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Senado adiou a votação da reforma tributária para o dia 16 de março, depois do carnaval, e expôs as divisões internas em torno da proposta. O relator, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), apresentou nesta quarta-feira, 23, o novo parecer da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 110/2019 na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) sob críticas e reações contrárias ao texto.

A reforma foi apresentada em 2019 e foi adotada pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), como bandeira de sua gestão. Pacheco quer aprovar o texto ainda neste ano, mesmo sabendo que a reforma não é consenso na Casa e muito menos na Câmara. Nos bastidores, aliados veem movimentação de Pacheco em prol de reeleição no comando do Congresso em fevereiro do ano que vem.



Plenário do Senado; há divisões internas sobre o projeto de reforma tributária Foto: Dida Sampaio/Estadão

A reforma altera o sistema de tributos no País criando o Imposto sobre Valor Agregado (IVA). De acordo com o parecer, será um IVA Dual, dividido em dois modelos. Na prática, são dois impostos: um federal, substituindo PIS e Cofins por meio da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), e outro estadual e municipal, unindo o ICMS e o ISS.

O parecer lido nesta quarta-feira aumenta o período de transição da mudança dos impostos cobrados por Estados e municípios. Serão sete anos para a substituição dos tributos e 40 anos para a mudança da cobrança sobre os produtos e serviços no País, que não será mais na origem da produção, mas no destino onde são vendidos.

Nos primeiros 20 anos, a receita do IBS será distribuída aos Estados e municípios mantendo o valor da receita atual, corrigido pela inflação, de acordo com o parecer. Da arrecadação, 3% será distribuído para governos estaduais e municipais mais afetados com a mudança. Na segunda etapa, também de 20 anos, essa reposição será extinta. Para quem formulou a proposta, esse período todo pode nem ser necessário, afinal, se houver crescimento econômico, haverá aumento de arrecadação.

A transição "longa e suave", como é chamada por técnicos e parlamentares, é uma tentativa de atrair apoio de Estados e municípios que temem perda de arrecadação com o novo modelo. Atualmente, as maiores resistências vêm de Estados que produzem muito e consomem menos, como o Amazonas, e de capitais e grandes cidades que arrecadam ISS e não querem unir o imposto com o ICMS, cobrado pelos Estados. Também há crítica do setor de serviços, que tem o maior peso no Produto Interno Bruto (PIB).



Na CCJ, os discursos deixaram claro as resistências, que vieram de representantes das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. "Eu tenho que me preocupar com o meu Estado, em que qualquer mexida, qualquer movimento, pode realmente acabar com a economia do Amazonas", disse o senador Omar Aziz (PSD-AM). "Não dá para votar essa matéria, essa matéria é muito, muito importante e é preciso que a gente possa tranquilizar", afirmou Fernando Bezerra (MDB-PE). "Os Estados produtores, que são a maioria dos Estados brasileiros, que consomem pouco, não podem definhar", emendou Simone Tebet (MDB-MS).

Além das resistências, os senadores não veem empenho do governo do presidente Jair Bolsonaro para aprovar a proposta. Nesta semana, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que só se faz reforma tributária em período de crescimento econômico, com aumento na arrecadação. Reservadamente, parlamentares à frente da formulação da PEC reagiram com críticas ao chefe da pasta. Um deles disse ao Broadcast Político que isso é discurso de quem não entende do assunto.

Nesta quarta-feira, o relator defendeu a proposta e apresentou um argumento inverso ao de Guedes. "Se não melhorarmos o nosso sistema tributário, simplificando, modernizando, desonerando e tornando um sistema moderno e digital, não vamos ter condição de aumentar investimentos e consequentemente aumentar a arrecadação da União, Estados e municípios", disse Roberto Rocha.

O relator tentou tranquilizar quem pede mais tempo, pontuando que a reforma exige a aprovação da PEC, de lei complementar e de outros projetos de lei para entrar efetivamente em vigor, pois tem um período de dois anos de teste antes da transição efetiva. "A transição vai começar quando terminar o próximo mandato do presidente da República."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL REAGE, NA OMC, CONTRA SUBSÍDIOS AGRÍCOLAS E SALVAGUARDAS

País marca posição tendo em vista conferência ministerial que deverá ocorrer em junho

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

O Brasil deu um claro aviso à Índia e a vários outros países em desenvolvimento, nesta quarta-feira na Organização Mundial do Comércio (OMC), de que não haverá cheque em branco para a concessão de subsídios agrícolas à custa das exportações brasileiras.

Com essa posição, o Brasil reage a uma dupla tentativa de fechamento de mercados agrícolas nas negociações visando à conferência que reunirá ministros do Comércio dos 164 países membros do órgão — e que será na semana que terá início em 13 de junho, em Genebra.

A primeira é a demanda de um grupo de países em desenvolvimento liderados pela Índia por uma solução permanente que permita a formação de estoques públicos para fins de segurança alimentar (PSH).

Nova Déli quer a criação de uma regra definitiva para a adoção de novos programas com preços administrados e com a concessão de subsídios ilimitados e irrestritos para uma ampla variedade de commodities — incluindo açúcar —, que não possam ser questionados no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC.



Estoque de açúcar na Índia — Foto: Pankaj Nangia/Bloomberg

A segunda tentativa desse grupo de parceiros em desenvolvimento, que inclui várias nações asiáticas e africanas, contempla a aplicação de salvaguardas especiais — o que se reflete em aumento de tarifas sobre produtos agrícolas quando houver declínios abruptos de preços ou aumento repentino de importações.

Nas duas frentes, as discussões agrícolas na OMC, em vez de caminharem gradualmente na direção de uma liberalização, poderiam ir na direção oposta, com mais obstáculos para as exportações direcionadas à Índia, Indonésia e a vários outros grandes mercados.

Não só o Brasil e outros países da América Latina seriam afetados. Os EUA também seriam atingidos em algum momento, segundo um observador na cena comercial.

Para exportadores, a Índia quer conceder subsídios adicionais sem apresentar qualquer transparência — ou seja, sem dizer quanto dá aos agricultores, quanto tem de estoques e o que está sendo desviado para o mercado internacional ou não.

Os indianos alegam dificuldades para isso, o que leva certos parceiros a indagar como é possível Nova Déli ter um programa nuclear se não consegue dizer quanto gasta em apoio a seus produtores de açúcar, por exemplo.

Já as salvaguardas especiais são um mecanismo normalmente usado em equilíbrio com uma abertura de mercado, e não como os proponentes pretendem fazer agora, apenas para manter as portas fechadas.

A Índia se tornou o maior país exportador de arroz do mundo, e o terceiro de açúcar, impulsionada por um acordo feito na conferência da OMC de 2013, em Bali (Indonésia), quando obteve uma solução temporária para poder conceder mais subsídios para formar estoques públicos de alimentos.

O Brasil buscou nesta quarta-feira, porém, frear a tentativa de estabelecimento de regras permanentes para subsídios ainda mais ilimitados. Alertou que os mandatos sobre estoques públicos podem ser revisados, na medida em que o consenso que os criou pode passar a não existir mais.

A posição brasileira é que o PSH, tal como é apresentado hoje, causa, na verdade, insegurança alimentar. Para o Brasil, segurança alimentar requer a redução no volume de centenas de bilhões de dólares de subsídios agrícolas, e não o contrário.

E o país defende que a subnutrição não é um problema de falta de comida, e sim de acesso a alimentos. Um comércio aberto garante que os alimentos possam chegar mais rapidamente e a preços mais baratos, inclusive para países mais pobres com um setor agrícola que não consegue competir com aqueles que subsidiam fortemente seus produtores.

Para observadores, os US\$ 60 bilhões de subsídios oferecidos pela Índia afetam agricultores em Bangladesh, Vietnã e Vanuatu, entre outros.

A mensagem foi que o Brasil não é contra ninguém. Que é parte da solução, não do problema. O país está disposto a negociar um entendimento de segurança alimentar mais moderno, para reagir às reais causas do problema. Mas o que o Brasil não aceitará é dar um cheque em branco a indianos e a outros países para a concessão de subsídios nas bases que desejam.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2022

MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,9% NO MERCADO À VISTA PARA US\$ 137,03 POR TONELADA

Em fevereiro, a commodity exhibe desvalorização acumulada no mercado transoceânico de 6,6%, e no ano, o ganho é de 13,5%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Pilha de minério de ferro — Foto: Agência Vale

Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado à vista nesta quarta-feira (23), acompanhando a trajetória positiva dos contratos futuros, suportados pela melhora nas margens das siderúrgicas chinesas nas últimas semanas.

Contudo, o clima entre analistas e investidores permanece cauteloso, diante das investidas das autoridades chinesas para ter

maior controle sobre os preços da principal matéria-prima do aço.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com ganhos de 0,9% no porto de Qingdao, para US\$ 137,03 por tonelada.

Em fevereiro, a commodity ainda exhibe desvalorização acumulada no mercado transoceânico, de 6,6%. No ano, o ganho é de 13,5%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados para maio subiram 0,8%, para 711 yuan (US\$ 112,38) a tonelada, em sessão volátil

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2022

SANÇÕES E TENSÃO NA UCRÂNIA ELEVAM OS RISCOS PARA A ECONOMIA GLOBAL

Escalada militar na Ucrânia e sanções ocidentais à Rússia podem prejudicar a retomada da economia mundial

Por Paul Hannon — Dow Jones Newswires

A economia mundial tem mais um fator de desestabilização com que lidar. A decisão da Rússia de deslocar tropas para duas regiões separatistas no leste da Ucrânia e a possibilidade de agressões mais graves, além das sanções do Ocidente, aumentam os riscos para uma economia mundial que já enfrenta problemas nas cadeias de suprimento e as maiores taxas de inflação em décadas, o que inclui a alta de preços de energia que é reforçada ainda mais pelas tensões.

A ação de Vladimir Putin ameaça causar o naufrágio das negociações com o Ocidente quanto a temas de segurança no Leste Europeu e desencadear novas sanções.



O petróleo valorizou-se, com o preço referencial mundial chegando a ficar brevemente acima de US\$ 100 por barril. Outras grandes exportações russas e ucranianas, como o gás natural, trigo, alumínio e níquel, também tiveram altas. Grandes empresas que têm operações na Rússia ou dependem de matérias-primas provenientes do país têm comunicado que se preparam para interrupções.

Ontem, a Alemanha anunciou que suspenderia por tempo indefinido a certificação do gasoduto Nord Stream 2, construído para incrementar os envios de gás russo à Alemanha. Além disso, EUA, UE, Reino Unido e outros países anunciaram a primeira leva de sanções para atingir interesses econômicos russos da forma mais rigorosa.

“Quaisquer ativos que bancos russos tiverem no Reino Unido serão congelados e proibiremos pessoas e entidades do Reino Unido de ter quaisquer negócios com eles”, disse o premiê Boris Johnson.

O maior impacto de qualquer pressão econômica provavelmente recairá sobre a Europa, que depende muito das fontes de energia russas e cujos bancos e empresas podem ser afetados por sanções. As sanções, embora direcionadas a entidades russas, podem trazer uma série de novos problemas nas cadeias de abastecimento das empresas ocidentais, inclusive tornando mais difícil financiar compras de commodities ou enviar peças para suas operações na Rússia.

O executivo-chefe da Renault, Luca de Meo, disse na sexta-feira que um agravamento das tensões entre Rússia e Ucrânia poderia levar “a outra crise na cadeia de abastecimento, relacionada a peças que teriam que vir do exterior”.

O conflito já resultou na alta do custo do transporte regional. Oleg Solodukhov, sócio da firma de consultoria de transporte marítimo The Charterers, com sede em Kiev, disse que a crise aumentou o custo do frete dos portos do Mar Negro de US\$ 3 a US\$ 5 por tonelada.

Isso inclui um prêmio de seguro de até US\$ 0,50 por tonelada. A crise na Ucrânia dificulta ainda mais o cálculo já complicado das principais autoridades monetárias mundiais, incluindo o Federal Reserve (Fed, banco central dos EUA) e o Banco Central Europeu (BCE), que se preparam para eliminar aos poucos as políticas da pandemia de estímulos econômicos, em meio ao aumento na inflação.

Tanto o Fed quanto o BCE provavelmente serão mais cautelosos nas reuniões de política monetária de março, nas quais se esperava que delineassem planos ousados para eliminar gradualmente a facilidade na captação de dinheiro.

O conflito não deverá mudar o cálculo do Fed sobre elevar ou não as taxas de juros em sua reunião de 15 e 16 de março. Mas a incerteza econômica resultante do conflito poderá enfraquecer as justificativas por um aumento mais pronunciado, de 0,5 ponto percentual.

No caso do BCE, o conflito na Ucrânia torna improvável que o órgão acelere a passagem de sua política monetária rumo a uma fase de elevação das taxas de juros, dado o provável impacto negativo que isso teria no crescimento e na confiança, disse Isabel Schnabel, que faz parte do conselho executivo do BCE, em entrevista ao “Financial Times” na semana passada.

O tamanho do impacto dependerá da extensão e da duração das ambições de Putin na Ucrânia. As duas regiões separatistas ucranianas que receberam tropas russas na segunda-feira à noite já eram em grande medida controladas por Moscou. Se Putin invadir outras regiões da Ucrânia, algo possível, segundo líderes ocidentais, instalações cruciais de infraestrutura que levam as enormes exportações dos dois países aos mercados poderiam ficar sob ameaça.



Alguns economistas dizem que o pior cenário seria uma crise no estilo dos anos 70, com o fornecimento de gás natural, petróleo e outras matérias-primas sendo afetado justo num momento de alta na demanda, com as economias estão emergindo da pandemia.

Rússia e Ucrânia, somadas, representam uma parte pequena da produção econômica mundial e não são grandes mercados para as exportações da Europa ou dos EUA. Mas com os preços do petróleo, gás e outras commodities, como o trigo, já subindo e pressionando a inflação mundial, qualquer perda de fornecimento poderia acelerar ainda mais os preços e enfraquecer a produção econômica, em particular, na Europa.

O centro de estudos National Institute for Economic and Social Research (NIESR), do Reino Unido, avaliou cenários baseados em sanções sobre as exportações de energia russas ou no corte pela própria Rússia das exportações de gás, em retaliação às outras sanções.

Essas interrupções reduziram o crescimento econômico mundial em 2022 em cerca de 1 ponto percentual, para 3,3%. Na zona do euro, o impacto seria maior, com a expansão anual caindo para 2,1%, ante os 3,8% do cenário sem a alta nos preços e a redução nos investimentos empresariais previstos pela NIESR com a ameaça de guerra.

“As implicações lembram um pouco a crise da energia nos anos 70”, diz a NIESR. “Os preços maiores e as limitações no lado da oferta desestabilizaram gravemente a atividade econômica global e levaram a uma inflação mais alta.”

Segundo a agência de estatísticas da UE, o bloco dependeu da Rússia para 47% de suas importações de gás nos primeiros seis meses de 2021, mais que o dobro dos 21% que comprou de seu segundo maior fornecedor, a Noruega. Nesse mesmo período, a Rússia forneceu quase um quarto das importações de petróleo da UE, seguida pela Noruega, com 9,1%.

“Seria difícil substituir no curto prazo reduções substanciais nas entregas de gás russo para a Europa”, escreveu em relatório Jeffrey J. Schott, membro sênior do Peterson Institute for International Economics que trabalha com política comercial internacional e sanções econômicas.

A Rússia também é um importante produtor de cobre e alumínio. Quaisquer dificuldades de levar essas commodities para clientes de todas as partes do mundo provocaria novas interrupções nas já pressionadas cadeias de abastecimento. Já lutando para superar a escassez de semicondutores, a indústria automobilística poderia enfrentar novos problemas se o fornecimento de paládio pela Rússia diminuísse. O metal é usado em conversores catalíticos. A MC Norilsk Nickel PJSC da Rússia é o maior produtor do mundo, respondendo por entre 25% e 30% da produção total.

Junto com a Ucrânia, a Rússia é um grande produtor de trigo, além de ingredientes essenciais para a fabricação de fertilizantes, como a ureia e o potássio. Qualquer redução no fornecimento de qualquer um desses itens provavelmente resultaria num aumento dos preços dos alimentos. As duas nações respondem, juntas, por 29% das exportações mundiais de trigo, segundo dado do Departamento de Agricultura dos EUA.

O Mar Negro, nas proximidades, é um canal importante para os embarques internacionais de grãos e a Ucrânia também está entre os maiores exportadores de cevada, milho e canola. Egito e outros países do Oriente Médio e Norte da África dependem muito dos grãos russos e ucranianos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/02/2022

MAERSK APRENDEU COM OS ERROS, DIZ NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO

Robert Uggla, de 43 anos, da quinta geração da família fundadora, assumirá o cargo em março
Por Richard Milne — Financial Times



Ugla, representante da quinta geração da família, assume o cargo em março — Foto: Carsten Snejbjerg/Bloomberg

A AP Moller-Maersk, gigante do transporte marítimo de contêineres, aprendeu com os erros do passado e se sairá melhor nos novos esforços para erigir operações logísticas mais abrangentes, segundo o acionista controlador da empresa, que está prestes a assumir como próximo presidente do conselho de administração.

Em rara entrevista, Robert Ugla, de 43 anos, da quinta geração da família fundadora da Maersk, disse ao “Financial Times” que, no passado, o grupo fez aquisições a respeito das quais “talvez devêssemos ter dito não”.

A Maersk vem aproveitando os lucros recorde trazidos pelas altíssimas tarifas de frete dos últimos tempos para acelerar a expansão em logística terrestre. Nos últimos quatro meses, já anunciou mais de US\$ 6 bilhões em aquisições.

Alguns investidores mostram-se céticos. Ugla, por sua vez, afirma que desta vez o grupo encontra mais facilidade para concentrar-se na procura pelos negócios certos, graças à decisão da família fundadora, em 2016, de dividir a empresa em duas e vender suas operações de energia para dedicar-se a navegação e logística.

Um dos argumentos para mudar a estrutura na época foi a “falta de disciplina de capital”, disse. “Não estou dizendo que nunca pagaremos demais por uma aquisição, mas a estrutura cria maior disciplina de capital. Todos os acionistas, incluindo o controlador, desejam dividendos e recompras de ações. Era diferente no passado.”

Ugla, que nos últimos cinco anos havia concedido apenas uma outra entrevista, deve se tornar presidente do conselho da Maersk em março, substituindo Jim Snabe. Ele já coordena os investimentos da família como executivo-chefe da AP Moller Holding, que juntamente com duas fundações da família controla mais de 70% dos votos na Maersk.

A mudança na presidência foi “planejada para proteger o ímpeto da [atual] estratégia”, permitindo que a próxima geração da família assuma um papel mais ativo do que se deu no caso de sua mãe, Ane, que não quis seguir a tradição de chefiar o conselho.

A Maersk continuará com sua estratégia atual, segundo Ugla, com os objetivos de se tornar um grupo com serviços de logística da fábrica até o consumidor; de investir no transporte marítimo “verde”; e de aumentar a distribuição de dinheiro aos acionistas. A empresa anunciou investimentos de US\$ 1 bilhão para expandir sua operação de fretes aéreos em novembro, além das compras de uma empresa de logística na Ásia em dezembro, por US\$ 3,6 bilhões, e de um grupo de logística nos Estados Unidos por US\$ 1,7 bilhão neste mês.

“Vivemos em tempos extraordinários”, disse Ugla. “Estamos todos conscientes de que chegará um momento em que as taxas de frete se normalizarão. Precisamos aproveitar o momento”.

Niels Andersen, gerente de carteiras de investimento da gestora de fundos dinamarquesa Bankinvest, ressaltou que a Maersk já havia tentado expandir-se em logística antes “e



[fracassado] muitas vezes antes”. Por exemplo, a Maersk teve dificuldades por muito tempo com a marca de logística Damco, adquirida como parte da compra da P&O Nedlloyd, em 2005, por € 2,3 bilhões, que a empresa sofreu para conseguir integrar. No fim das contas, a Maersk acabou precisando extinguir a marca há dois anos.

“As aquisições são sensatas? Vão gerar bons retornos ou são feitas principalmente porque havia capital de sobra e ele estava fazendo um buraco em seus bolsos? O tempo vai mostrar”, disse.

Ugla também falou sobre a gestão da AP Moller Holding (APMH), o veículo de investimento recém-criado que detém a maior parte da participação da família na Maersk e em várias empresas menores. Ele a chamou de “uma startup dentro de um grupo de 100 anos de idade”, cujo propósito também é aproveitar “alguns temas macro”.

A APMH, que possui ativos de US\$ 88 bilhões e receitas anuais de US\$ 65 bilhões, investe no longo prazo em áreas como cadeias de abastecimento mundiais, transição energética e negócios sustentáveis “circulares”. Possui empresas com investimentos em energia geotérmica, fornecedores de turbinas eólicas, embalagens sustentáveis e diagnósticos de saúde, além de ter criado um centro sem fins lucrativos para pesquisar o transporte marítimo livre de emissões de carbono.

A Maersk, porém, continua sendo o núcleo dos interesses comerciais da família, disse Ugla, acrescentando que nunca será vendida. A APMH também é a maior acionista do Danske Bank, que esteve envolvido em um escândalo de lavagem de dinheiro nos últimos anos. A empresa também não tem intenção de vender essa participação, de acordo com Ugla.

A família passou a ficar mais em segundo plano desde que Maersk McKinney Moller, o grande impulsionador por trás da ascensão da empresa no transporte marítimo de contêineres, deixou o cargo em 2003, aos 90 anos.

Ugla, que teve várias funções operacionais no grupo de navegação antes de ingressar no conselho em 2014, disse que, entre 2000 e 2016, a Maersk “estagnou-se como grupo [e] ficou claro que faltava renovação”. “Realmente, não plantamos muitas sementes para o futuro. Então, o ponto de vista da família em 2016 era que a estrutura era um dos impedimentos para a renovação.”

Ugla disse que na divisão de 2016 - o negócio de petróleo foi vendido para a Total por US\$ 7,5 bilhões no ano seguinte e a empresa de sondas de perfuração, desmembrada - os “riscos de não fazê-lo eram maiores do que os riscos de fazê-lo”.

“Do ponto de vista da família, é difícil mudar o que você tem e que vinha sendo bem-sucedido. Então, não foi uma decisão fácil. Mas, [olhando] em retrospectiva, foi a decisão certa.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/02/2022

ASGAARD É A NOVA PLATAFORMA DE EMBARCAÇÃO DE APOIO NO PAÍS, APÓS OPERAÇÃO ENTRE MLOG E BOURBON

Após essa última etapa da operação, a Asgaard passará por uma reorganização onde a maioria de seus ativos e passivos será assumida pela MLog, incluindo 100% das ações da CNA

Por Valor — São Paulo

A MLog informou que concluiu a última etapa da operação com a Bourbon e, com isso, a Asgaard Navegação tornou-se a plataforma de ambas para a operação de embarcações de apoio marítimo no Brasil.



Após essa última etapa da operação, a Asgaard passará por uma reorganização onde a maioria de seus ativos e passivos será assumida pela MLog, incluindo 100% das ações da CNA.

Após a conclusão da reorganização, a Bourbon se tornará acionista da Asgaard, detendo 50% de suas ações com direito a voto e totais

MLog e Bourbon celebraram acordo de acionistas que rege, entre outros, certos direitos, deveres e obrigações como acionistas da Asgaard.

Foi realizada assembleia geral de acionistas da Asgaard e aprovada, entre outras coisas, a referida reorganização, reformulação do estatuto social da Asgaard, eleição do conselho de administração e a mudança da denominação da Asgaard para Asgaard Bourbon Navegação.

Em fevereiro de 2020, a MLog e suas afiliadas Asgaard Navegação e Companhia de Navegação da Amazônia (CNA) assinaram compromisso vinculante com a Bourbon Offshore Marítima e sua controladora envolvendo o aumento da frota atual da Asgaard pela aquisição de três embarcações AHTS brasileiras de propriedade da BOM, a utilização de créditos do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, e uma parceria para operação de embarcações de apoio marítimo brasileiras e estrangeiras do grupo Bourbon e do grupo MLog no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2022

ALTA DOS FERTILIZANTES EM MEIO AO CONFLITO ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA PREOCUPA UE

Com o aumento do custo das rações, ministros da Agricultura do bloco defendem ajuda para criadores de suínos

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

Ministros de Agricultura da União Europeia estão preocupados com os efeitos negativos dos crescentes custos de insumos agrícolas em meio ao acirramento das ameaças militares da Rússia contra a Ucrânia, e defendem, particularmente, a liberação de ajuda emergencial para criadores de suínos.

A Rússia lidera as exportações globais de fertilizantes nitrogenados, é o segundo país em embarques de nutrientes derivados do potássio e o terceiro nos fosfatados, e recentemente impôs uma interdição de dois meses, até o início de abril, em suas vendas de adubos ao exterior.

O presidente do Conselho Europeu, Charles Michel, uma espécie de presidente da UE, tem insistido que aliados ocidentais deverão impor sanções econômicas contra a Rússia. Mas alertou: “O custo para a Rússia será severo. Mas sejamos francos, também haverá custos para nós, na Europa”.

Petróleo e gás

Enquanto os ministros da Agricultura da UE manifestavam “considerável preocupação” com os custos de energia, o preço do petróleo se aproximou de US\$ 100 o barril após Vladimir Putin anunciar o envio de tropas para duas regiões separatistas da Ucrânia.

O custo do petróleo subiu mais de 90% entre o quarto trimestre de 2020 e janeiro deste ano. E aumentou mais 15% em janeiro em relação a dezembro, atingindo um patamar não era alcançado desde 2014.

Os preços do gás natural também continuam muito elevados. Na Europa, as cotações estão 379% mais elevadas, num salto quatro vezes maior que o do petróleo. O gás caiu ligeiramente em janeiro, mas analistas duvidam de uma estabilização no mercado diante de incertezas sobre o fornecimento e demanda.



Ureia e fosfato

Diante desse movimento, os fertilizantes também estão em alta. O preço da ureia, por exemplo, está 245% mais elevado que no quarto trimestre de 2020, enquanto a rocha fosfática subiu 111%.

Antes do recrudescimento da crise da Ucrânia, autoridades europeias viam sinais encorajadores de uma modesta redução nos preços de fertilizantes ante dezembro de 2021. Mas já não há mais essa sensação.

Pressão na cadeia de suínos

Uma inquietação na Europa é com a cadeia de carne suína. Os preços da proteína estão 13% mais baixos que no mesmo período de 2021. Nos últimos dois anos, 23% dos produtores poloneses interromperam a criação. O segmento pede ajuda de emergência à UE, e alega que uma falta de resposta à atual crise mina os objetivos da Política Agrícola Comum europeia.

Para outras proteínas animais, a situação é melhor, já que os preços estão em níveis recorde. Mas o perigo, diz uma nota do Conselho Europeu, vem do custo dos insumos, que “estão drasticamente reduzindo as margens” de lucro.

Mercado de cereais

No mercado de cereais, apesar de a produção mundial de trigo ter atingido recorde em 2021/22, o fornecimento continua apertado, especialmente no caso do produto de alta qualidade. Os preços da commodity estão entre 10% e 12% mais elevados que há um ano na Europa.

A produção de milho também atingiu volume recorde, e a oferta é mais abundante que a de trigo. No entanto, os europeus constatam que parte da colheita da América do Sul nesta safra 2021/22 ainda vai demorar alguns meses a chegar ao mercado, e as condições meteorológicas não têm sido das melhores na Argentina e no Brasil, o que tem colaborado para um incremento de 5% a 7% nos preços do grão na UE.

Os europeus mencionam condições menos favoráveis também para a produção de soja no Sul do Brasil, na Argentina e no Paraguai. As cotações da oleaginosa continuam a subir e estão agora entre 15% e 20% mais elevadas que em fevereiro de 2021.

Por sua vez, o Comitê Europeu de Fabricantes de Açúcar (Cefs) calcula que a produção de açúcar de beterraba na UE caiu 11% no ano passado, para 14,2 milhões de toneladas, em meio a problemas climáticos e fitossanitários. A expectativa é que o volume volte a subir, para 16 milhões de toneladas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2022



ME – MOMENTO ECONÔMICO

AGEMAR EXPANDE ATUAÇÃO SOBRE AEROPORTOS E ENTRA NO SEGMENTO DE TURISMO

Fundada em 1983 por Manoel Ferreira, a Agemar assumiu 11 aeroportos em São Paulo e, em breve, vai iniciar a reforma e gestão do Forte dos Remédios em Fernando de Noronha

Por Patrícia Raposo



Manoel Ferreira, fundador da Agemar

A pernambucana Agemar, holding que atua em Infraestrutura e Logística, fechou a semana com mais 11 aeroportos sob gestão. O conjunto de terminais aéreos fica em São Paulo. Junto com a Socicam – Infraestrutura e Participações, a Agemar, através de sua subsidiária Dix Empreendimentos, venceu a licitação em julho passado, na B3. Os contratos foram assinados na última quinta-feira (17).

Agora, a Agemar detém em carteira 14 terminais aeroportuários, uma vez que a empresa também opera o aeroporto do arquipélago de Fernando de Noronha e os Aracati e de Jericoacoara, ambos no Ceará.

Fundada em 1983 por Manoel Ferreira, a Agemar hoje é uma referência em infraestrutura e logística no Nordeste. E começa avançar por várias regiões. Seus negócios se espalham por várias áreas: do mar ao céu a Agemar se faz presente. Perto de completar 40 anos de fundação, a empresa se renova e inova.

Além de gerir o aeroporto Governador Carlos Wilson, a Agemar também é responsável, desde 1995, pelo suprimento regular de combustível do arquipélago de Fernando de Noronha. E mais recentemente, a empresa realizou um ousado projeto, que tornou possível os voos diretos para essa ilha, um paraíso turístico que pertence ao estado de Pernambuco.

Com investimentos de R\$ 15 milhões, a Agemar construiu um navio tanque, com casco duplo e capacidade para 440 mil litros de combustível. Um tipo de embarcação autorizada a transportar o querosene de aviação.



Navio Santa Maria da Agemar em sua primeira viagem/Foto: divulgação

Isso permitiu que sua parceria, a empresa potiguar Revise Combustível, investisse R\$ 4,7 milhões para construir o primeiro Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), algo que a ilha pedia há muito tempo. Mas para isso, era necessário que um navio com as devidas especificações técnicas para o transporte do querosene de aviação começasse a operar.

“Desde 2012 vínhamos tentando com as distribuidoras de combustíveis de querosene de aviação a instalação de um PAA em Noronha. Mas havia a exigência de um navio que cumprisse os requisitos de tanques e costado duplos. No final de 2016, decidimos construir o navio, pois no mercado de usados não existia nenhum disponível”, explica Manoel Ferreira.

Manoel é um empresário ousado. Seu navio Santa Maria saiu do papel antes da certeza do PAA – que só teve suas negociações concluídas quando o navio já estava em fase avançada. “Fizemos a aposta com a Agemar. O navio é um case de sucesso”, analisa Wilson Moraes, sócio proprietário da Revise Combustível.

Rota área inédita

E com essa iniciativa ousada, Manoel Ferreira permitiu a criação de uma rota aérea inédita. Desde 20 de dezembro do ano passado, voos diretos saem do aeroporto de Congonhas, na capital paulista, para o arquipélago de Fernando de Noronha, em Pernambuco. Antes, para chegar às ilhas, o turista precisava fazer escala em estados nordestinos. Agora, os jatos Embraer E2, com 134 passageiros operados pela Azul, pousam e decolam diariamente na ilha.

E com o navio Santa Maria, a Agemar passa a ter duas embarcações tanque para levar combustível do Recife para Noronha. Mas seus planos são maiores. A empresa se prepara para ser a primeira a concorrer com a Transpetro na distribuição de combustível por cabotagem na costa do Norte e Nordeste. “Vamos distribuir o óleo diesel S10, que é voltado ao abastecimento das regiões metropolitanas. Vamos disputar esse mercado”, avisa Manoel Ferreira.



Forte Nossa Senhora dos Remédios em Fernando de Noronha/Foto: divulgação Iphan

A operação da Agemar considera o Porto de Suape como ponto de partida para distribuir o S10 entre o Ceará e Belém. “E não ficaremos só nesse combustível, a Rnest (Refinaria Abreu e Lima) recebe outros combustíveis, como gasolina importada. E tem ainda o álcool”, lembra o empresário. Seus clientes serão as principais distribuidoras – Raízen Combustíveis, a BR Distribuidora, a

Ipiranga e a British Petroleum (BP).

A Agemar aguarda os incentivos previstos no projeto BR do Mar para garantir preços competitivos. Segundo ele, o BR do Mar traz inúmeras vantagens, pois proporcionará investimentos e modernização da navegação de cabotagem no país. Estima-se que ampliará em 40% a capacidade da frota de cabotagem nos próximos anos.

Forte dos Remédios

Manoel Ferreira também disputou e ganhou a licitação em torno da Fortaleza de Nossa Senhora dos Remédios (ou Forte dos Remédios). O Consórcio Dix/Pentágono/IDG fez a maior oferta, chegando ao valor de R\$ 238 mil mensais pela concessão, por 10 anos. O grupo também vai assumir obras de recuperação estimadas em R\$ 700 mil.

O consórcio é formado pelas empresas Pentágono Empreendimentos, Dix Empreendimentos e IDG – Instituto de Desenvolvimento e Gestão, responsável pela gestão do Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro. A empresa vencedora poderá explorar comercialmente o forte, que tem estrutura de 4 mil metros quadrados, com a instalação de lojas, cafés, livrarias, entre outros serviços.

E uma das ideias que o consórcio tem é desenvolver uma melhor a acessibilidade ao forte, construindo um elevador funicular. Mas isso ainda depende de avaliação do IPHAN.

Contêiner sustentável

O fundador da Agemar também tem desenvolvido negócios sustentáveis. Inspirada nesse conceito, a sua empresa começou a ofertar módulos e containers habitáveis. No ano passado, movimentou mais de 400 unidades, sendo 350 alugadas.

Nos próximos dias irá entregar 20 containers para a Prefeitura de Sirinhaém, um balneário no litoral sul de Pernambuco, que irá utilizá-los como quiosques de praia. “O problema neste negócio atualmente é que faltam contêiner no mercado. Uma crise global”, lamenta Manoel.

Os containers são um sucesso porque permitem rapidez, praticidade e desburocratização na instalação. Hoje, é possível ver lojas, residências, canteiros de obras, pousadas, restaurantes e até salas de aula operando dentro de contêineres e a grande maioria tem a marca da Agemar.

Esse case de sucesso da Agemar, Manoel Ferreira vai levar para o evento Análise Ceplan 2022, promovido pela Ceplan Consultoria em parceria com o Movimento Econômico, no próximo dia 7 de março. Para saber mais sobre este evento: [clique aqui](#).

Fonte: ME – Momento Econômico

Data: 23/02/2022



PODER 360

SETOR PORTUÁRIO É O QUE MAIS ATRAI ÁRABES, DIZ EMBAIXADOR

Por BERNARDO GONZAGA

Segundo Fernando Igreja, baixa produção de alimentos faz com que Emirados Árabes vejam portos brasileiros de forma estratégica



Porto de Santos, localizado no litoral de São Paulo, o maior do país

O setor portuário é o que mais atrai investimentos dos árabes no Brasil, na área de infraestrutura, disse o embaixador do Brasil nos Emirados Árabes Unidos, Fernando Igreja.

Segundo ele, devido à baixa produção local de alimentos nessa região do Oriente Médio, o investimento em portos do Brasil,

um dos maiores produtores de alimentos do mundo, é estratégico para a segurança alimentar da população árabe.

Hoje, os Emirados Árabes vivem predominantemente do comércio de petróleo e seus derivados, e importam cerca de 80% do que consomem em alimentos e bebidas. Esse setor é onde está a maior parte dos negócios entre eles e o Brasil. Em seguida, vem ouro e minério de ferro.

Em conversa com jornalistas na embaixada do Brasil em Abu Dhabi, Igreja disse que, apesar do interesse e da importância do investimento nesse setor, os grandes fundos soberanos árabes preferem investir em TUPs (Terminais de Uso Privado) do que enfrentar uma concorrência pública para administrar uma área portuária.

“O maior interesse é investir diretamente no setor privado. Sem passar por concorrência pública. Para isso, tem que estudar mais. O objetivo das conversas com investidores, inclusive do [ministro] Tarcísio, é sempre destacar como é o processo [de concorrência] no Brasil”, disse Igreja.

O embaixador também disse que é importante que o mercado brasileiro olhe para os Emirados Árabes não só como consumidores, mas também como centros de reexportação de produtos com maior valor agregado, como carnes in natura.

Assista (58s): https://youtu.be/diyw0N7_osk



A diretora de operações da ApexBrasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos) no Oriente Médio e Norte da África, Karen Fernandes, também ressaltou a importância de o Brasil olhar, principalmente os Emirados Árabes, como parte de um hub de negócios e não só de consumo.

“O que a gente percebe é que é possível usar aqui [Emirados Árabes] como base estratégica para acessar o mercado africano. Esse é um exemplo até para pensar nessa vocação de Emirados Árabes não só como país de destino das exportações brasileiras, mas também como um centro de reexportação. Um hub de negócios”, disse.

Fonte: Poder 360

Data: 23/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNADOR FLÁVIO DINO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 500 MILHÕES NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Fevereiro 2022



O governador do Maranhão, Flávio Dino, anunciou pacote de mais de R\$ 500 milhões em obras, a serem executadas no Porto do Itaqui. O anúncio foi feito durante visita ao terminal portuário nesta quarta-feira (23). Na ocasião, Dino assinou ordens de serviço e lançou editais das ações. A iniciativa integra o plano estratégico da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que tem como objetivo elevar a capacidade de movimentação de cargas do porto acima dos 40 milhões de toneladas por ano, até 2025.

“São investimentos públicos e privados de grande importância para a economia do nosso estado, com efeitos multiplicadores amplos na geração de emprego e renda. Inclui-se a produção, logística e as obras que estão sendo realizadas, em especial relevância, pela capacidade de impulsionar o crescimento econômico do Maranhão”, explicou o governador Flávio Dino.

O presidente da Emap, Ted Lago, frisou conquistas da gestão estadual, na condução administrativa do Porto do Itaqui. “Na gestão do governador Flávio Dino, o Porto do Itaqui tem experimentado um crescimento recorde e, também, investimentos recordes. São mais de R\$ 2 bilhões em investimentos públicos e privados. Nessa visita, o governador veio conhecer obras que estão sendo entregues e anunciar um programa de mais de R\$ 500 milhões para ser aplicado nos próximos anos”, ressaltou.

Os investimentos incluem a dragagem de aprofundamento, construção de um novo berço (98), requalificação dos prédios de apoio operacional e portarias, infraestrutura viária e esgotamento sanitário da poligonal do porto, além do alargamento das rampas dos terminais de ferryboat da Ponta da Espera e do Cujupe.

A gerente de Relações Corporativas da Suzano, Raquel Murad, pontuou a importância do pacote de ações. “A Suzano tem um imenso prazer em estar concluindo o projeto Itaqui, que vem consolidar a exportação de celulose no Maranhão. Temos, dentro do projeto, um berço exclusivo para exportação desse produto e um armazém que nos garantirá a armazenagem e a exportação com tranquilidade e segurança, consolidando essa atividade no estado”, avaliou.

Durante a visita, o governador vistoriou as obras de recuperação estrutural dos berços 103 e 106, a modernização do sistema elétrico (subestações 1, 2 e 3) e a base de resposta a emergência no Terminal da Ponta da Espera. Foram avaliados os serviços de expansão da Granel Química, do armazém de celulose da Suzano e o ramal ferroviário da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

K-LINE ESPERA INCREMENTAR HUB PARA VEÍCULOS E CARGAS DE PROJETO EM SUAPE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Fevereiro 2022



Divulgação Suape

Empresa e subsidiária Nexus apostam em custos competitivos e demanda reprimida para ampliar embarque e desembarque em navios Ro-Ro. Grupo tem intenção de trazer navio movido a GNL dedicado para essas operações no complexo pernambucano.

A K-Line e a subsidiária Nexus pretendem ampliar o embarque e desembarque de veículos, além de cargas estáticas como barcos, maquinários e guindastes em

Suape (PE). Desde novembro do ano passado, o complexo portuário pernambucano vem sendo utilizado como ponto de distribuição de veículos do Mercosul para outros países das Américas. A empresa de origem japonesa, que opera navios roll on-roll off, avalia que Suape se tornou o principal ponto de exportação de lanchas, máquinas e equipamentos do Nordeste.

O engenheiro Rafael Cristelo, gerente-geral da K-Line Brasil e da Nexus, disse que a aposta na implementação de um hub de veículos no porto se baseou nos custos oferecidos e na localização



geográfica de Suape, que está a cinco dias de tráfego marítimo do Canal do Panamá. Desde novembro, centenas de automóveis de passeio e utilitários vêm desembarcando em Suape, antes de seguir para outros destinos internacionais. As unidades fabricadas no Uruguai e na Argentina estão sendo transportadas para países como Colômbia, República Dominicana, Costa Rica, México e Estados Unidos.

“A pandemia criou um caos logístico no mundo e isso afetou, drasticamente, o transporte de veículos entre os países. Como resultado dos congestionamentos nos portos, escassez de mão de obra e falta de peças para produção, há uma grande demanda reprimida para navios roll on-roll off”, analisou Cristelo. Ele explicou que as características desses cargueiros, totalmente fechados, permite funcionar como um grande estacionamento vertical com várias rampas internas, ajustando a altura dos andares de acordo com o tipo de carga.

O gerente-geral da K-Line e da Nexus disse que as primeiras operações de transbordo foram de pequeno porte e que os resultados já são bastante positivos, com registro de transbordo de mais de 400 veículos em uma única operação, envolvendo marcas de diferentes montadoras. Ele destacou os entendimentos prévios e suporte da administração de Suape na implantação e desenvolvimento desse conceito de hub para essas cargas. Cristelo contou à Portos e Navios que o grupo espera repetir operação na faixa de 400 veículos já em março.

A Nexus, empresa nacional do grupo K-Line que atua no ramo logístico automotivo e de cargas de projeto, é responsável por toda operação do hub em Suape. Cristelo explicou que a subsidiária atua na exportação de barcos, cargas de projeto e maquinários, oferecendo aos clientes soluções logísticas completas desde a parte terrestre. Segundo o gerente, a Nexus dispõe de um sistema próprio, dedicado a operações de pátios e plantas, que conta com módulos integrados à operação diária, provendo visibilidade e informações em tempo real.

A movimentação de veículos em Suape foi um dos destaques do porto em 2021. O número de automóveis importados e exportados foi 20% maior em relação a 2020. De acordo com a administração do porto, esse percentual totalizou 47.841 unidades em 2021, contra 39.922 no ano anterior. Suape é a porta de saída para os veículos da Stellantis (antiga FCA), produzidos tanto na fábrica da Jeep em Goiana, Zona da Mata Norte de Pernambuco, quanto na planta do grupo em Betim (MG), tendo como destino países como Argentina e México.

O diretor-presidente do porto, Roberto Gusmão, afirmou que as operações do grupo K-Line são importantes para consolidar a vocação logística de Suape. Ele acrescentou que a prospecção de novos negócios tem resultado na atração de grandes empresas. “Nosso porto conta com diferenciais que nenhum outro tem, como localização privilegiada, profundidade e ótima estrutura moderna. Isso nos dá capacidade para ser um hub de muitas cargas. Já somos o maior distribuidor de graneis líquidos, na parte de combustível e, com essa nova operação, caminhamos para nos consolidarmos como hub de veículos para todo o país”, projetou Gusmão.

O porto tem três pátios públicos para o armazenamento de veículos, que somam 227.000 metros quadrados de área e capacidade anual para 250.000 carros. Atualmente, Suape exporta carros das montadoras Fiat e Jeep, e importa da GM, Toyota e Nissan. Dois pátios são exclusivos para veículos movimentados no sistema roll on-roll off: Pátios Públicos de Veículos (PPV1 e PPV2), e outro para carga geral, o antigo Pátio de Contêineres de Suape (PCON). O PPV1 tem área de 3,6 hectares, com capacidade estática de armazenagem de 1.829 vagas. Já o PPV2 ocupa 15 hectares, com 6.504 vagas. O PCON se espalha por dois hectares pavimentados. Obras recentes incrementaram a sinalização horizontal dos pátios, que ganharão iluminação completa nos próximos meses, para que possam operar ininterruptamente.

O governo de Pernambuco destacou que a implementação do hub de veículos reforça o perfil do estado para movimentação de cargas e a presença de grandes empreendimentos. “A posição estratégica na região Nordeste só faz consolidar ainda mais o Porto de Suape na condição de hub. Para esse caso específico dos veículos será muito vantajoso para empresas que possuem

matriz no exterior e no Brasil, podendo utilizar essa logística de distribuição para todas as regiões e para fora do país com um tempo muito mais reduzido”, disse o secretário de desenvolvimento econômico de Pernambuco, Geraldo Julio.

Demanda

Assim como para outras classes de navios, atualmente existe um gargalo mundial de disponibilidade de embarcações Ro-Ro no mundo, agravado pelo aumento das demandas durante a pandemia. Outro fator é que muitas empresas que operam essas embarcações estudam o desenvolvimento de novas tecnologias e os padrões de emissões e equipamentos estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO) antes de dar ordens de serviço para a construção de novas embarcações.

Cristelo acredita que o Brasil poderia ter mais competitividade para exportar mais automóveis, não fosse essa falta de espaço nos navios em todo o mundo. Ele avalia que esse gargalo ainda deve continuar por muito tempo no mundo e que Suape aliviará o transporte de veículos no Brasil. “O grande potencial dessa operação em Suape é otimizar a frota de navios da K-Line, conectando cargas de diferentes modelos e promovendo valor ao cliente e agregando valor ao serviço”, destacou. O gerente da K-Line e da Nexus considera que Suape é o único porto com esse tipo de operação ocorrendo de forma regular no Brasil, que também possui movimentos spot em alguns portos, como Rio de Janeiro e Santos. Ele acrescentou que a possibilidade de replicar o modelo de hub de veículos para outros portos brasileiros depende de uma conjuntura de fatores, como demanda e custos portuários competitivos.

A empresa também tem o desejo de futuramente operar navio movido a gás natural liquefeito (GNL) em Suape. “A K-Line anunciou a compra de 8 novos navios a gás natural e um dos desejos é trazer um navio desses dedicado em Suape, mostrando nossa preocupação com sustentabilidade. E Suape é um porto que compartilha da preocupação com esse tema”, adiantou Cristelo. A centenária K-Line opera mais de 500 navios de diversos tipos em todo o mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

LEILÃO DA CODESA É REMARCADO PARA 30 DE MARÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Fevereiro 2022



O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) publicou na segunda-feira (21) o Comunicado Relevante nº 3/2022 marcando uma nova data para o leilão de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo.

O certame, anteriormente previsto para o dia 25 de março, está remarcado para o dia 30, a partir das 14h, na B3, em São Paulo. Os estudos preveem a alienação das ações da União e

celebração do contrato de concessão para administração do porto, com previsão de investimentos de R\$ 334,8 milhões na infraestrutura existente, além da possibilidade de exploração de novas áreas.

O projeto é a primeira desestatização portuária da história do país e foi aprovado na 3ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), por meio do Decreto nº 9.852, de 25 de junho de 2019.

O edital prevê a alienação da totalidade das ações detidas pela União no capital social da Codesa e, ato contínuo, a celebração de Contrato de Concessão entre a União e a Codesa para a exploração dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho.

O contrato de concessão terá vigência de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos, e tem previsão de R\$ 334,8 milhões em investimentos, além de aproximadamente R\$ 1 bilhão para custear as despesas operacionais.

O leilão ocorrerá na B3, Bolsa de Valores situada em São Paulo, e terá como critério o maior valor de outorga. O certame será realizado em sessão pública, por meio da apresentação de propostas econômicas em envelopes fechados, com previsão de ofertas de lances em viva voz. Será considerado vencedor o licitante que ofertar o maior ágio sobre a contribuição inicial mínima estabelecida. O vencedor deverá alienar a totalidade das ações que a União pelo valor fixo de R\$ 325.842.722,06.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

FINALIZADA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE VITÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Fevereiro 2022



No último dia 17, após 54 dias de serviço, foi concluída a obra de dragagem nos sete quilômetros do canal, na bacia de evolução e nos berços de atracação nas margens de Vitória e Vila Velha (Capuaba). A previsão era de que a obra fosse concluída em três meses.

O resultado representa ganhos operacionais diretos, como a retomada da exploração do calado 12,5m e, portanto, o acesso de navios com maior volume de cargas, além de eliminar restrições da Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações

(Normap I).

De acordo com o coordenador de Obras e Manutenção (Codman), engenheiro Ednaldo Lepaus Baldan, apesar dos serviços terem sido concluídos, ainda existem alguns passos a serem seguidos. “A partir de agora, os documentos serão apresentados à autoridade marítima para que as condições da Normap sejam restabelecidas. Os outros passos são a solicitação da anuência para alteração das prescrições dos berços que tiveram ganhos, limitados a 12,5m, e a contratação de estudos complementares para o aumento do calado máximo operacional para 13m”, explicou.

Três setores da Codesa atuaram para execução do serviço: Codman, na supervisão das atividades; Coordenação de Gestão e Programação Portuária (Cogpro), no planejamento e interdição dos berços; Coordenação de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho (Comast), no atendimento aos requisitos ambientais. A última dragagem no canal foi a de aprofundamento, entregue em outubro de 2017.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

CADE AUTORIZA ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DO SETOR AGRÍCOLA PARA PARTICIPAÇÃO NA CARGUERO E GREEN NET

Da Redação *ECONOMIA* 23 Fevereiro 2022



O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) autorizou a associação, por meio de contrato de investimento, entre a Louis Dreyfus Company Brasil (LDC), a Amaggi Exportação e Importação, e a Sartco, Cargill Agrícola e Dalablog Participações nas sociedades Carguero Inovação Logística e Serviços e Green Net Administradora de Cartão. O Tribunal deu aval à operação, em definitivo, sem restrições.

As empresas LDC, Amaggi, Cargill e Sartco operam no mercado de originação de diversos grãos e produtos agrícolas e

comercialização de commodities. A Carguero é uma joint venture atualmente detida por LDC e Amaggi, cada qual com 50% de participação, que atua com intermediação de frete rodoviário de cargas via plataforma digital. Já a Green Net é uma empresa quase inteiramente detida pela Dalablog e oferta serviços de pagamento eletrônico de frete e pedágios.

Por meio do contrato, os novos investidores serão, em conjunto com os originais, acionistas da Carguero, que, por sua vez, passará a deter 100% das quotas da Green Net. De acordo com as empresas, o negócio é uma oportunidade para dar maior robustez às operações da Carguero, permitindo maiores investimentos em tecnologia e no desenvolvimento de ferramentas. Também representa, entre outras questões, possibilidade de ampliação da oferta de serviços da Green Net para todos os setores que façam uso de serviços de transporte rodoviário de cargas em nível nacional.

Em dezembro de 2021, a Superintendência-Geral do Cade (SG/Cade) aprovou a operação sem restrições e dias depois a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), terceira interessada no ato de concentração, interpôs recurso contra a decisão. O caso, então, foi levado à apreciação do Tribunal do Conselho, sob a relatoria do conselheiro Sérgio Ravagnani.

Em seu voto, o relator concluiu que a operação não gera efeitos anticompetitivos. “Analisando as disposições contratuais previstas, conclui-se que os compromissos e mecanismos apresentados pelas requerentes são suficientes para afastar os riscos concorrenciais relacionados ao exercício de poder coordenado e troca de informações sensíveis por concorrentes”, explicou Ravagnani.

O entendimento foi seguido pelo Tribunal Administrativo do Cade, que negou provimento ao recurso e manteve a decisão da SG/Cade pela aprovação sem restrições da operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

ATP CELEBRA INÍCIO DOS TESTES DA NAVEGAÇÃO COM AUMENTO DO CALADO NA REGIÃO DA BARRA NORTE

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 23 Fevereiro 2022

Nesta segunda (21), o navio "Astraea SB" atravessou a barra norte do Rio Amazonas carregado de soja com 11,75 metros de calado. Foi o primeiro de 12 testes para validação do novo calado de 11,90m, autorizado pela Marinha em janeiro deste ano. Ainda serão realizados testes de forma programada e crescente: mais um teste com 11,75m; dois testes com 11,80m; quatro com 11,85m; e, finalmente, mais quatro com 11,90m; todos aproveitando a maré de 3,10m ou mais.



O aumento do calado, de 11,70 metros para 12,50 metros, no canal da Barra Norte, é um dos pleitos defendidos pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) desde 2016. A associação reconhece esse aumento experimental, de 0,2 metros, como um avanço importante para o setor. Isso porque milhares de toneladas de capacidade extra fazem toda diferença na geração de receita, que pode ser um combinado de aumento da produtividade, redução de viagens de retorno, melhoria na utilização do porte bruto da embarcação e redução do tempo de manuseio.

Vale ressaltar também que, quanto maior for a dimensão da partida de carga, menores serão os custos unitários da operação, existindo um claro incentivo para a expedição de grandes quantidades.

“Os primeiros testes de navegação no canal da Barra Norte com calado de 11,70 metros, realizados em 2018, tiveram êxito e mostraram que não há riscos à segurança do navio ou de terceiros. Esse teste de navegação é um passo importante para proporcionar um avanço expressivo do setor logístico do país”, disse Murillo Barbosa, diretor-presidente da ATP.

A região da Barra Norte é rota de escoamento da safra de grãos e de minério, principalmente do Centro-Oeste, e registra aumento anual do volume transportado, impulsionado pelos recordes na produção de soja e milho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

LOG-IN LANÇA SEGUNDA EDIÇÃO DO PROGRAMA NAVEGAR EXCLUSIVO PARA MULHERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 23 Fevereiro 2022



As vagas são para comandante, chefe de máquinas e imediata. Iniciativa fomenta a presença feminina em cargos de liderança marítima

A Log-In Logística Intermodal acaba de lançar a segunda edição do Programa Navegar, que recruta exclusivamente mulheres para as principais posições na hierarquia de um navio. Serão três vagas, sendo uma para comandante, uma chefe de máquinas e uma imediata.

A iniciativa tem como objetivo fomentar a presença feminina em cargos de liderança, especialmente, nas áreas marítima e operacional. Na edição do ano passado, o programa contratou uma comandante e uma chefe de máquinas, as primeiras mulheres a ocuparem essas posições no quadro marítimo da Log-In. Durante sete meses, elas passaram por um treinamento prático intensivo e estiveram a bordo de dois navios da frota da companhia.

De acordo com a diretora de Gente, Cultura e Transformação Digital da Log-In, Andrea Simões, o Programa Navegar foi desenvolvido para recrutar, desenvolver e reter profissionais diferenciadas. “Queremos atrair e formar essas mulheres alinhadas ao jeito Log-In, trazendo mais diversidade e mais representatividade para os nossos navios. Esperamos das candidatas um perfil de liderança, boa capacidade de comunicação, criatividade, proatividade, empreendedorismo, flexibilidade e foco em resultados”, afirma.

O processo seletivo será dividido em cinco etapas: seleção, testes, avaliação psicológica e comportamental, dinâmica em grupo e entrevistas com diretores. A previsão de contratação é em maio e todas passarão pelo programa que contará com um curso de formação teórico com aplicação do 'Jeito Log-In de Liderar no Mar', integração entre as áreas de terra, além de treinamento a bordo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022

PROBLEMAS CENTRAIS NÃO ESTÃO NA AGENDA DE DESESTATIZAÇÃO, APONTA CONSULTOR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022



Arquivo/Divulgação

Frederico Bussinger observa foco do processo da nova concessão de Santos no plano de investimentos. Ministério da Infraestrutura afirma que questões estratégicas, assim como as operacionais, estão abertas para discussão na audiência pública.

O consultor portuário Frederico Bussinger avalia que os problemas centrais do Porto de Santos (SP) não são os mais apontados na agenda de desestatização

que se encontra em audiência pública. Ele considera que o item mais apresentado nas discussões vêm sendo o plano de investimentos em obras, deixando de aprofundar outras questões como, por exemplo, a centralização do processo decisório e o planejamento integrado. Durante audiência pública, na última semana, Bussinger chamou a atenção para a necessidade de que o processo chegue ao final com evolução de aspectos operacionais e estratégicos.

“Temos que desentranhar o processo de mudança da governança, a modelagem do plano de investimento e a questão do planejamento e regulação. São temas que precisam ser tratados mais separadamente”, disse Bussinger, na última quarta-feira (16), durante audiência pública sobre desestatização e o trabalho portuário, promovido pela comissão permanente de assuntos portuários, na Câmara Municipal de Santos.

Na ocasião, o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Fabio Lavor, disse que as questões estratégicas, assim como as operacionais, estão abertas para discussão. “Já mudamos em vários momentos questões consideradas estratégicas: arrendamentos que deixamos de fazer, agrupamos em blocos, outros que segregamos ou mudamos completamente a modelagem (...) Temos que ter grau de pragmatismo e saber o grau de liberdade para avançar”, analisou.

Lavor concordou que a Lei 12.815/2013 foi centralizadora e retirou competência das autoridades portuárias para a Secretaria de Portos, mas ressaltou que o movimento agora está na direção contrária. “Estamos retirando competências do poder concedente e repassando para a autoridade portuária. O movimento de agora é claramente descentralizador, ao mesmo tempo que



resgatamos poder do CAP [Conselho de Autoridade Portuária] na discussão, seja do PDZ [Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto], seja da poligonal”, detalhou.

O secretário-executivo do Minfra disse ainda que a burocracia impede que gestor portuário público possa exercer suas qualidades em sua plenitude. “Temos hoje em Santos excelentes gestores, temos dinheiro em caixa, mas por questões burocráticas não conseguimos avançar na discussão de um contrato de dragagem e o porto hoje está com problema de dragagem. Certamente, se houvesse gestores privados com liberdade de atuação, esse problema estaria equacionado, não tenho dúvidas”, disse.

Para Bussinger, a maior responsabilidade da autoridade portuária não é a execução de investimentos, e sim ampliar a governança para garantir soluções isonômicas de competição de forma a permitir benefícios ao usuário e ao dono da carga. O consultor acrescentou a necessidade de integração urgente do porto com as ferrovias para que a carga chegue com mais eficiência. Ele disse que há muito tempo se discute que essas malhas deveriam ser integradas dentro de visão única planejada e gerida unificadamente.

O consultor entende que a parceria entre a gestão pública e iniciativa privada foi bem sucedida desde a década de 1990 do ponto de vista operacional, com atração de investimentos, redução de custos, aumento de capacidade e de movimentação. Ele acrescentou que o próprio governo destaca os resultados da atual gestão. Bussinger mencionou que, em quase 30 anos, o porto ampliou em mais que quatro vezes o volume movimentado, chegando perto de 150 milhões de toneladas em 2021, e que os investimentos privados conseguiram se concretizar.

Bussinger disse ainda que as funções de planejamento seguirão com o Ministério da Infraestrutura e as funções de regulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o que significa a hiper centralização do processo decisório do mundo portuário, quando a característica central do modelo landlord no setor portuário é autonomia. O consultor calcula que, dos R\$ 30 bilhões de aportes previstos anunciados pelo governo neste processo desestatização, o novo concessionário entraria com R\$ 574 milhões para comprar ações, assumindo a empresa, integralizando a subsidiária do túnel e com acesso a R\$ 1,3 bilhão em caixa.

O diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da SPA, Bruno Stupello, ressaltou que o caixa não fica com concessionário privado assim que ele assumir o porto e que não haverá transferência de recursos. Segundo o diretor, grande parte desse investimento será relacionado à dragagem de manutenção. “Essa flexibilidade de contrato privado com privado que se busca no modelo de desestatização. Hoje temos muita dificuldade na contratação público-privada para fazer gestão desses grandes contratos”, comentou.

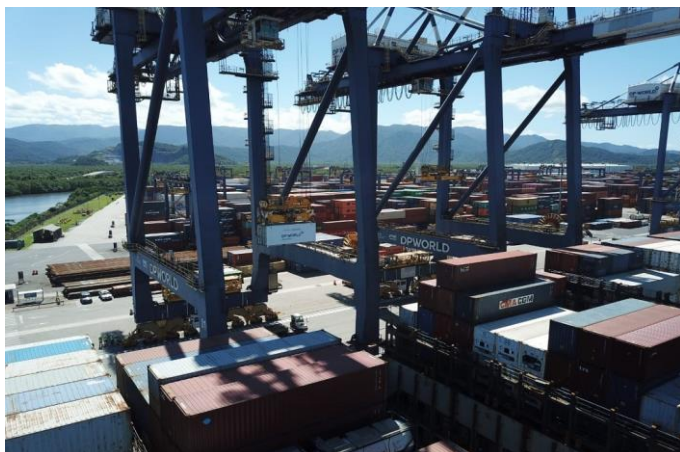
O presidente SPA, Fernando Biral, frisou que haverá concessão sem transferência de patrimônio público para nome do concessionário, tampouco venda de patrimônio. Ele defendeu que desestatizar é a única forma de criar mais empregos e que a perda de carga para outros portos do país significa perda de empregos. “O compromisso é com geração de emprego. Santos é para ter 60.000, muito mais trabalhadores portuários e, para isso, precisamos de investimento. Desestatização não é venda de ativos”, afirmou.

Stupello acrescentou que o aumento da movimentação de cargas traz a necessidade de mais trabalhadores. A previsão, segundo o diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da SPA, é que o complexo movimente perto de 240 milhões toneladas até 2040, o que só será possível com investimentos e aumento de quantidade postos de trabalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/02/2022

ACESSOS SÃO ALGUNS DOS DESAFIOS PARA SANTOS SE CONSOLIDAR COMO HUB PORT, AVALIA DP WORLD

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Fevereiro 2022



Arquivo/Divulgação

Fábio Siccherino vê necessidade de confirmar investimentos e melhorar conflitos porto-cidade para desengargalar sistema ferroviário na chegada à Baixada. Operadora destaca importância de calado compatível para entrada de navios de maior porte no porto.

A DP World avalia que melhorar a infraestrutura aquaviária é um dos principais desafios para o Porto de Santos se consolidar como grande porto concentrador

de cargas da costa leste sul-americana. A empresa considera que, além de melhorias em acessos terrestres e da redução de conflitos porto-cidade, o porto precisará de calado compatível para receber navios de maior porte e o aumento da movimentação portuária projetada até o final desta década. A operadora de terminais também espera liberdade

“Não adianta colocar navio de 366m com calado atual porque vai subutilizar o navio, aumentar o custo operacional e não será possível usufruir dessa capacidade adicional”, disse o presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, nesta terça-feira (22), durante o webinar ‘A Visão da DP World sobre o Porto de Santos Concentrador de Contêineres’, promovido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) da Associação Comercial de São Paulo.

Siccherino disse que, apesar da autorização para movimentação de navios com 366m de comprimento, o porto santista precisará garantir calado para receber essas embarcações, que tem de 12.000 TEUs a 14.000 TEUs. Ele observa a evolução dos volumes de cargas movimentados, da consignação média e do tamanho dos navios, ao passo que os maiores navios que acessam Santos hoje possuem até 11.000 TEUs e têm entre 335m e 340m de comprimento.

No evento, ele contou que a empresa tem acompanhado as notícias relacionadas ao impasse jurídico envolvendo a dragagem no Porto de Santos e que esse problema está comprometendo alguns berços, reduzindo o calado. Segundo Siccherino, essa questão vai na contramão do objetivo do porto ser um hub port.

O Porto de Santos movimentou 4,8 milhões de TEUs em 2021. A capacidade instalada do porto está na faixa de 5,3 milhões a 5,4 milhões TEUs. “Significa que precisamos tomar algumas medidas para melhorar ou aumentar a capacidade instalada e poder oferecer maior volume para o porto se consolidar como hub da costa leste das Américas”, projetou Siccherino.

Em relação aos acessos terrestres, a DP World considera que Santos tem uma conectividade relativamente boa, com ferrovias que interligam o porto às principais regiões de produção do agronegócio, que seguem em expansão. No entanto, Siccherino estimou que ainda não existe capacidade de terminais para receber todo esse volume. Ele ressaltou a necessidade de confirmar os investimentos de ampliação da malha ferroviária, sem esquecer de reduzir os conflitos porto-cidade.

Siccherino destacou os investimentos anunciados ou previstos referentes à ferrovia Norte-Sul, à renovação da Malha Paulista, além da expectativa em torno da renovação antecipada da MRS. O executivo disse que é preciso desengargalar esse sistema, principalmente na chegada à Baixada Santista. “Sabemos que hoje na margem direita o sistema não é eficiente. Para aumentar a participação do agronegócio na ferrovia, precisamos ainda de bastante investimento”, afirmou.



Desestatização

O presidente da DP World Santos comentou ainda que a empresa espera do futuro concessionário da autoridade portuária santista segurança jurídica nas relações com atuais e futuros operadores portuários e independência em relação à gestão, com liberdade para o empreendedor desenvolver e expandir suas atividades. Siccherino acrescentou a necessidade de garantia de fluxo de recursos financeiros para levar adiante os planos de desenvolvimento e capacidade para o novo concessionário atuar como poder moderador em caso de conflitos entre operadores. O processo de desestatização, atualmente em audiência pública, ainda passará por análise do Tribunal de Contas da União (TCU), antes da divulgação dos documentos finais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006