


INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**



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

**Edição 026/2022
Data: 24/02/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MOURÃO: 'BRASIL NÃO ESTÁ NEUTRO E DEIXOU CLARO QUE RESPEITA SOBERANIA DA UCRÂNIA'	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	4
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS (SP).....	4
BE NEWS – BRASIL EXPORT	5
ALUÍSIO SOBREIRA, UM ETERNO APRENDIZ	5
CONFLITO PODE ELEVAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS E FRETES E AMEAÇA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES, ALERTAM ESPECIALISTAS	10
PORTAL PORTO GENTE	12
O PORTO DE SANTOS RESOLVE-SE POR SI SÓ	12
ENTREVISTA COM BARRETO TARCÍSIO CELESTINO, ESPECIALISTA EM TÚNEIS	13
TERMINAL TGPM CARREGA MAIOR NAVIO DE SOJA DA REGIÃO NORTE DO BRASIL.....	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	17
NOVO CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO VISITA SEDE DO SOPESP	17
FGV LANÇA COMITÊ DE REGULAÇÃO DE PORTOS	18
CMA CGM VAI RECUPERAR TERMINAL DE BEIRUTE	19
SETE DIAS DE AÇÕES DA MARINHA EM PETRÓPOLIS.....	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	20
MATERIAL PARA OBRA DE RECUPERAÇÃO DE PISTA DE POUSO ESTÁ A CAMINHO DO AEROPORTO DE ITACOATIARA (AM).....	20
GOVERNO FEDERAL ENTREGA TRAVESSIA URBANA QUE VAI BENEFICIAR QUASE 1 MILHÃO DE PESSOAS NO INTERIOR PAULISTA	21
BRASIL CAMINHA PARA MATRIZ DE TRANSPORTE EQUILIBRADA, SUSTENTÁVEL E MAIS BARATA, DIZ TARCÍSIO.....	22
AJUSTES NA SÉTIMA RODADA AEROPORTUÁRIA SÃO APROVADOS E SEGUEM PARA ANÁLISE DO TCU	22
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	23
PROJETOS DE MAIS DE R\$ 2,3 BILHÕES SÃO AVALIADOS DURANTE REUNIÃO EM CELEBRAÇÃO AOS 55 ANOS DA ZONA FRANCA DE MANAUS	23
GOVERNO QUEBRA PARADIGMAS E AVANÇA NA MODERNIZAÇÃO DA ECONOMIA, APONTA PAULO GUEDES	24
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DESTACA AVANÇOS NA ÁREA DE TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E COMBATE À BUROCRACIA	25
TOCANTINS É O 21º ESTADO A INGRESSAR NA REDE TRANSFORMA GOV.....	28
ISTOÉ - DINHEIRO	28
UCRÂNIA FECHA PORTOS E FORNECIMENTO DE GRÃOS FICA AMEAÇADO APÓS INVASÃO RUSSA	28
BUNGE FECHA ESCRITÓRIOS NA UCRÂNIA E SUSPENDE OPERAÇÕES APÓS INVASÃO RUSSA	29
EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS DOS EUA DEVEM AVANÇAR PARA RECORDE DE US\$183,5 BI EM 2022	29
GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT DE R\$ 76,539 BI, MAIOR PARA JANEIRO DA SÉRIE	30
MONEYTIMES	30
PETRÓLEO ACIMA DE US\$ 105 E TRIGO ESTÃO EM RECORDES DE ALTA COM A INVASÃO DA UCRÂNIA	31
INVASÃO DA UCRÂNIA: 'EUA NÃO TÊM MAIS A CAPACIDADE DE COAGIR OU GERAR CONSENSOS', DIZ ESPECIALISTA	31
NAVAL PORTO ESTALEIRO	34
ANTAQ FAZ APROVAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ	34
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	35
BRENT ROMPE BARREIRA DOS US\$ 100 APÓS PUTIN ORDENAR NOVO ATAQUE À UCRÂNIA	35
TAXA DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO É RETIRADA DE PL PARA PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS.....	38
JORNAL O GLOBO – RJ	41
DESEMPREGO CAI PARA 13,2% EM 2021, MAS TAXA É A SEGUNDA MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA	41
Taxa de desemprego	42
OCUPAÇÃO CRESCE, MAS RENDA ENCOLHE	43
BIDEN ANUNCIA SANÇÕES QUE ATINGEM UM TERÇO DOS BANCOS RUSSOS E DIZ QUE PUTIN SERÁ 'PÁRIA INTERNACIONAL' ..	44
QUAIS OS RISCOS DE CONFLITO NA EUROPA SE TRANSFORMAR NA TERCEIRA GUERRA MUNDIAL?	46



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
BRASIL AVALIA ALTERNATIVAS PARA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES FORA DA RÚSSIA	48
MESMO COM QUEDA NO 4º TRIMESTRE, LUCRO DA CAIXA ATINGE R\$17,3 BILHÕES EM 2021	49
ESTRANGEIROS E ACIONISTAS GARANTEM SUCESSO DAS POUCAS OFERTAS DE AÇÕES NA B3 EM 2022	50
VALOR ECONÔMICO (SP)	51
PETROBRAS AVALIA MUDANÇAS NOS CONTRATOS COM DISTRIBUIDORAS, EM MEIO À JUDIALIZAÇÃO DO TEMA	51
MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,14% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 137,22 POR TONELADA.....	57
VESTAS ESTÁ DE OLHO EM HIDROGÊNIO VERDE E 'OFFSHORE'	58
GERDAU PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 4,5 BILHÕES EM 2022.....	59
DIÁRIO DO NORDESTE - CE	60
PECÉM ASSINA PRÉ-CONTRATO PARA A CONSTRUÇÃO DE REFINARIA DE PETRÓLEO	60
COM IMPASSE NA LICITAÇÃO, ANEL VIÁRIO SEGUE SEM PREVISÃO DE RETOMADA DE OBRAS	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS	62
SISTEMA DE CONTROLE ADUANEIRO PODE GERAR CUSTOS ADICIONAIS	62
TEMPO DE PERMANÊNCIA DE CONTÊINERES SUBIU NOS ÚLTIMOS MESES, CONSTATAM AGENTES	65
EUA CONCEDERÃO US\$ 450 MILHÕES EM FINANCIAMENTO PARA DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	66
NAVIOS FICAM VAZIOS POR SEMANAS À ESPERA DE SOJA BRASILEIRA ATRASADA	66
DREWRY: ARMADORES FECHAM 2021 COM LUCRO DE US\$ 190 BILHÕES	67
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MOURÃO: 'BRASIL NÃO ESTÁ NEUTRO E DEIXOU CLARO QUE RESPEITA SOBERANIA DA UCRÂNIA'

Vice-presidente declarou em entrevista a jornalistas no Palácio do Planalto, na manhã desta quinta-feira (24)



Hamilton Mourão defendeu nesta quarta-feira a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de suspender o orçamento secreto Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou que o Brasil não está neutro e não concorda com a invasão da Rússia na Ucrânia. A declaração foi dada em entrevista a jornalistas no Palácio do Planalto. "O Brasil não está neutro. O Brasil deixou muito claro que ele respeita a soberania da Ucrânia. Então, o Brasil não concorda com a invasão do território

ucraniano", disse Mourão nesta quinta-feira.

Na semana passada, o presidente Jair Bolsonaro visitou Putin em viagem oficial e provocou reação do governo dos Estados Unidos. Pela manhã, o Itamaraty divulgou nota pedindo a "suspensão imediata" das hostilidades. O presidente Bolsonaro ainda não se pronunciou.

"Se realmente essa invasão prosseguir da forma como está ocorrendo, vai haver um êxodo em massa dos ucranianos, uma nação de 40 milhões de habitantes, na direção da Europa Ocidental e vai ser um problema aí", disse Mourão

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 24/02/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS (SP)

O Terminal STS10 será concedido por 25 anos e os investimentos previstos são de R\$ 3,29 bilhões

A ANTAQ realizará, entre os dias 8 de março e 21 de abril, consulta e audiência públicas, para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à licitação do arrendamento de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, denominada STS10.



O novo terminal terá uma área total de 601.101m². Os investimentos previstos são de R\$ 3,29 bilhões. A futura arrendatária deverá realizar os investimentos necessários para o Terminal STS10 ser dotado de capacidade operacional para, no mínimo, 1,9 milhão TEUs/ano.

Entre as obras a serem feitas, estão: construção de cais de atracação com extensão total de 1.209 metros lineares; dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação; construção de pátio (retroárea), na área compreendida entre o cais existente e o novo cais, de aproximadamente 97.310m²; e implantação de ramal ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500m.

O valor global estimado do contrato é de R\$ 27,8 bilhões. A duração será de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstas para 2023. Os valores de arrendamento devidos pela licitante vencedora à administração do porto serão: R\$ 6,2 milhões em parcelas fixas mensais e R\$ 54,55 por contêiner movimentado.

Participação Social

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis aqui.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 21 de abril de 2022, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso. Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia062022@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá utilizar o computador da Secretaria-Geral (SGE) da ANTAQ, em Brasília (DF), ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no portal da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas no site da Agência.

Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

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: 24/02/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

ALUÍSIO SOBREIRA, UM ETERNO APRENDIZ

ENTREVISTA

Sócio da Merco Shipping Marítima Ltda e consultor na área de navegação interior e logística

EM ENTREVISTA AO BE NEWS, O CONSULTOR DESTACA SUA PAIXÃO PELO NORDESTE E AS LIÇÕES APRENDIDAS COM A PANDEMIA
POR IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



Fotos Divulgação

Quer falar de cabotagem, de desestatização, de comércio exterior, da situação dos portos brasileiros ou de logística?

Aluísio Sobreira, 74 anos de muita energia e paixão pela vida, pode comentar com segurança e muito conhecimento qualquer desses temas e muito mais. Com uma visão apurada e estratégica do setor, ele é um conselheiro muito querido e respeitado por todos no Brasil Export, fórum permanente dos setores de transporte e logística do Brasil e o maior hub de debates sobre essas áreas no País, além de presidir uma de suas edições regionais, o Nordeste Export.

Sócio da Merco Shipping Marítima Ltda, diretor da Hidrovias Estudos e Projetos Ltda e consultor na área de navegação interior e logística, também faz parte do Conselho Nacional do Fórum Brasil Export. Carioca da gema, mas transitando com familiaridade por todas as regiões do Brasil, talvez por conhecer tanto, em suas participações nas lives e encontros presenciais, ele sempre ultrapassa o tempo regulamentar para a manifestação. Suas longas falas viraram folclore, mas ele não está nem aí. Afinal, tem mesmo muito

o que falar, como você confere nesta entrevista exclusiva para o BE News:

De onde vem a sua paixão pelo Nordeste?

Tudo começou no meu primeiro emprego, aos 17 anos, em construção civil, na empresa de um tio. Na época, a mão de obra era toda nordestina e essa aproximação foi pela via cultural. O nordestino, mesmo com pouca instrução, é diferenciado no aspecto cultural. Basta ver uma literatura de cordel, onde tem verso, prosa e uma capa com xilogravura. É o exemplo da riqueza cultural do Brasil. Anos depois, como armador, viajei muito para o Nordeste a trabalho e admirava a pujança da cabotagem e a realidade de um povo guerreiro, uma região onde tenho muitos amigos.

Como o senhor está vendo o cenário para 2022?

Eu diria que, o que seria preciso mesmo mudar, nós não vamos conseguir mudar, que é a polarização política, as discussões que observamos o tempo todo e que não levam a nada. Por outro lado, vemos à margem disso tudo, e sem que saia nos veículos de comunicação, um Brasil acontecendo.

Acredito que teremos um ano positivo, apesar de todos os pesares e as dificuldades de sempre. No campo econômico, apesar das idiossincrasias, vemos um Brasil que, contra tudo e contra todos, vai crescendo.

O que nós aprendemos com essa pandemia?

O mundo todo aprendeu que não existem soluções definitivas. A busca cada vez maior por menores preços levou o mundo todo a se descaracterizar em termos industriais. A produção



migrou pra China (antes, já tinha passado por alguns Tigres Asiáticos) e, quando veio a pandemia, o primeiro ensinamento que se teve foi perceber que as grandes potências não tinham as condições mínimas de atuar na neutralização dela. O maior exemplo foram os respiradores, ou seja, um resultado de uma globalização em que todo o mundo estava preocupado em adquirir a menores custos, em detrimento de suas indústrias. Basicamente ninguém se preocupava com o regime de trabalho dos chineses e nem com os direitos trabalhistas que inexistem, principalmente os europeus, cada vez com uma carga horária menor e com muitos direitos sociais.

Então foi natural que surgissem reivindicações. A Europa ficou consciente de que não pode ficar dependente totalmente dos chineses - esse eu acho que é um grande legado que fica.

Há outro benefício?

O outro é que, por graça da tecnologia, o mundo não ficou desconectado, continuou funcionando naquilo que pode ser resolvido pela comunicação virtual. Pode-se comprar, pode-se vender, pode-se pagar por meio eletrônico e pode-se contratar frete. Efetivamente não existe ainda desintegração e reintegração de massa, então o transporte de bens em si ainda vai continuar sendo feito pelo meio físico.

Como fica o Brasil, nesse cenário de comércio exterior?

O Brasil vem sofrendo uma decadência na qualidade do comércio exterior, qualidade no sentido monetário. O Brasil bate recordes atrás de recordes, é o maior produtor de soja, de café, de suco de laranja, de minério de ferro, de carne bovina, terceiro em carne suína, terceiro em milho, primeiro em açúcar, ou seja, é um celeiro que cada vez mais abastece outros países, mas não há incremento na cadeia de valor. Esse é um dos grandes problemas do Brasil, que a despeito disso tudo, tem uma economia cada vez mais referenciada no dólar.

***“NO CAMPO ECONÔMICO, APESAR DAS
IDIOSINCRASIAS,
VEMOS UM BRASIL QUE CONTRA TUDO E
CONTRA TODOS VAI CRESCENDO”***

E como funciona?

Esses produtos que eu citei, normalmente, têm a decisão de preços cotada na Bolsa de Chicago, na Bolsa de Londres ou na Bolsa de Paris. Ficamos dependendo dessa flutuação de preços, e essa vinculação do dólar acaba tornando o Brasil um país mais desigual, apesar de estarmos à frente desses produtos, mas com as dificuldades de alimentar a nossa população. Ou seja, a segurança alimentar é prejudicada simplesmente porque ela é dolarizada, não se reverte para quem deveria.

Em outras áreas também?

Da mesma forma, o Brasil se transformou num grande produtor de petróleo, mas, por uma questão estrutural, as refinarias foram implantadas a partir de petróleo arábico. Então exportamos, mas somos obrigados a importar também. Evidentemente não há autossuficiência nesse modelo. Se olharmos outros indicadores, como os industriais, as nossas exportações de produtos manufaturados e semimanufaturados, que são aqueles que geram um emprego melhor qualificado e maior renda, têm involuído, porque nós não temos um projeto industrial adequado para a nossa realidade. Existe o custo Brasil e a oneração tributária, que provocam menor competitividade.

Acompanhamos a movimentação e o crescimento dos portos, mas como fica a questão em relação ao comércio, aos produtos e à diversificação? É uma coisa meio incoerente?

Não é incoerente. É que, quando nós olhamos no global, temos batido recordes na movimentação física e na balança comercial, nós aumentamos muito em volumes. José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil

(AEB), costuma dizer que o Brasil é um exportador de peso, mas no sentido literal da palavra e não no sentido econômico. Há uma movimentação muito grande, mais de 98% das exportações



passam por alguma instalação portuária privada ou pública. Então é evidente que porto e transporte marítimo são fundamentais para o Brasil. Agora, se olharmos a movimentação de contêineres, Santos tem um destaque porque concentra a movimentação de cargas na região Sudeste e Sul, mas muito aquém daquilo que seria razoável. Na indústria de bens de consumo durável, perdemos competitividade. Nós investimos na área portuária, mas ainda estamos carentes de investimento em infraestrutura.

Vamos conseguir resolver esse problema?

Com algumas privatizações, acredito que vai haver um novo ciclo, principalmente no modal ferroviário e no porto, onde a duras penas, os investimentos que foram realizados começam a dar os efeitos desejados. Temos hoje uma superoferta em terminais de contêineres, por exemplo, mas nós temos uma indústria de transformação frágil, mas isso em termos gerais e não individualmente em cada estado ou em cada setor. O fato positivo é que, a despeito de tudo o que eu falei, mesmo assim o porto ainda cresce.

Notamos a expansão e o desenvolvimento de outros portos além de Santos. Essa é a tendência daqui pra frente?

Eu acho que o maior exemplo disso está na região do Arco Norte. Vemos um aumento de produtividade na região Santos/Centro Oeste extraordinário. Se a região Centro Oeste deu certo com as suas carências logísticas, principalmente na malha ferroviária que deveria ter e não tem, a tendência é crescer ainda mais. Além da movimentação de cargas, existem ações que começam a se desenhar como as zonas de exportação, um modelo de desoneração adotado na Alemanha, no Japão, na China e em Dubai.

E a questão da competitividade?

No Brasil, ainda estamos engatinhando numa reforma tributária. Mas na atividade portuária, a Lei 12.815 priorizou de certa forma os terminais privados, e foi uma medida que, na conta final, surtiu os efeitos desejados. Surgiram diversos terminais privados, mas a lei fez um degrau e deu uma parada no que diz respeito ao porto público, por equívocos que foram cometidos nesse último governo de transição do presidente Temer. A equipe de infraestrutura atual acabou promovendo arrendamentos, ou seja, aumentaram as privatizações no porto público, reduzindo aquele degrau todo que eu falei, e trazendo investimentos ao Brasil. Vimos realmente uma movimentação cada vez mais crescente em todas as regiões: a região Sul, a região Sudeste, a região Nordeste, a região Norte, a região Centro Oeste. Ou seja, é um movimento extremamente importante. Ainda estamos à margem de um melhor processo de industrialização, da redução do Custo Brasil. É muito triste o fato de termos uma menor competitividade, porque nós tributamos e oneramos o setor logístico, que deveria ser privilegiado. A inserção internacional do Brasil, tirando as commodities, ainda é muito pequena. Dificilmente você vê uma boa gôndola de mercado no exterior com produtos brasileiros industrializados.

Quais são as expectativas para o Nordeste nesse ano?

O Nordeste está numa situação extremamente positiva, tem uma posição geográfica bastante propícia, principalmente pela proximidade para acessar os Estados Unidos e a Europa. Uma série de medidas foi tomada que acabou por ajudar a desenvolver o Nordeste, e ainda há muito mais para acontecer. Uma das principais demandas atuais é a energia e o Nordeste tem energia. Houve crescimento da energia eólica, da energia fotovoltaica e agora com o GNL (Gás Natural Liquefeito), Vamos ter uma maior oferta de energia mais barata.

Como está o Nordeste em relação aos portos?

O Nordeste tem, ainda, um número de portos que pode ser considerado como um sistema de complementariedade: portos mais concentradores como é o caso do Itaqui, Suape e Pecém, e outros portos menores. Caso venha fluir a pequena cabotagem regional no transporte de diversos produtos, sejam graneis ou mesmo produtos manufaturados, os portos se complementam devido a suas características. Ainda há uma série de interrogações, como é o caso da cabotagem e da BR do Mar.

Como o senhor vê o projeto BR do Mar?

Os custos da cabotagem continuam altos, mas já há uma consciência de que alguma coisa deve ser feita. Temos que ver como vai ser regulamentada a BR do Mar, para ver o que pode ser ofertado. Ainda faltam estudos complementares para buscar uma legislação tributária fiscal, como ocorre nas principais cabotagens do mundo, em que não se considera a navegação como um transporte qualquer. A tributação é feita em cima da expectativa do que pode ser gerado de negócio, ou seja, em cima da tonelagem de porte bruto dos navios. Eu acredito que haverá progresso nessas discussões.

E sua expectativa para o Nordeste?

Eu não tenho dúvidas sobre o desenvolvimento do Nordeste. Vai continuar crescendo, há sempre inovação. Muita gente não sabe que o Ceará produz rosas ou que Sergipe produz suco de laranja. Somos um país de desconhecimento e temos uma fruticultura que é um exemplo disso. Como é o caso do Vale de São Francisco, que produz e exporta frutas com três safras anuais de uva, atendendo a sazonalidade da produção europeia. O Brasil, se não me engano, está em segundo ou terceiro lugar com a cultura de frutas e, no entanto, ele não chega a 5% nas exportações de frutas.

Então será o ano do Nordeste?

Temos todas as possibilidades de crescimento com aplicação de tecnologias adequadas e redução de tributos. O Nordeste pouco a pouco vem criando uma economia mais forte, e tão logo isso se transforme em geração de emprego e renda, vai se tornar uma das regiões mais promissoras do Brasil. Eu sou um fã e acho que o Nordeste terá um papel de destaque não só para sua população, sua sociedade e sua economia, mas impactando o resto do Brasil.



“UM MOVIMENTO COMO O BRASIL EXPORT NÃO PODE TER UM ALINHAMENTO IDEOLÓGICO OU POLÍTICO PARTIDÁRIO”

Qual é a sua opinião sobre pandemia e globalização?

Hoje, conseguimos saber em tempo real o que está acontecendo no mundo, mas vejo um certo egoísmo, às vezes uma certa hipocrisia, quando não nos preocupamos com habitantes de outros países que são considerados de segunda categoria e que passam necessidades. A pandemia mostrou isso de uma forma muito clara. Os países desenvolvidos ou em desenvolvimento conseguiram se vacinar, mas quantos continuam sem vacina? Não existe a solidariedade desses países em ceder vacina para quem queira vacinar esse

contingente de povos menos assistidos, o que evitaria a criação de novas cepas. Não há uma visão social global da defesa de direitos humanos, da defesa da habitação e de políticas para ajudar o enfrentamento de muitos fatores, dentre os quais a epidemia.

POR GRAÇA DA TECNOLOGIA, NA PANDEMIA O MUNDO NÃO FICOU DESCONECTADO, CONTINUOU FUNCIONANDO”

Como você analisa o Brasil Export nesse terceiro ano?



Eu e José Roberto Campos (presidente do Conselho Nacional do Brasil Export) sempre conversávamos muito sobre determinadas carências em temas do setor. Sentíamos falta de uma conversa de maneira mais ampla. A começar pela comunicação, mais centrada no eixo Rio e São Paulo, com mídias regionais que muitas vezes não conseguem ultrapassar esse espaço. Somos um país com uma única língua, mas um País que, em determinados aspectos culturais diferenciados, não conhece o País. No campo econômico, da logística, eu já atuava em comércio exterior como diretor da Associação do Comércio Exterior do Brasil. E ela era centrada muito em importação e exportação, tinha a câmara de logística integrada, mas não tinha a mobilidade, a dimensão e a capilaridade que o Brasil Export conquistou.

A proposta do Brasil Export veio suprir essa carência?

Tivemos o primeiro evento como desdobramento do Santos Export, mas logo ele começou a ter uma dimensão nacional, com a criação dos fóruns regionais - uma ação que eu sempre achei que era importante. E aí entraram a criatividade de Fabrício Julião (CEO do Brasil Export) e a ocupação de uma lacuna, com atenção para as realidades e demandas regionais e a preocupação de trazer o lado positivo do que acontece nesse imenso Brasil.

Qual é o grande diferencial do Brasil Export?

Além dos conselhos regionais, vieram o Conselho ESG, o Conselho Feminino, que não é um conselho feminista e sim um conselho de valorização da mulher, e o Conselho Internacional, buscando fazer um link de que o Brasil precisa para aumentar a sua inserção internacional. E tem, ainda, a preocupação com a inovação tecnológica, que foi fundamental para todos nós a cada live durante a pandemia. Por não ser uma entidade corporativa, o Brasil Export não atua para defender o interesse sectário. As entidades fazem parte, às vezes até com interesse antagônicos, mas passamos a tratar economia, transporte e logística sob todos os aspectos de maneira plural. Com os conselhos regionais, veio a capilaridade necessária.

E o futuro do Brasil Export?

Vejo um excelente futuro, há muita criatividade e inovação acontecendo a todo instante. Agora temos o BE News, mais uma lacuna preenchida. Teremos para quem realmente tem interesse em conhecer e sonhar com um país melhor. Não vamos fugir da política, e sim fazer política contribuindo com ideias e com críticas. Um movimento como o Brasil Export não pode ter um alinhamento ideológico ou um alinhamento político-partidário. Todos temos o direito de ter isso individualmente. É um grupo altamente qualitativo em todos os conselhos. Sinto que todos querem contribuir, deixando a vaidade de lado e atuando com o espírito de confraternização e colaboração. É importante manter esse clima, manter independência e atender a todos dentro de determinados limites, para continuar crescendo sempre.

Para terminar, o que a vida te ensinou?

A vida me ensinou que eu sou um eterno aprendiz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2022

CONFLITO PODE ELEVAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS E FRETES E AMEAÇA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES, ALERTAM ESPECIALISTAS

Por BÁRBARA FARIAS Enviar e-mail para o Autor

A crise envolvendo Rússia, Ucrânia e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) – e que, na madrugada de hoje, resultou em ataques de Moscou contra a Ucrânia – já gera um efeito colateral global que está deixando o mercado apreensivo: a alta no preço do petróleo. Afinal, a nação comandada por Vladimir Putin é o segundo maior produtor mundial da commodity. E, segundo especialistas ouvidos pelo BE News, uma forte elevação no valor do barril afetaria até países sem ligação direta com esse conflito, como é o caso do Brasil, que pode ter de enfrentar uma alta dos combustíveis e, conseqüentemente, dos fretes e dos custos logísticos de suas cargas. Outro impacto seria uma redução na oferta de fertilizantes, produto essencial para o agronegócio nacional e que é importado principalmente da Rússia e da Ucrânia.



Embora não haja risco de um rompimento diplomático com a Rússia, o que preocupa o Brasil é exatamente a alta do petróleo, com impacto direto nos alimentos e combustíveis, segundo o economista e consultor em Comércio Exterior Mirched Abdo Alabyes. “Esperamos que se negocie uma paz duradora para evitar todo esse problema em relação ao Brasil.

Evidentemente, o Brasil não vai bloquear exportações para a Rússia, nem para a Ucrânia, pois não é membro da Otan, não está alinhado aos países desenvolvidos, mas é uma situação desesperadora, principalmente devido ao aumento de preços de petróleo. A Rússia é um parceiro do Brasil porque é membro do Brics, então, não acredito que isso vá atrapalhar a geopolítica internacional do Brasil”, afirma.

Segundo o pesquisador do Núcleo de Defesa e Segurança Internacional do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI), Ronaldo Carmona, “a alta do preço do petróleo e do gás é um impacto direto dessa tensão geopolítica entre o bloco ocidental e a Rússia”. “40% do gás natural consumido pela Europa é importado da Rússia, que tem sofrido retaliações, em função dessa tensão. Ontem mesmo, a Alemanha suspendeu o (gasoduto russo) Nord Stream 2, o que é bastante significativo, pois o país tem grandes dificuldades no abastecimento energético e depende do gás russo. O preço do petróleo é um ativo que está além das relações de mercado. É um ativo que está vinculado diretamente a posições geopolíticas dos países que os detêm e, por outro lado, uma vulnerabilidade dos países que não os detêm”, analisa.

Carmona explica que a escalada no preço do petróleo e do gás repercute no Brasil, devido à política de paridade de preços da Petrobras em relação ao mercado internacional. “O nosso país é uma potência alimentar com pés de barro, pois depende profundamente da importação de fertilizantes. Hoje, o Brasil importa parte substantiva de seus fertilizantes justamente do triângulo Rússia, Belarus e Ucrânia. Evidentemente que esse movimento de tensão poderá trazer repercussões, porque nossa dependência é significativa, podendo gerar, inclusive, interrupção no fornecimento, caso se intensifique essa escalada da tensão russo-ucraniana”, avalia o pesquisador.

O economista e cientista político Fernando Wagner Chagas não acredita que uma guerra seja oficialmente deflagrada, pois os países não querem assumir o risco de um colapso econômico generalizado por causa de um país pequeno como a Ucrânia. “A Otan deverá recuar, porque a Ucrânia é muito pequena para se comprar essa briga. Se houver mais um conflito econômico, um acirramento dos ânimos, o dólar dispara e as bolsas caem”, analisa.

“Se houver o conflito definitivo, a Rússia aumenta o preço do fertilizante e, conseqüentemente, aumenta o preço da produção agrícola no Brasil. E com o aumento do dólar, como efeito do conflito, aumentaria a exportação. E o Brasil, sem estoque regulador, vai preferir vender para a China em vez do mercado interno. Seria um verdadeiro desastre para nós (economia brasileira). Nós temos que rezar para que a diplomacia mundial resolva esse conflito rapidamente”, afirma Chagas.

O especialista em Direito Econômico Internacional Emanuel Pessoa ressalta que a parceria comercial com a Rússia é indispensável ao Brasil. “O Brasil importa cerca de 80% de todo o fertilizante que utiliza. Desse total, 24% vêm da Rússia e 3%, de Belarus. Então, na prática, de forma direta e indireta, nós dependemos da Rússia em cerca de 30% da importação de fertilizantes. Apesar de o nosso comércio bilateral com a Rússia não ser muito alto, é a Rússia que nos ajuda a ter uma produção agrícola mais alta”.

Pessoa destaca o impacto negativo que esse conflito pode gerar. “Embora uma guerra generalizada seja improvável, se ela ocorrer, nós poderemos ter, por um tempo, uma disrupção das cadeias logísticas de exportação de fertilizantes, o que vai encarecer por um tempo a nossa produção agrícola. E, além disso, o preço do petróleo pode disparar no mercado internacional, porque a Rússia é um dos principais produtores, e os compradores, temerosos, estocam, com

medo de que o preço suba mais no futuro. Os grandes países poderão, inclusive, fazer grandes aquisições de grãos e, é por isso, que a gente tem visto o preço de grãos subir no mercado futuro”, afirma.

O economista e consultor portuário Fabrizio Pierdomênico também vislumbra uma majoração de preços na logística brasileira, caso o conflito seja oficialmente deflagrado na Ucrânia. “Durante a pandemia, os produtores de petróleo diminuíram a produção. Mas quando a demanda pela commodity aumentou, os países produtores mantiveram o mesmo nível de produção, o que, artificialmente, elevou o preço do petróleo. O barril do petróleo Brent custava US\$ 55 em janeiro de 2021 e amanheceu, hoje (ontem), em US\$ 95. Sem guerra, o petróleo já estava em níveis bastante elevados, que foi o que causou boa parte da inflação no Brasil em 2021. Dos 10% de inflação do IPCA, boa parte foi combustível. Com a possibilidade de conflito envolvendo um dos maiores fornecedores de petróleo do mundo, essa commodity pode e deve afetar esses preços. Já se fala no barril do petróleo acima de US\$ 100. Isso significa custo para a logística do Brasil, aumento do combustível e dos custos de transporte. Isso vai ser o primeiro efeito colateral do conflito”, finaliza

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2022

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

O PORTO DE SANTOS RESOLVE-SE POR SI SÓ

Editor Portogente

Salvaguarda o crescimento econômico da sua região, atrai investimentos e garante conectividade perfeita para mercadorias e passageiros entre o marítimo e o terrestre.

Indubitavelmente, os engenheiros Carlos Eduardo Bueno Magano e Frederico Victor Moreira Bussinger compõem a maior competência planetária no debate da desestatização do Porto de Santos. Neste cenário, enquanto a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) enxerga apenas uma árvore, Magano e Bussinger, juntos, dominam a floresta. Se este porto não for reformado, não haverá reindustrialização nem desenvolvimento do Brasil possíveis.



Porto de Santos. Crédito: Acervo Portogente.

Leia também

A história do Porto de Santos não se cala

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114725-a-historia-do-porto-de-santos-nao-se-cala>

A ruptura inadiável, e havida, desencadeou um desarranjo com muita energia para a construção do Porto de Santos do século XXI. Um projeto para se alinhar com os maiores mundiais, conciliando ambiente, social e governança, num litoral turístico e serra íngreme florida que são um pedaço do céu na Terra. No objetivo de construir caminhos mais ágeis, com engenharia do futuro, para atualizar o comércio marítimo que desenvolveu a mais pujante hinterlândia brasileira.

Leia também

Abertura dos portos do Brasil para o futuro que chega



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114694-abertura-dos-portos-do-brasil-para-o-futuro-que-chega>

O êxito desse projeto vital para economia é a certeza de futuro melhor para os trabalhadores do porto, para a geração de novos empregos no Estado de São Paulo e na competitiva agricultura do centro-oeste. Uma realização com intensa participação das universidades da cidade e do Estado, para aplicação de novas tecnologias para movimentar, armazenar e produzir. Não é coisa para amador. Trata-se do maior empreendimento portuário da América do Sul.

Leia também

Regionalização dos portos pode ser a propulsora de novo ciclo econômico para o Brasil

<https://portogente.com.br/websummits-nova-abertura-portos/106559-regionalizacao-dos-portos-pode-ser-a-propulsora-de-novo-ciclo-economico-para-o-brasil%22>

Tratar adequadamente os desafios para alcançar o desenvolvimento desejado e possível, bem como ampliar a sua comunidade, começa por definir a dimensão desse processo portuário como um sistema de múltiplas funções e interesses. Assim e com regras claras que agreguem confiabilidade à relação: receitas-custos- expectativas, será possível ampliar e intensificar o leque de atratividade e a qualidade dos investimentos. Trata-se de desenvolver um modelo inédito no Mundo; um processo mais longo do que nossas próximas eleições.

Leia também

Porto de Santos: por um futuro mais sustentável e inteligente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114675-porto-de-santos-pode-definir-seu-futuro-mais-sustentavel-e-inteligente>

Por isso, a sala desse debate com o ministério da Infraestrutura (Minfra) convém que seja no Porto de Santos. Será a terceira etapa de um projeto - primeira: modelado pelas circunstâncias, segunda: movido pela história e terceira: inspirado no futuro que adentra. Ainda que a SNPTA possa não ter compreendido bem a grandeza desse modelo inédito, mesmo magistral, ele conecta o grande mundo das instituições e o mundo das complexas relações sociais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/02/2022

ENTREVISTA COM BARRETO TARCÍSIO CELESTINO, ESPECIALISTA EM TÚNEIS

Por Márcia Costa - Categoria: Cais das Letras*

“Grandes projetos de infraestrutura precisam ser parte de uma política de governo”

Tarcísio Cais das Letras O túnel ligando Santos a Guarujá é um dos projetos mais importantes dentro da proposta de desestatização do Porto de Santos, podendo impactar profundamente na relação porto-cidades. Mais do que solucionar questões de logística do complexo santista, o projeto de ligação seca via imersa pode resolver um problema centenário da travessia das balsas no estuário. Sabe-se que o tráfego intenso de navios – que tende a aumentar com a ampliação da movimentação de cargas – interrompe a passagem das balsas, o que exige pensar alternativas para melhoria da mobilidade pública e possibilitar o desenvolvimento do Porto.

Engenheiro reconhecido internacionalmente como um dos maiores especialistas em túneis, Tarcísio Barreto Celestino fala sobre o projeto da ligação seca via imerso em um momento em que o tema é amplamente discutido e ganha força para sua realização. A entrevista integra a série em comemoração aos 130 anos do Porto de Santos neste mês.

Atualmente, o projeto do túnel da Dersa, defendido por Celestino, serve de base hoje para outra proposta da Autoridade Portuária, inserido no processo de desestatização do Porto de Santos. Que adaptações importantes este projeto atual precisaria ter? O engenheiro fala sobre a importância do túnel para o desenvolvimento da região da Baixada Santista e para a mobilidade



pública, sobre o impacto para a qualidade de vida das pessoas e para a economia e conforto para a população.

Tarcísio Barreto Celestino é graduado em Engenharia Civil pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, mestre e doutor em Engenharia Civil pela University of California, Berkeley. Atualmente, atua como professor doutor no Departamento de Geotecnia da Escola de Engenharia de São Carlos (USP) e como gerente de Engenharia Civil da Themag Engenharia. Foi professor convidado dos programas de Mestrado em Obras Subterrâneas do International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering (IHE), Delft, Holanda e da École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça.

Celestino presidiu a International Tunnelling and Underground Space Association (ITA, sediada em Genebra, Suíça) de 2016 a 2019, e hoje atua no Conselho Executivo da associação. Tem experiência em pesquisas com obras subterrâneas e vem atuando em importantes projetos de diversos países. Confira a entrevista:

Como vê o avanço da proposta do projeto do túnel na região? Você acredita que este projeto finalmente pode sair do papel?

Me sinto feliz de ver que algo está acontecendo, mas institucionalmente não posso dizer que desta vez sairá do papel. Acho louvável o governo federal mover pauzinhos de alguma maneira, a maneira coerente como está sendo encaminhada, depois de tudo o que vivi, na própria pele. Coordenei o projeto do túnel da Dersa, acompanhei o processo em dois pedidos de financiamento e nada foi para frente.

Ao longo da história, os projetos de ligação seca propostos na Baixada Santista buscaram uma relação entre melhoria da logística portuária e da mobilidade pública da região? Quais deles mais se aproximaram de uma proposta ideal para a região?

Dos projetos que já foram realizados, o da Dersa foi o que chegou mais perto, com projeto executivo de engenharia, licitação, solicitação de financiamento, foi quando a bola passou mais perto do gol. Ainda não vejo a bola perto do gol porque esta fase ainda não é a do gol, mas não sou entendido dos processos institucionais, e me sinto esperançoso.

O processo político pode interferir? Falta um planejamento de governo em infraestrutura?

O processo político pode interferir. Gostaria de viver em um país em que os grandes projetos de infraestrutura fossem parte de uma política de governo. No projeto da Dersa, governo federal e estadual tinham opiniões diferentes e isso atrapalhou. A infraestrutura deve andar independente da política, para o país rodar bem. Cito o exemplo da cidade de Estocolmo (Suécia), que é muito menor que São Paulo, onde fizeram o projeto de um anel viário, baseado em uma política de infraestrutura que não tem a ver necessariamente com um viés mais liberal ou social. Sou engenheiro, dou aula sobre como fazer infraestrutura, trabalho para uma empresa que vende projetos de infraestrutura. O Fórum Econômico Mundial classifica países por PIB, e nós somos a 10ª economia do mundo e a 113ª posição em infraestrutura!

Vivi, quando me formei em Engenharia, uma política a favor da infraestrutura. Não somente o governo que pensa no social tem que pensar na infraestrutura: a rapidez com que o trabalhador chega na sua casa tem a ver com infraestrutura. O metrô de São Paulo fez uma enquete bonita quando terminou de construir a linha 4 Amarela – o trabalhador agora leva 40 min do trabalho até sua casa, e antes levava duas horas, e o metrô construiu história sobre isso, foi falar com a população, com gente que usava esse transporte. Com o metrô, os jovens têm mais tempo para se divertir, os idosos podem descansar, e isso é poder escolher o que fazer ao invés de ficar pendurado num ônibus durante horas do dia. Isso não é assunto de rico. Com o túnel, não seria preciso gastar meia hora para atravessar a balsa entre Santos e Guarujá, mas apenas 5 minutos.

O fluxo de demanda de tráfego para a construção da ligação seca já existe. Diariamente, 20 mil veículos já atravessam de um lado para o outro entre Santos e Guarujá, deixando um rastro de fumaça. Na fila da balsa o motorista liga o carro, anda 10 metros, e isso gera mais poluentes que



um carro trafegando a 50 km/h. O impacto negativo da balsa a ser corrigido pelo túnel é muito forte.

Depois do projeto da Dersa, a Autoridade Portuária abriu processo de doação de estudos para o túnel. Que alterações seriam necessárias no novo projeto?

Cabem muitas otimizações, há defeitos passíveis de otimizações, que vêm das incongruências entre governo do Estado e Autoridade Portuária à época do desenvolvimento do projeto da DERSA, que estão sempre em lados opostos.

Há otimizações no calado possíveis, para se repensar o custo. A primeira concepção de emboque de túnel no lado Santos não tinha desapropriação. A ideia inicial era construir o emboque do túnel na Avenida Portuária e a Autoridade Portuária embargou, porque não queria mais tráfego ali. Então, após idas e vindas da Autoridade Portuária, levou-se o emboque para dentro da cidade e lá há casas, isso não agrada todo mundo; eu também não gostaria que desapropriassem minha casa. Podendo evitar desapropriações, melhor... A última concepção do túnel chegando no Cais de Outeirinhos foi a solução de compromisso entre a posição da Autoridade Portuária e a Prefeitura.

Tudo na ocasião era difícil, por causa do posicionamento contrário entre governo estadual e governo federal. Perde a população. Talvez com uma postura mais cooperativa da Autoridade Portuária, esse projeto tivesse saído do papel no tempo devido. As desavenças entre governo federal e estadual atrapalharam historicamente.

Visitei a obra do Canal do Panamá há uns dez anos para o alongamento e o aprofundamento das eclusas que eram apropriadas para o navio Panamax, com 14m de calado. Lá estavam ampliando para cerca de 16m de calado, que é a ampliação que o Porto necessitará fazer para receber o navio super Panamax. Um calado de 21m foi o que a Autoridade Portuária solicitou, mas não precisa disso tudo, esta é uma das otimizações a serem feitas no projeto atual. A condição geológica do Porto não é compatível com calado de 21m, e custaria muito fazer isso no estuário todo. Diminuir o calado do túnel seria uma opção mais barata, com rampas de acesso mais curtas. O calado maior exigido pela Autoridade Portuária não só alongou as rampas como exigiu juntas de vedação mais caras.

Hoje se diz que o valor do túnel foi reduzido em relação ao valor da ponte e isso não me surpreende. Não dá para comparar alhos com bugalhos. Uma ponte com todos os elementos do túnel (com 3 faixas, passagem para pedestres, ônibus, skate, VLT e automóveis), seria muito mais cara.

A ponte ganhou um gabarito mais alto e quanto mais alta, mais longo o acesso a ela, maiores os custos operacionais. Além do mais, com a ponte tendo mesmo número de faixas, exclusivas para bicicleta, pedestre, automóvel e skate, o valor da obra seria mais alto, não dá para comparar.

Essa é uma travessia com DNA de túnel imerso. E o debate tem que ser entre especialistas.

Que contribuições os túneis trouxeram para os portos mais desenvolvidos se tornarem referência no mundo?

Vou citar apenas os portos de Roterdã e o de Hong Kong. Neste último, um túnel Imerso foi recentemente finalista na cerimônia de prêmios da Associação Internacional de Túneis.

No caso do túnel ligando Santos a Guarujá, eu não enxergo um enfoque maior na solução da logística portuária. Sei que em alguma coisa vai beneficiar, porque há caminhões que têm que carregar contêineres de um lado para o outro, mas as cidades se beneficiam muito mais. A falta do túnel é um travancimento para o trânsito da Baixada Santista e um impacto enorme. Hoje ninguém pode fazer isso, mas, com o túnel, quem trabalha em Santos vai poder almoçar em Guarujá, vai estar a cinco minutos de travessia, e o impacto urbanístico e imobiliário ninguém consegue prever.



Em Maringá (SC), onde enterraram uma ferrovia (também uma barreira separando a cidade em duas), alterou-se a rotina da cidade. Houve benefícios de economia, um boom de desenvolvimento na cidade. O centro mudou, e hoje os benefícios são incomensuráveis. Percebe-se o impulso de economia na vida das pessoas.

O assunto é de Engenharia, e assim tem que ser tratado. Não deveria ser político. Um médico não deixaria acontecer interferência política na sua área.

O Porto opera sem a ligação seca, sem o túnel, mas as cidades de Santos e Guarujá, não. Ponte ou túnel, a necessidade pode surgir do aspecto urbano e rodoviário. A Ecovias defende a travessia por ponte, mas hoje, no mundo, as regiões portuárias, como ocorreu em Roterdã, começaram a fazer ponte e hoje derrubam essas obras para fazerem túneis, como também ocorreu em Hong Kong e em Oslo.

A ponte Golden Gate está na entrada da Baía de San Francisco, entrada para mais de um porto. Quando da passagem de um navio sob a ponte em junho de 2021, com destino ao porto de Oakland, um dos mais importantes, foi preciso uma operação especial. O navio carregava um guindaste de mais de 100 m de altura, e como a ponte tem gabarito superior a 100m, foi preciso desmontar parte do guindaste para que a estrutura entrasse no Porto. Os navios não param de crescer para cima. Se houvesse uma ponte aqui, iriam bloquear estes navios no Porto de Santos?

A Noruega tem um litoral muito recordado, e a região dependeu de sistemas de ferry boat no passado, mas cada vez mais conta com ligações secas, que atendem cerca de 2, 3 mil veículos, sendo que aqui temos 20 mil veículos por dia na travessia Santos-Guarujá. Se você coloca o custo da obra na ponta do lápis, é muito pouco investimento financeiro em comparação com benefícios intangíveis. A cidade é ente vivo que reage a essas melhorias.

Qual a importância do túnel para a qualidade de vida das pessoas (mobilidade pública da região), para o desenvolvimento da região da Baixada Santista e para a mobilidade pública?

É um estudo tão óbvio! Hoje Santos e Guarujá têm o maior serviço de balsa no mundo. Regiões portuárias importantes no mundo já resolveram o problema de travessia e aqui ainda não. Não é motivo de orgulho ter uma balsa tão antiga, um serviço deficiente que paralisa a maior parte do tempo por causa dos navios. Pode-se encomendar um estudo sobre isso. É um sistema totalmente ultrapassado, pois se no passado havia a passagem de um navio por dia, hoje o tráfego intenso de embarcações causa limitações para um porto com essa fisiografia, com uma cidade de um lado e do outro, e a necessidade de uma área metropolitana integrada. Se pensar no número de pessoas que moram de um lado e namoram do outro, em quantas histórias trágicas ocorrem por conta dos atrasos na balsa, como quando a balsa atrasou e o noivo em Santos achou que a noiva, que vinha de Guarujá, havia desistido do casamento. Gente que caiu da balsa e morreu no mar, partos que ocorreram em plena travessia. Tudo isso demonstra as demandas de qualidade de vida para uma das áreas metropolitanas mais importantes do país, que precisa de serviços mais eficientes.

Marcia editada* Jornalista, fotógrafa, pesquisadora, docente, pós-doutora em Comunicação e Cultura e diretora da Cais das Letras Comunicação. Contato: marciacosta@portogente.com.br

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/02/2022

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

Assessoria de Comunicação

O Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), instalado no município de Barcarena, no Estado do Pará, bateu recorde de carregamento de soja em um único navio, com 84.802 toneladas, sendo o maior volume embarcado na Região Norte do Brasil. A embarcação graneleira

MV Harvest Frost possui 237 metros de comprimento (loa) e 40 metros de largura (boca) e zarpou no último dia 18 de fevereiro, com destino a Europa, especificamente para o porto de Roterdã, na Holanda.



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

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

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

A Companhia

O TGPM, uma Joint Venture da ADM do Brasil e Viterro AS, é associado da ATP – Associação de Terminais Portuários Privados. Atua como TUP (Terminal de Uso Privado) em Barcarena, no Pará e possui um berço de atracação para navios com até 105.000 DWT do tipo Panamax e Neo Panamax, com um berço de profundidade de 16,50 metros e uma capacidade estática de 150.000 toneladas.

Para o diretor presidente da ATP, Murillo Barbosa, esse recorde do TGPM reforça o diferencial das empresas associadas da ATP, que se destacam por suas performances positivas e por recordes sucessivos de movimentação. “Juntas, nossas associadas movimentam 60% da carga portuária brasileira e respondem pela geração de 47 mil empregos diretos e indiretos”, afirma.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NOVO CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO VISITA SEDE DO SOPESP

Infomação: Portal IG (24 de fevereiro de 2022)



Encontro serviu para consolidar o relacionamento entre o SOPESP e a Autoridade Marítima – Foto: SOPESP

O novo Comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) , o Capitão de Mar e Guerra Robledo de Lemos Costa e Sá, visitou na manhã desta quarta-feira (23) o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP) .

Na ocasião, o oficial, que estava acompanhado do Capitão de Fragata, Marcos Camargo, foi recepcionado pelo presidente da entidade Régis Prunzel, acompanhado do vice-presidente Leonardo Ribeiro, do diretor-executivo, Ricardo Molitzas e dos membros do Conselho Diretor do

SOPESP, Marcelo Patrício (Santos Brasil), Joel Contente (BTP – Brasil Terminal Portuário) e Robson Bissani (Ecoporto Santos).

Também estiveram presentes Evandro Pause, diretor-executivo do OGMO/Santos e Thiago Robles, gerente jurídico e de RH do órgão.



Foto: SOPESP

Em um café da manhã descontraído, além de ter a oportunidade de conhecer de perto o trabalho realizado pelo SOPESP junto as empresas associadas e todos os representantes da atividade portuária no estado de São Paulo, o novo Capitão falou sobre os desafios e as responsabilidades de assumir o posto de maior patente de oficial superior da Marinha do Brasil, dando continuidade ao trabalho realizado no Porto e futuras decisões.

O encontro serviu para consolidar o relacionamento entre o SOPESP e a Autoridade Marítima.

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

Data: 24/02/2022

FGV LANÇA COMITÊ DE REGULAÇÃO DE PORTOS

Informação: FGV (24 de fevereiro de 2022)



A iniciativa tem como objetivo fomentar melhorias regulatórias necessárias ao desenvolvimento desse setor estratégico para o desenvolvimento da infraestrutura do país – Foto: FGV

A Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getulio Vargas (FGV Direito Rio) acaba de criar o seu Comitê de Regulação de Portos. Idealizada dentro do projeto “Regulação em Números”, a iniciativa tem como objetivo fomentar melhorias regulatórias necessárias ao desenvolvimento desse setor estratégico para o desenvolvimento da infraestrutura do país. Por se tratar de um ambiente neutro, que funciona sob regras de governança, a FGV viabilizará a produção e difusão de conhecimento qualificado sobre o setor de Portos, buscando contribuir com a contínua melhora do ambiente regulado.

O Comitê de Regulação de Portos da FGV Direito Rio reúne profissionais de destacada atuação no setor e reconhecida expertise, incluindo reguladores, agentes públicos, advogados públicos e privados e representantes das empresas do setor.

Após a reunião inaugural realizada no dia 9 de fevereiro, o Comitê iniciará uma agenda de atividades que envolvem cursos, seminários e pesquisas acadêmicas. O órgão promoverá reuniões entre seus membros e convidados para debater aspectos da regulação setorial, produzirá livros, artigos e policy papers, de modo a contribuir para o aprimoramento da regulação setorial. Além disso, por meio do portal na Internet do projeto “Regulação em Números”, serão fornecidas informações relevantes e atuais sobre o setor de Portos, viabilizando a disseminação do conhecimento sobre a atividade regulatória desse setor.

Criado em 2017, o projeto “Regulação em Números” da FGV Direito Rio visa desenvolver pesquisas sobre a atividade regulatória do país. O Comitê de Regulação dos Portos foi o segundo

criado pela FGV Direito Rio, celebrando uma nova fase, na qual serão criados diferentes comitês para acompanhamento dos setores regulados. O primeiro a ser criado, no final do ano passado, foi o Comitê de Regulação de Infraestrutura Aeroportuária.

De acordo com o coordenador do Comitê de Regulação de Portos da FGV Direito Rio, Paulo Renato Jucá, espera-se que os trabalhos estimulem a melhoria do ambiente regulatório do setor de portos. “O setor portuário é peça-chave para as políticas de desenvolvimento. A expansão da econômica passa inevitavelmente pela gestão eficiente dos portos. O desafio do nosso Comitê, portanto, é discutir e pensar o modelo regulatório que congregue a atração de capital privado, a gestão eficiente, o aumento da movimentação de cargas, os estímulos à concorrência, tudo em um ambiente com regras claras, seguro e previsível.” assinalou.

Nesse sentido, a FGV Direito Rio assinala que um dos principais aspectos do projeto “Regulação em Números” é o engajamento de seus alunos da graduação, mestrado e doutorado nas atividades desenvolvidas pelos diferentes Comitês.

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

Data: 24/02/2022

CMA CGM VAI RECUPERAR TERMINAL DE BEIRUTE

Informação: Transportes e Negócios (24 de fevereiro de 2022)



A CMA CGM ganhou a concessão do terminal de contentores de Beirute, o maior do Líbano antes da explosão que devastou o porto, em Agosto de 2020 – Foto: Transportes e Negócios

A CMA Terminals, uma das subsidiárias da CMA CGM para o negócio dos contentores, comprometeu-se a investir 33 milhões de dólares no terminal, dos quais 19 milhões logo nos primeiros dois anos.

A concessão tem um prazo de dez anos. Rodolphé Saadé, cuja família tem origens libanesas, anunciou para o breve o lançamento de um “ambicioso plano de investimentos que transformará o terminal de contentores de Beirute numa infraestrutura em linha com o estado da arte dos standards internacionais”.

A CMA CGM garante atualmente quase 55% dos volumes movimentados no terminal libanês.

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

Data: 24/02/2022

SETE DIAS DE AÇÕES DA MARINHA EM PETRÓPOLIS

Informação: Marinha do Brasil (24 de fevereiro de 2022)



Militares da Marinha desobstruíram a Avenida Portugal, em Petrópolis – Foto: Marinha do Brasil

Dentre as diferentes atividades que a Marinha do Brasil, em proveito do Comando do Comando Conjunto Leste, realiza desde o dia 16 de fevereiro na cidade de Petrópolis. Há também os apoios realizados por um destacamento do Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais, que viabilizam a remoção de obstáculos e desobstrução de vias afetadas pelas fortes chuvas

ocorridas na última terça-feira (15).

O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais-Petrópolis concluiu, ontem (22), a retirada da terra trazida pelos deslizamentos de rochas, lama, postes e árvores que obstruíam a Avenida Portugal, importante avenida que liga a área central da cidade à região do Quitandinha. Para a realização dessa ação, de acordo com o Segundo-Tenente (FN) Pixinine, Comandante do Pelotão responsável por desobstruir a via, “foram empregados diversos equipamentos especializados de engenharia, incluindo retroescavadeiras, pás carregadeiras, motoserras, além de pás, enxadas e diversos caminhões basculantes”.

O morador da região, Rômulo Brand, conta que no dia da chuva acompanhou toda a queda da lama pela janela de sua casa. Ele informou “que essa rua costumava engarrafar em dias de chuva, (a lama) arrastou carros, havia pessoas dentro”. Os carros foram retirados com a ajuda da Defesa Civil. A Marinha desobstruiu a avenida. O trabalho que foi feito pelas Forças Armadas foi excelente”.

Também ontem, a senhora Gloria Schmidt agradeceu, por meio de seu instagram, o apoio prestado pela MB na região. “Hoje (22), por conta de uma emergência médica, recorri ao Hospital de Campanha da Marinha, instalado no SESI. O que presenciei me causou bastante orgulho. Tudo muitíssimo organizado e, além de profissionais preparados, observei um carinho muito especial para com as pessoas”.

O Hospital de Campanha da Marinha já realizou 760 atendimentos. Estão atuando na cidade 345 militares e 51 meios da MB.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/02/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MATERIAL PARA OBRA DE RECUPERAÇÃO DE PISTA DE POUSO ESTÁ A CAMINHO DO AEROPORTO DE ITACOATIARA (AM)

Melhorias ocorrem por meio de parceria entre SAC/MInfra e Infraero, e são custeadas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil

Os insumos para as obras de recuperação do pavimento da pista de pousos e decolagens já estão a caminho do Aeroporto Municipal Mariano Arico Barros, localizado no município de Itacoatiara (AM). O serviço faz parte do contrato firmado entre o Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra), e a Infraero para o desenvolvimento de três aeroportos da Região Amazônica: Itacoatiara, Maués e Fonte Boa.



Materiais serão usados na recomposição da pista de pousos e decolagens - Foto: Divulgação/Infraero

O material a ser usado em Itacoatiara está a caminho por meio de balsas pelo Rio Amazonas. No total, 2.000 m³ de areia e brita estão sendo transportadas para compor a mistura do novo pavimento do aeroporto.

Melhorias

As intervenções no Aeroporto de Itacoatiara foram iniciadas em dezembro de 2021, com os trabalhos de limpeza, cercamento operacional, terraplenagem e

licenciamento ambiental. Essas etapas iniciais prepararam o caminho para a renovação da pista de pouso propriamente dita, a qual tem previsão de conclusão em junho deste ano. No total, são investidos R\$ 10 milhões, provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac).

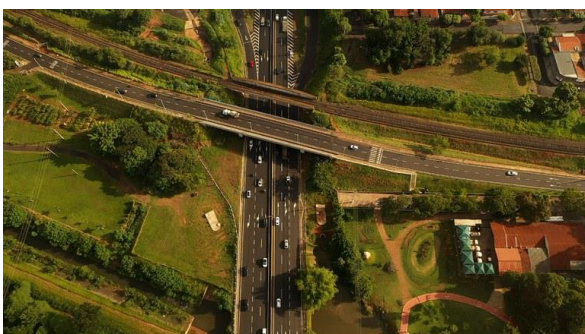
Todas as etapas desse empreendimento previstas em contrato estão em desenvolvimento pela Infraero, o que inclui estudos preliminares, planejamento, projetos executivos, licenciamento ambiental, licitação e fiscalização das obras, até sua homologação.

Com informações da Assessoria de Imprensa da Infraero

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/02/2022

GOVERNO FEDERAL ENTREGA TRAVESSIA URBANA QUE VAI BENEFICIAR QUASE 1 MILHÃO DE PESSOAS NO INTERIOR PAULISTA



Obras na BR-153, em São José do Rio Preto (SP), englobaram 17,8 quilômetros de duplicação e restauração de vias, além da construção de 13 viadutos e uma ponte

Intervenções incluem 13 viadutos, uma ponte e oito passarelas de pedestres - Foto: Divulgação/DNIT

Cerca de 1 milhão de pessoas serão diretamente beneficiadas com a entrega do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, da nova travessia urbana na rodovia Transbrasiliana, a BR-153/SP, em São José do Rio Preto (SP). A inauguração ocorreu nesta quinta-feira (24), em cerimônia que contou com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro, e do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

“O empreendimento que entregamos hoje é de extrema importância para a logística do país, agregando desenvolvimento ao pujante interior de São Paulo e a ligação aos estados vizinhos, como Minas Gerais e Paraná. São novas pistas e novas estruturas que beneficiam moradores da região metropolitana de São José do Rio Preto e todos os motoristas que passam por aqui com conforto e segurança”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Os trabalhos foram executados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entre os kms 54,3 e 72,1 da estrada, totalizando 17,8 quilômetros de extensão. Além da duplicação e da restauração, as intervenções incluem 13 viadutos e uma ponte, bem como oito passarelas de pedestres. Os investimentos somam R\$ 268,5 milhões e beneficiam diretamente quase 1 milhão de pessoas que moram na região metropolitana de São José do Rio Preto.

Localizado no noroeste do estado de São Paulo, o município fica a 442 quilômetros da capital, e exerce influência direta sobre uma região com mais de 100 cidades. Sua população estimada é de 460 mil habitantes e tem sua história econômica por muito tempo ligada à cafeicultura. Hoje, é um dos principais polos industriais, culturais, educacionais e de serviços do interior paulista.

Integração nacional

Trata-se de obra estratégica numa das principais vias de integração do país. Em virtude da ligação Norte-Sul de São Paulo com os estados de Minas Gerais e Paraná, a rodovia apresenta uma significativa importância no trajeto de viagens interestaduais. Também se destaca pelo tráfego intenso de veículos de carga, com destaque para o escoamento das produções agrícolas do Centro-Sul para o Porto de Paranaguá (PR). Cerca de 81 mil veículos percorrem diariamente a estrada – os veículos comerciais de cargas respondem por 12% desse volume.

O trecho urbano de São José do Rio Preto tem uma situação especial, uma vez que o tráfego de longa distância se soma a uma parcela significativa de tráfego urbano. O resultado é um fluxo de veículos bastante intenso com elevado índice de acidentes e congestionamentos na via em horários de pico – riscos que serão minimizados com a duplicação da BR-153/SP.

Durante a execução dos serviços, a obra fomentou a geração de empregos – com cerca de 200 trabalhos diretos – e vai potencializar a criação de novos postos de trabalho após a conclusão, devido à valorização do entorno, impulsionando o desenvolvimento regional.

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

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/02/2022

BRASIL CAMINHA PARA MATRIZ DE TRANSPORTE EQUILIBRADA, SUSTENTÁVEL E MAIS BARATA, DIZ TARCÍSIO

Ao lado do presidente Jair Bolsonaro, ministro da Infraestrutura prevê país transformado em “canteiro de obras” nos próximos anos

As concessões de ativos da União à iniciativa privada vão tornar a matriz de transportes brasileira mais equilibrada, sustentável e barata, afirmou nesta quarta-feira (23) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Por videoconferência, ele participou do encerramento da CEO Conference 2022 - BTG Pactual junto com o presidente da República, Jair Bolsonaro.

“Vamos caminhar em todas as frentes para termos uma infraestrutura bastante eficaz, bastante eficiente, uma matriz de transporte cada vez mais equilibrada, mais sustentável e mais barata, isso vai reduzir bastante o custo Brasil e a grande vantagem é blindar os investidores”, explicou o ministro.

Contratos

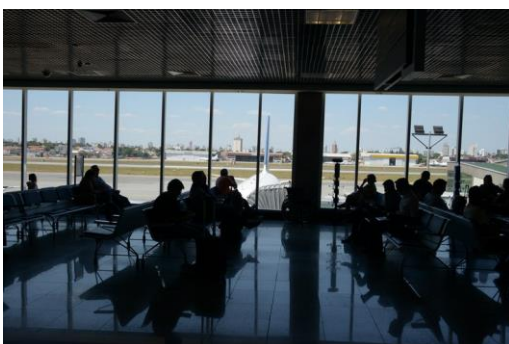
De 2019 para cá, o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, concedeu 81 ativos à iniciativa privada, garantindo R\$ 89,81 bilhões em investimentos durante a duração dos contratos. São 34 aeroportos, seis ferrovias e seis rodovias concedidas, além de 35 terminais portuários arrendados.

Para 2022, estão previstas a sétima rodada de concessões aeroportuárias e a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). “É o que vai fazer o Brasil ser de fato um canteiro de obras nos próximos anos, e que a infraestrutura seja uma alavanca para a geração de emprego e uma alavanca para o desenvolvimento para o crescimento do Brasil”, disse o ministro.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/02/2022

AJUSTES NA SÉTIMA RODADA AEROPORTUÁRIA SÃO APROVADOS E SEGUEM PARA ANÁLISE DO TCU



Ministério da Infraestrutura reorganizou a divisão dos 15 aeroportos a serem leiloados neste semestre em três blocos, após retirada do Santos Dumont

Aeroporto de Congonhas faz parte da sétima rodada aeroportuária - Foto: Divulgação/MInfra

O Governo Federal concluiu mais uma etapa preparatória da 7ª rodada de concessões aeroportuárias. Nesta quarta-feira (23), a Agência Nacional de Aviação Civil



(Anac) aprovou os ajustes propostos pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) na modelagem da concessão, após o Santos Dumont (RJ) ser retirado do leilão previsto para este semestre.

A decisão da Anac mantém na 7ª rodada 15 aeroportos, divididos em três blocos:

- Bloco Aviação Geral: Integrado pelos aeroportos de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), o lote tem R\$ 560 milhões em investimentos previstos. Outorga inicial: R\$ 138 milhões.
- Bloco Norte II: Formado pelos terminais aéreos de Belém (PA) e Macapá (AP), tem R\$ 875 milhões em investimentos previstos. Outorga inicial: R\$ 57 milhões.
- Bloco SP/MS/PA/MG: Formado pelos aeroportos de Congonhas (SP), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG). O investimento previsto é de R\$ 5,889 bilhões. Outorga inicial: R\$ 255 milhões.

Próximas etapas

Agora, as minutas do edital e dos contratos da 7ª rodada com os devidos ajustes seguem para o Tribunal de Contas da União (TCU), que já deu início à análise da proposta original. A previsão é de que o leilão ocorra ainda neste semestre, assegurando R\$ 7,3 bilhões em investimentos privados. Assim, Brasil deve atingir neste ano a marca de 49 terminais aéreos concedidos à iniciativa privada.

Já a concessão do Santos Dumont está programada para o próximo ano, na oitava rodada, junto com o Galeão, cujo concessionário pediu recentemente a devolução do ativo à União, permitindo ao MInfra iniciar as tratativas para o processo de relicitação.

*Com informações da Agência Nacional de Aviação Civil

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/02/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

PROJETOS DE MAIS DE R\$ 2,3 BILHÕES SÃO AVALIADOS DURANTE REUNIÃO EM CELEBRAÇÃO AOS 55 ANOS DA ZONA FRANCA DE MANAUS

302ª Reunião do Conselho de Administração da Superintendência da ZFM contempla 41 projetos industriais e de serviços que preveem geração de 2.373 empregos

A secretária especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), Daniella Marques, presidiu nesta quinta-feira (24/2) a 302ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus (CAS/Suframa). A atividade teve o objetivo de avaliar uma pauta de 41 projetos industriais e de serviços cujos investimentos totalizam mais de R\$ 2,3 bilhões (US\$ 435.8 milhões) e preveem a geração de 2.373 empregos. O evento também marca o ponto alto da programação oficial de comemoração dos 55 anos da Suframa e do modelo Zona Franca de Manaus, a serem completados no dia 28 de fevereiro.

Na ocasião, foi lançado o projeto turístico "ZFM de Portas Abertas", bem como foram assinados os protocolos de intenções entre a Suframa e as prefeituras de Manacapuru e Silves para a implantação de ações visando auxiliar o aprimoramento das capacidades governativas desses municípios no âmbito do programa Cidades Inteligentes. Por definição, uma cidade inteligente usa Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC) para melhorar a eficiência operacional,



compartilhar informações com o público e fornecer uma melhor qualidade de serviço governamental e bem-estar aos cidadãos.

Também foi assinado um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a Suframa, o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (Inpi), e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), com a finalidade de fomentar as atividades de disseminação da cultura de inovação e proteção da propriedade industrial na Amazônia Ocidental, com foco no aumento do uso do sistema de propriedade industrial na região.

Em sua fala, a secretária especial parabenizou a Suframa pelo seu mais meio século de trabalho e sua equipe, que está consonante com a estratégia do governo federal em prover um ambiente de negócios e atrair investimentos privados.

Daniella Marques lembrou do esforço do Ministério da Economia, neste período de pandemia, que liberou mais de R\$ 700 bilhões em recursos para ajudar todo o país, quando foram gastos mais de 10% do Produto Interno Bruto (PIB) em um ano, distribuídos entre auxílio emergencial. “Em tempo recorde, o governo federal fez o maior programa de auxílio emergencial que o mundo observou. Não faltaram recursos para governadores e prefeitos, nem para a saúde. E atuamos de forma muito incisiva através dos programas de crédito e de manutenção de empregos e empresas, o que fez com que o Brasil estivesse de pé. Então estamos aqui celebrando, ainda que todos de máscaras, em transição, mas se Deus quiser, saindo dessa pandemia celebrando o crescimento de 30% e vários outros números, além do setor de serviços que está voltando – que foi um dos mais prejudicados. A indústria está voltando, estamos gerando emprego, geramos mais de dois milhões, o que reverbera em saldo positivo de empregos não só aqui, mas em outros lugares do país,” comemorou.

A secretária ressaltou que o trabalho foi árduo e que cabe às lideranças dar continuidade a esse processo e a esse caminho de prosperidade aberto desde o início deste governo. Declarou o desejo de que a sua passagem pelo governo seja um marco de representatividade feminina, que inspire e encoraje outras mulheres que se proponham a assumir funções de liderança nos conselhos, nas prefeituras e nas empresas. “Que façam o que quiserem! Existe um movimento global de empreendedorismo e presença feminina, seja na política, seja nas empresas. Me perguntam como cheguei aqui, e eu não sei dizer. Nunca ninguém me disse que eu não podia e eu fui lá e fiz. Então eu gostaria que minha presença encorajasse e inspirasse mais mulheres”, enfatizou.

A primeira reunião do ano de 2022, realizada de forma híbrida, contou também com a participação do superintendente da Suframa, Algacir Polsin, de parlamentares, representantes de entidades de classe e governantes da área de atuação da Suframa, entre outros.

Assista à reunião completa do CAS

<https://www.youtube.com/watch?v=GQPoVAhhl1M>

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 24/02/2022

GOVERNO QUEBRA PARADIGMAS E AVANÇA NA MODERNIZAÇÃO DA ECONOMIA, APONTA PAULO GUEDES

Ao lado do presidente Jair Bolsonaro, ministro da Economia assegura que ano eleitoral não vai desacelerar a agenda de reformas

A modernização da economia brasileira terá fortes avanços em 2022, quebrando paradigmas de governos anteriores, quando a agenda econômica era paralisada em anos eleitorais. A mensagem foi dada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, nesta quarta-feira (23/2), ao lado do presidente da República, Jair Bolsonaro, durante o evento CEO Conference Brasil 2022, promovido pelo banco BTG Pactual.



Segundo ele, o programa de concessões e privatizações seguirá a pleno fôlego em 2022, assim como a proposição e encaminhamento de reformas estruturais. Guedes destacou que, para este ano, conta com avanços nos processos de capitalização da Eletrobras, de privatização dos Correios, assim como de concessão dos aeroportos de Congonhas (SP), Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro, e dos portos de Santos (SP) e Vitória, entre outros pontos. O debate foi conduzido pelo CEO da Arkos Advice Pesquisas, Murillo Aragão.

“O Brasil tem, hoje, a maior fronteira de investimentos que jamais apresentou”, destacou o ministro, em referência à carteira conduzida pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Estudo divulgado pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia estima que os investimentos do PPI somarão R\$ 78 bilhões somente em 2022, equivalente a cerca de 1% do Produto Interno Bruto (PIB). Considerando contratações já feitas entre 2019 e 2022, passa de R\$ 1,3 trilhão ao longo de 30 anos.

Guedes destacou que o Brasil já superou os desafios impostos pela Covid-19 na área do trabalho, ao criar 11 milhões de postos formais e informais após a fase mais aguda da pandemia. Atualmente, o nível de desemprego já está melhor que no período pré-pandemia, reforçou. O ministro disse que o governo está se preparando para reapresentar ao Congresso o programa de aceleração na geração de empregos por meio do mecanismo do Bônus de Inclusão Produtiva (BIP) e do Bônus de Incentivo à Qualificação (BIQ), com capacidade de gerar dois milhões de postos, especialmente para os jovens. “Há regimes que prometem muitos direitos e geram poucos empregos, como é normalmente o sistema obsoleto trabalhista brasileiro. Nosso desafio é remover e acabar com encargos trabalhistas”, defendeu o ministro da Economia.

Agenda

A agenda de reformas não parou em nenhum momento do atual governo, ressaltou Guedes. Ele lembrou da importância da aprovação do projeto de autonomia do Banco Central (Lei Complementar nº 179/2021), que fortaleceu a capacidade de o Brasil enfrentar a atual alta de preços, fenômeno em escala mundial no pós-pandemia. O ministro destacou o “destemor político, a transparência e o compromisso” do presidente Jair Bolsonaro ao encaminhar o projeto de independência do BC.

Diante da agenda de reformas e de cuidado do governo com as contas públicas, Guedes reiterou a certeza de que o país segue o caminho do crescimento sustentado. Refutou projeções pessimistas sobre o comportamento da economia. “Erraram na queda, erraram na recuperação e vão errar de novo na previsão deste ano, que o Brasil não vai crescer”, afirmou o ministro no CEO Conference Brasil 2022.

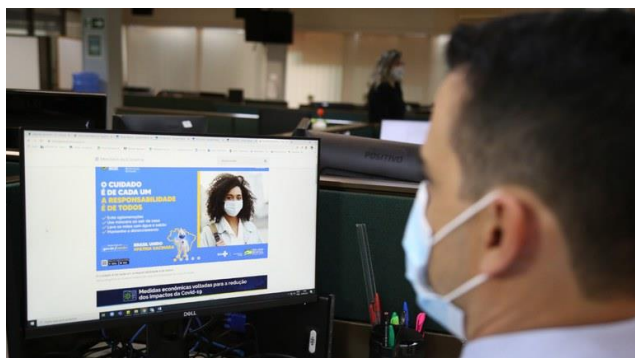
Guedes lembrou, ainda, a importância do Brasil no cenário mundial, não apenas como grande agente econômico, mas também na condição de player líder na modernização digital e de preservação do meio ambiente. “O Brasil é a maior potência verde no mundo; a quarta maior potência digital. Nos âmbitos verde e digital, o Brasil está assumindo o protagonismo”, destacou. Lembrou da revolução digital promovida pelo governo, com destaque para o atendimento de 68 milhões de brasileiros mais desassistidos durante a pandemia por soluções virtuais (para o recebimento do Auxílio Emergencial). Também citou os avanços da plataforma GOV.BR, que simplificou o acesso dos cidadãos aos serviços públicos (e já conta com 120 milhões de usuários e 3,6 mil serviços digitalizados).

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 24/02/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DESTACA AVANÇOS NA ÁREA DE TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E COMBATE À BUROCRACIA

Entre as iniciativas apontadas pelo secretário Caio Paes de Andrade estão o aumento de usuários da plataforma GOV.BR e medidas para maior eficiência da Administração Pública



Em 2022, o governo espera chegar a 100% dos serviços do GOV.BR digitalizados. Foto: Edu Andrade/Ascom

O Ministério da Economia (ME) encerrou o ano de 2021 com importantes avanços na área de transformação digital e combate à burocracia. Entre os resultados mais relevantes apresentados pela Secretaria de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) destacam-se conquistas relacionadas à digitalização: o GOV.BR – plataforma de relacionamento do cidadão com o Estado – chegou a 120 milhões de usuários, e o número de serviços digitalizados ultrapassa os 3.600, o que representa 73% do total de 4.900 serviços oferecidos pelo governo. Avanços reconhecidos inclusive por organismos internacionais, como o Banco Mundial, que apontou recentemente o Brasil como o líder em governo digital nas Américas e entre os países com mais de 100 milhões de habitantes.

Somos um Estado que se preocupa com o cidadão e oferece Prova de Vida digital, documentos digitais e serviços como o Pix, o Auxílio Emergencial, o Seguro-Desemprego, a Carteira Digital de Trânsito, o ConecteSUS e tantos outros” Caio Mario Paes de Andrade

“Quando chegamos aqui, a plataforma GOV.BR praticamente não existia, mas nós vimos seu potencial. Hoje, podemos dizer com orgulho que somos o sétimo governo mais digitalizado do planeta. E somos o primeiro das Américas, à frente de Estados Unidos e Canadá. Somos um Estado que se preocupa com o cidadão e oferece Prova de Vida digital, documentos digitais e serviços como o Pix, o Auxílio Emergencial, o Seguro-Desemprego, a Carteira Digital de Trânsito, o ConecteSUS e tantos outros”, ressalta o secretário especial Caio Mario Paes de Andrade.

Alguns dos serviços e tecnologias digitais entregues à população em 2021 beneficiaram públicos específicos, como os pescadores, que já podem realizar o cadastramento e recadastramento por meio digital, e os surdos, que dispõem de ferramenta digital de tradução para a Língua Brasileira de Sinais (Libras). Também foi lançado um canal específico para uso dos servidores públicos – o aplicativo Sou GOV.BR – que oferece mais de 40 serviços na palma da mão e conta, atualmente, com 800 mil usuários. Outros serviços digitais atendem de maneira mais ampla aos cidadãos em suas necessidades, como a Prova de Vida – disponível para beneficiários do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), aposentados e pensionistas do Executivo federal e veteranos das Forças Armadas, entre outros –; o Embarque +Seguro, tecnologia de reconhecimento facial do GOV.BR que dispensa apresentação de documento de identificação e cartão de embarque em aeroportos; e o Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave), sistema que permite a transferência eletrônica da propriedade do veículo.

“Esses são exemplos de soluções de inteligência que impulsionam a transformação digital do país e facilitam a vida dos brasileiros, tornando o dia a dia menos complicado e a relação com o governo menos burocrática”, destaca o secretário especial. A digitalização dos serviços também gera economia. A estimativa chega a R\$ 4,5 bilhões por ano. Desse total, R\$ 3,4 bilhões com os cidadãos – que deixam de se deslocar para solicitar e acessar serviços que antes eram só presenciais, e deixam também de pagar despachantes para acelerar a solução de suas demandas. O restante, pouco mais de R\$ 1 bilhão, é a economia do governo ao reduzir, por exemplo, estruturas e atendimento presencial.

Gestão da máquina pública

Um vértice importante das ações executadas pela SEDGG é a gestão pública. Nessa área, merecem destaque as medidas destinadas à redução da máquina. Desde 2019, foram extintos 21 mil cargos comissionados e 40,8 mil cargos obsoletos. Também foi feita a simplificação da gestão

de cargos e funções comissionadas e definidos critérios para a sua ocupação. O aumento constante da folha de pagamento foi enfrentado. Em 2020 – pela primeira vez em uma série histórica que remonta 1998 – houve diminuição do gasto com o pagamento de servidores, medida que contrasta com a realidade vivenciada entre 2009 e 2018, período no qual a despesa apresentou crescimento nominal médio de 8,76% ao ano.

Outro avanço obtido diz respeito à tramitação da Proposta de Emenda Constitucional que trata da Nova Administração Pública (PEC 32), iniciativa que busca modernizar e qualificar o serviço público. Encaminhada ao Congresso Nacional em setembro de 2020, a proposta encerrou o ano de 2021 pronta para ser submetida à votação pelo plenário da Câmara dos Deputados, após seu texto ter sido amplamente debatido e formalmente aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e pela Comissão Especial.

Mais facilidade para o empreendedor

Outras medidas da SEDGG relacionadas direta e indiretamente à transformação digital também têm contribuído para o país avançar na melhoria do ambiente de negócios, como a implantação do Balcão Único, que já está em funcionamento em 17 estados, o fim da exigência de licenças e alvarás para atividades de baixo risco e a simplificação na abertura e registro de empresas e microempreendedor individual (MEI), que beneficia 60% das empresas abertas no país. Com essas iniciativas, o Brasil atingiu o menor tempo médio já registrado no país para abrir uma empresa: menos de dois dias, um terço do tempo registrado em janeiro de 2019.

Perspectivas

Em 2022, a meta do governo federal na área digital é chegar a 100% dos serviços do GOV.BR digitalizados e ampliar ainda mais o número de usuários da plataforma, fazer novas integrações para possibilitar a assinatura digital, estender a implantação do Balcão Único para todos os estados e facilitar ainda mais a abertura de novos negócios, especialmente startups e empresas inovadoras.

Entre as ações de gestão de pessoal, os principais objetivos consistem na promulgação da PEC 32 e no início dos trâmites relacionados a sua regulamentação, que ocorrerá por meio da edição de decretos e da proposição de projetos de lei, além da manutenção das despesas com a folha de pagamento dos servidores civis federais em patamar similar àquele observado nos três últimos anos.

Já na área das contratações públicas, o trabalho focará na continuidade da regulamentação da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21), visando tornar o normativo operacional; na transformação digital dos processos de compras, a partir do lançamento de novas funcionalidades do sistema Compras.GOV.BR; e na inclusão de mais modalidades de transferências da União na Plataforma +Brasil.



“Estamos no caminho certo, o caminho do digital, que simplifica a vida dos cidadãos, nos faz economizar tempo e dinheiro. A grande inovação que estamos fazendo no setor público é simples: estamos tirando as coisas do papel. E tudo o que se transforma em digital não tem volta”, finaliza o secretário.

Assista o secretário especial Caio Mario Paes de Andrade explicando os avanços na área de Desburocratização, Gestão e Governo Digital

em 2021 e as perspectivas para 2022

<https://youtu.be/3BJH4tN-9g>

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 24/02/2022

TOCANTINS É O 21º ESTADO A INGRESSAR NA REDE TRANSFORMAGOV

Vinte e dois órgãos e entidades federais participaram da inauguração da Rede Estadual de Gestão Estratégica e Transformação Institucional do Ministério da Economia

A Rede Estadual do Programa de Gestão Estratégica e Transformação do Estado (TransformaGov) chegou ao Tocantins. Vinte e dois órgãos e entidades federais com representação no estado estarão articulados em rede para promover o fortalecimento institucional e o compartilhamento de informações, boas práticas e soluções em gestão. O evento de lançamento da Rede no Tocantins ocorreu na última terça-feira (22/2) em reunião virtual com a participação dos representantes dos órgãos e da equipe do Ministério da Economia.

O objetivo da Rede é disseminar medidas de simplificação administrativa e de transformação institucional para diminuir a burocracia e estimular a eficiência entre órgãos e entidades do governo situados fora do Distrito Federal. “O TransformaGov não só oferece seu portfólio de soluções de modernização administrativa, mas também estabelece canais de cooperação regional entre órgãos federais com vistas à economicidade da gestão”, explicou, no evento, a secretária de Gestão adjunta da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do ME, Elise Gonçalves.

Entre as soluções em transformação institucional que compõem o TransformaGov estão o TáxiGov – serviço de transporte administrativo de servidores; o Almoarifado Virtual Nacional – serviço de aquisição de material de consumo administrativo via sistema web; o Racionaliza – programa de incentivo ao compartilhamento de espaços e redução de custeio administrativo entre órgãos e entidades; o tratamento arquivístico dos documentos; e os cursos e webinários do programa Enap em Rede.

A Rede de Tocantins é a 21ª inaugurada no país e a 4ª da região Norte, que já conta com as redes do Pará e Rondônia, abertas em 2021, e Amazonas com entrada em 15 de fevereiro último. As próximas redes serão lançadas nos estados da Paraíba e Sergipe.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 24/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

UCRÂNIA FECHA PORTOS E FORNECIMENTO DE GRÃOS FICA AMEAÇADO APÓS INVASÃO RUSSA

Crédito: REUTERS/Carlos Barria



Navio ucraniano é visto patrulhando o porto de Mariupol depois que o presidente russo, Vladimir Putin, ordenou uma operação militar no leste da Ucrânia (Crédito: REUTERS/Carlos Barria)

MOSCOU (Reuters) – Os militares da Ucrânia suspenderam as operações em seus portos depois que forças russas invadiram o país por terra e mar, disse um assessor do chefe de gabinete do presidente nesta quinta-feira, à medida que crescem as preocupações sobre o fluxo de suprimentos de um dos maiores

exportadores mundiais de grãos e oleaginosas.



A Rússia havia suspenso anteriormente o movimento de navios comerciais no mar de Azov até novo aviso, mas manteve os portos russos no Mar Negro abertos para navegação, disseram autoridades e cinco fontes do setor de grãos.

O presidente russo, Vladimir Putin, autorizou “uma operação militar especial” contra a Ucrânia nesta quinta-feira para eliminar o que chamou de uma séria ameaça, dizendo que seu objetivo é desmilitarizar o vizinho do sul da Rússia.

“O mercado ainda está tentando obter uma imagem clara sobre a situação militar real no terreno. Os portos de Azov e do Mar Negro até agora parecem não ter sido danificados, de acordo com relatos iniciais da agência de navegação”, disse um comerciante de grãos europeu.

“A próxima etapa que terá de ser enfrentada é qualquer declaração de força maior, se os navios simplesmente não puderem ser carregados e os contratos não puderem ser cumpridos”, acrescentou o trader.

A Rússia, maior exportadora de trigo do mundo, embarca principalmente seus grãos por meio de portos no Mar Negro.

O mar de Azov abriga portos de águas rasas de menor capacidade.

Os portos marítimos de Azov exportam principalmente trigo, cevada e milho para importadores do Mediterrâneo como Turquia, Itália, Chipre, Egito e Líbano.

“Esses países seriam obrigados a buscar suprimentos alternativos se os navios ficarem presos e não puderem partir em um futuro próximo”, disse outro trader europeu.

A Rússia e a Ucrânia respondem por 29% das exportações globais de trigo, 19% do fornecimento mundial de milho e 80% das exportações mundiais de óleo de girassol.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 24/02/2022

BUNGE FECHA ESCRITÓRIOS NA UCRÂNIA E SUSPENDE OPERAÇÕES APÓS INVASÃO RUSSA

Por Reuters

A trader global de commodities agrícolas Bunge <Ltd BG.N> disse nesta quinta-feira que fechou escritórios da empresa na Ucrânia e suspendeu temporariamente as operações em duas instalações de processamento de oleaginosas em Nikolaev e Dnipro após uma invasão militar russa.

A Bunge emprega mais de 1.000 pessoas no país e também possui e opera elevadores de grãos e um terminal de exportação na Ucrânia, disse a empresa. Além disso, opera uma planta de processamento de milho por meio de uma joint venture.

(Reportagem de Karl Plume em Chicago)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 24/02/2022

EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS DOS EUA DEVEM AVANÇAR PARA RECORDE DE US\$183,5 BI EM 2022

Por Mark Weinraub

CHICAGO (Reuters) – O valor das exportações agrícolas dos Estados Unidos atingirá um recorde de 183,5 bilhões de dólares em 2022, disse o governo nesta quinta-feira.



A demanda no exterior de parceiros comerciais tradicionais tem sido forte apesar dos recentes aumentos de preços, disse o economista-chefe do Departamento de Agricultura dos EUA, Seth Meyer, no Fórum Anual de Perspectivas Agrícolas da agência.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 24/02/2022

GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT DE R\$ 76,539 BI, MAIOR PARA JANEIRO DA SÉRIE

Com forte alta na arrecadação de tributos, as contas do Governo Central, que reúnem Tesouro Nacional, Banco Central e INSS, registraram em janeiro o maior superávit para o mês desde o início da série histórica, em 1998. A diferença entre as receitas e as despesas ficou positiva em R\$ 76,539 bilhões no mês passado. Em janeiro de 2021, havia sido positivo em R\$ 43,505 bilhões.

No acumulado de 12 meses até janeiro, o resultado ainda é negativo em R\$ 9,7 bilhões, equivalente a apenas 0,02% do Produto Interno Bruto (PIB). A meta fiscal de 2022 admite um déficit primário de até R\$ 170,5 bilhões nas contas do Governo Central, mas o governo espera um rombo muito menor, inferior a R\$ 100 bilhões.

O desempenho em janeiro ficou dentro do intervalo das expectativas na pesquisa feita pelo Projeções Broadcast, cujo intervalo ia de superávit de R\$ 32,20 bilhões a R\$ 84,50 bilhões. A mediana era positiva em R\$ 63,90 bilhões.

Em janeiro, as receitas tiveram alta real de 17,8% em relação ao mesmo mês do ano passado. Já as despesas subiram 2,2%, já descontada a inflação.

Composição

As contas do Tesouro Nacional – incluindo o Banco Central – registraram um superávit primário de R\$ 92,549 bilhões em janeiro, de acordo com dados divulgados pelo Tesouro.

Já o resultado do INSS foi um déficit de R\$ 16,010 bilhões no mês passado.

As contas apenas do Banco Central tiveram déficit de R\$ 64 milhões.

Teto de gastos

As despesas sujeitas ao teto de gastos subiram 10,6% em janeiro, segundo o Tesouro Nacional. Pela regra do teto vigente, o limite de crescimento das despesas para este ano é de 15,2%.

A PEC dos Precatórios aprovada no ano passado alterou a metodologia de cálculo do teto de gastos, passando a usar a inflação de janeiro a janeiro como balizador do limite de despesas a partir deste ano.

Com limites mais altos devido à escalada da inflação no ano passado, todos os órgãos têm uma execução folgada em relação ao teto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 24/02/2022

PETRÓLEO ACIMA DE US\$ 105 E TRIGO ESTÃO EM RECORDES DE ALTA COM A INVASÃO DA UCRÂNIA



Junto com o trigo, petróleo dispara para máximas recordes com a invasão da Ucrânia (Imagem: 3R Petroleum/Divulgação)

A invasão da Ucrânia configurada no final da madrugada no Leste europeu, pouco antes da meia-noite no Brasil, disparou os dois principais ativos nos mercados futuros mais influenciados pela crise agora militar.

O petróleo passa dos US\$ 105, para abril, com subida de mais de US\$ 8 (8,60%), agora, às 08h30 (Brasília). Para maio, está em US\$ 9.

O trigo está a nova disparada recorde, após máximas de 9 anos na véspera na bolsa de Chicago, ainda valendo o contrato março: vai a US\$ 9,26 o bushel, em mais 5%.

À tendência é o fortalecimento das posições compradas, à medida em que o os mercados avancem, seguindo ainda a aversão ao risco já refletida na alta do dólar index e índices futuros de ações em baixa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 24/02/2022

INVASÃO DA UCRÂNIA: 'EUA NÃO TÊM MAIS A CAPACIDADE DE COAGIR OU GERAR CONSENSOS', DIZ ESPECIALISTA

Por Alexa Meirelles



Putin; Biden; Rússia; Estados Unidos

Teve ligação por telefone no último final de semana para discutir o tema. Também teve um dos lados vindo a público, no início da semana, para anunciar as primeiras sanções. Nenhum dos extremos — cortesia ou ameaça — foram suficientes para impedir o presidente da Rússia, Vladimir Putin, de invadir a Ucrânia na madrugada desta quinta-feira (24).

Já são, ao todo, mais de 50 mortos, entre civis e militares, além de mais de 160 feridos, no que já é considerado o maior ataque à ordem mundial desde a Guerra Fria.

Ora protagonista de diversas guerras durante a história, os Estados Unidos começam a demonstrar menos poder quando o assunto é mediar conflitos nos dias de hoje.

“Vejo esse conflito muito mais como elemento de demonstração do aumento do poder relativo de outros países e também uma decadência relativa ao poder americano. A ordem internacional, um valor de normas, conjuntos, princípios que devem ser respeitados, tudo isso foi legitimado em uma ordem [mundial] muito diferente da nossa. Os Estados Unidos não têm mais a mesma capacidade de coagir ou de gerar consensos”, avalia o professor de Relações Internacionais da FAAP, Lucas Leite.

Durante a tarde desta quinta-feira (24), o presidente Joe Biden fez um pronunciamento para a imprensa. O democrata afirmou que o ataque foi premeditado e que o presidente Putin “tem planejado por meses”.

Ele ainda destacou que tudo estaria acontecendo, em grande parte, como já era previsto, e que a invasão representa uma “flagrante violação do direito internacional”.

Guilherme Casarões, especialista em ciência política e professor de Relações Internacionais da Fundação Getulio Vargas (FGV), avalia que é possível falar em um enfraquecimento por parte dos Estados Unidos quando o tema é soberania.

“[É possível falar de] Um enfraquecimento dos Estados Unidos, e eu iria além. Eu já não acho que os Estados Unidos tenham um retrospecto muito bom em mediação de conflitos. Eles impediram alguns de acontecer pelo poder gigantesco que tinham. O poderio militar americano foi o principal elemento para que os EUA evitasse conflitos, o que não necessariamente os torna bons negociadores. Simplesmente era o país mais poderoso do mundo, que ocupava essa posição de forma solitária”.

Casarões lembra que nos últimos anos, no entanto, o cenário de protagonismo histórico de pacificação de conflitos internacionais mudou, sobretudo após o governo de Donald Trump (2017-2020).

Outro ponto a se considerar é que o mundo mudou, diz. Em 2014, por exemplo a China não ocupava a posição que ocupa hoje, que é ser o centro da geopolítica na Ásia e parceira comercial de metade do mundo.

O especialista afirma que além do cenário de enfraquecimento, houve quase uma total redefinição geopolítica no mundo.

A César o que é de César



“Putin é o agressor. Putin escolheu esta guerra. E agora ele e seu país arcarão com as consequências”. (Reprodução/White House/YouTube)

Também durante seu pronunciamento, o presidente americano subiu o tom, e afirmou que Putin “é o agressor e escolheu esta guerra”. “E agora ele e seu país arcarão com as consequências”, disse.

Na terça-feira (22), o democrata fez anúncio do primeiro pacote de sanções dos EUA contra a Rússia. As sanções, entre outros pontos, visam bancos russos e a dívida soberana do país.

Leite, da FAAP, diz que ainda é necessário esperar para ver o qual vai ser a movimentação dos Estados Unidos no conflito.

“Muito provavelmente a Otan se veja em uma posição complicada. Se ela não faz nada por entender [que tudo pode ser] blefe por parte de Putin, [ele passa a ter] uma licença muito grande, uma liberdade. Do outro lado, se a Otan age, ela pode escalar o conflito para algo que não precisaria acontecer. É uma sinuca de bico”.

Leite avalia que Putin está em uma posição melhor, mais privilegiada, que é a de quem está ditando os movimentos.

No início do dia, a organização se pronunciou e afirmou por meio de seu secretário-geral, Jens Stoltenberg, que tropas não seriam enviadas para o território da Ucrânia, e que a Rússia pagaria um alto preço “político e econômico”.

A organização, no entanto, reforçará forças terrestres e aéreas para a parte leste da aliança. O secretário disse que a Otan está com o povo ucraniano e que tomará “todas medidas a para defender aliados”.

Política externa de Biden



O grupo Talibã reassumiu o poder do Afeganistão após a retirada das tropas norte-americanas (Imagem: Kabul 17/8/2021 REUTERS)

Casarões lembra que a forma como o democrata tem conduzido a política externa tem sido alvo de críticas por se mostrar confusa. Exemplo disso seria a forma atrapalhada e abrupta como o país retirou as tropas americanas do Afeganistão, o

que permitiu a retomada do poder pelo Talibã, grupo considerado terrorista.

Leite também pontua que os Estados Unidos começam a mostrar que não têm mais como arcar com guerras tão longas por tanto tempo.

“Quando eles saem do Afeganistão, sem buscar terceiros, deixando o território arrasado, tendo que dialogar com grupos que consideravam terroristas, a mensagem enviada é que o país não tem mais como manter uma força armada, em quantidade muito grande, longe do seu território”.

“Os EUA são colocados em um ponto em que eles reagem e mostram que são grandes, [até] assumem o custo de tentar a manutenção do seu poder, mas ao mesmo tempo lidam com adversários muito poderosos. O mundo que a gente vive hoje já é multipolar. Grandes potências questionam o ordenamento americano. É o caso da China e mesmo da Rússia, que colocam em cheque as instituições criadas no próprio mundo [pelos Estados Unidos]”.

E se fosse Trump?



Os especialistas ponderam que seria difícil avaliar como seria a mediação do conflito se o republicano Donald Trump ainda fosse presidente.

Ainda que o presidente tivesse um discurso nacionalista muito forte, ele mantinha uma relação cordial com Putin e ele já havia mencionado, no início de seu mandato, que o sistema de financiamento da Otan era “injusto”,

já que o país americano é o seu maior contribuinte.

Segundo Casarões, da FGV, Trump não tinha a visão de manter a Europa unida com a presença militar americana. “Ele mantinha uma retórica: “tudo que significar gastos para o povo americano, a gente não quer mais bancar””, explica.

A postura do republicano, pondera o especialista, causou um isolacionismo do governo. “Acho que se o Putin fizesse a mesma coisa, a grande diferença seria que Trump talvez não se envolvesse de forma tão direta como Biden”, pondera.

“O problema de se envolver de forma direta e não mudar a ideia [de Putin] escancara a ideia de que o governo Biden é fraco”, afirma o acadêmico.

Fonte: MoneyTimes

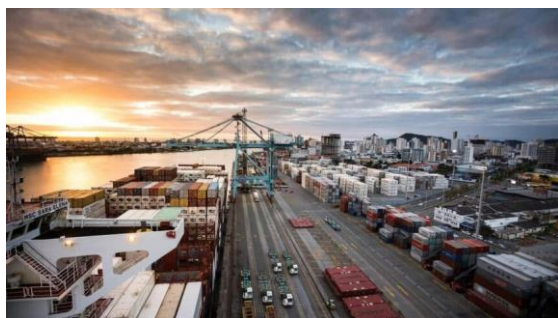
Data: 24/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

ANTAQ FAZ APROVAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Por Ruth Rodrigues



A Antaq avança na desestatização dos portos brasileiros e aprova uma audiência pública para o processo de privatização do Porto de Itajaí durante os próximos meses do ano

Recentemente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, aprovou a audiência pública para a privatização do Porto de Itajaí, no estado de Santa Catarina. Assim, a agência dá mais um passo em busca do processo de desestatização dos portos

brasileiros durante os próximos anos. Fazendo com que até essa quarta-feira, (23/02), esse assunto gere mais debates em relação aos benefícios que essa concessão pública trará para o setor portuário.



Jair M. Bolsonaro
@jairbolsonaro



A- O @ppinvestimentos qualificou 11 novos ativos de infraestrutura de transportes. Prioridade dentro do programa de concessões do @govbr. Destacam-se o arrendamento de 7 terminais portuários, desestatização do Porto de Itajaí/SC, Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN e mais.



11:23 AM · 14 de jun de 2020



Leia a conversa completa no Twitter

Presidente Jair Bolsonaro já havia anunciado em 2020, sobre a privatização do Porto de Itajaí e outros portos brasileiros para o primeiro trimestre de 2022. Fonte: Twitter

Audiência pública para o processo de privatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, é aprovada pela Antaq

A Antaq, ou Agência Nacional de Transportes Aquaviários, está cada vez mais investida em atrair novas concessões públicas e dar continuidade ao processo de desestatização dos portos brasileiros durante o ano de 2022. Assim, dando mais um passo em busca dessa iniciativa, a agência anunciou a aprovação da audiência pública para a privatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, durante esta última quinta-feira, acelerando o processo que já estava em discussão no setor portuário do país.

Assim, de acordo com os dados apurados pela Agência INFRA, os investimentos que serão realizados no processo de concessão pública do Porto de Itajaí estão na casa dos R\$ 2,8 bilhões nos 35 anos de contrato, renováveis por igual período, o que considera também os gastos com a

dragagem do porto. Além disso, o valor mínimo de outorga está estimado em R\$ 603 milhões e o vencedor ainda terá que desembolsar cerca de R\$ 44 milhões para uma indenização à companhia que está cuidando atualmente da administração do porto.

O Porto de Itajaí contará com um modelo de privatização diferente dos outros como o Porto de Santos e a Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo). Nele, o vencedor do processo será o operador do terminal de contêineres e também a autoridade portuária. Outros estudos ainda estão sendo feitos sobre o modelo e devem garantir impedimento de consórcios de armadores e suas controladas que tenham instalações portuárias dedicadas a contêineres e carga geral no Porto de Itajaí, como forma de garantir a autoridade da companhia que realizar o arrendamento do porto.

Privatização do Porto de Itajaí é a forma do Ministério da Infraestrutura atrair novos investimentos para o local nos próximos anos

Com o anúncio da aprovação da audiência pública sobre a privatização do Porto de Itajaí por parte da Antaq, muito vem sendo debatido sobre as necessidades da desestatização dos portos brasileiros e quais os seus benefícios. Assim, a Agência Infra afirma que esse é o melhor modelo para o Ministério da Infraestrutura atrair investimentos para o Porto de Itajaí e ainda assim acelerar todo o processo de concessão pública dos portos nacionais durante o ano de 2022, incentivando a privatização desses complexos.

Com isso, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, afirmou que “Em Itajaí (SC), prevemos investimentos da ordem de R\$ 2,8 bi em três anos [com a desestatização]. Não tenha dúvida, a empresa hoje gestora não vai ter nunca esse valor disponível. É a forma que temos para levar o canal a 16 metros, para recepcionar os novos navios de 400 metros, 366 metros que seja. [A forma] é o aporte privado”.

Apesar disso, ainda se encontra muita resistência tanto por parte dos trabalhadores do complexo quanto por parte de órgãos públicos da região do Espírito Santo, o que não vem sendo suficiente para o debate com o Ministério da Infraestrutura, que está dando continuidade aos prazos previstos para a privatização dos portos.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 24/02/2022

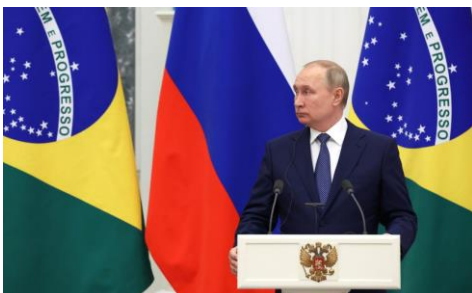


AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRENT ROMPE BARREIRA DOS US\$ 100 APÓS PUTIN ORDENAR NOVO ATAQUE À UCRÂNIA

Operação militar da Rússia no Leste da Ucrânia, explosões em Kiev. Guerra na Europa afetará a todos, diz António Guterres

Por epbr - 24 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Internacional, Mercado de gás



Presidente da Rússia, Vladimir Putin, ordenou novas investidas militares no Leste da Ucrânia; capital Kiev registra explosões na madrugada de quinta, 25 de fevereiro (Vyacheslav Prokofyev, TASS)

Com agências internacionais — O presidente da Rússia, Vladimir Putin, ordenou durante a madrugada desta quinta (24/2) uma operação militar em Donbass, região central do

conflito na Ucrânia, em razão da presença de grupos separatistas pró-Rússia. O conflito levou o barril do petróleo a superar os US\$ 100.

Putin desafiou o Conselho de Segurança da ONU, que se preparava para uma segunda reunião após o governante russo reconhecer a independência das repúblicas de Donetsk e Luhansk, na região de Donbass.

Explosões foram ouvidas, contudo, em outras regiões do país, incluindo a capital Kiev, elevando temores que a investida russa se estenderá além da fronteira leste, onde se concentram os movimentos separatistas.

Moscou também ordenou a retirada da embaixada russa em Kiev.

Com informações da Reuters, AFP, EFE e CNN

“É tarde demais”

“É tarde demais. O presidente russo declarou guerra”, afirmou o embaixador ucraniano no conselho, Sergiy Kyslytsya. “É responsabilidade deste conselho parar essa guerra. Então, peço a cada um de vocês: façam todo o possível para parar essa guerra”.

As agências de notícias russas RIA-Novosti e Interfax reproduziram uma afirmação de Putin que “os conflitos entre a Rússia e as forças ucranianas são inevitáveis, é apenas uma questão de tempo”, segundo informações da Reuters.

Os países-membros da OTAN no Conselho de Segurança falam em condenações nos “mais duros termos”; o presidente americano, Joe Biden, classificou o ataque de “injustificável”.

“Uma guerra premeditada que trará perdas catastróficas de vidas e sofrimento humano”, disse.

O Conselho de Segurança da ONU e a OTAN voltarão a se reunir e líderes do G7 devem decidir nesta quinta (24/2) por novas sanções à Rússia.

Essa semana, a OTAN também afirmou que mantém recursos militares em “alerta máximo”. Desde a anexação da Crimeia pela Rússia em 2014, a Ucrânia acelerou a aproximação com o Ocidente, mas a entrada na aliança do Atlântico Norte não foi concluída.

A intenção é um dos motivos da escalada do conflito por parte da Rússia.



Imagens de explosão na capital Kiev, cedidas pelo gabinete presidencial do país e reproduzidas pela CNN

Brent chega a US\$ 100 por barril

Logo após o acirramento do conflito, o barril do petróleo Brent negociado no mercado futuro ultrapassou a marca de US\$ 102, uma alta de quase 5%.

A commodity não superava essa marca desde 2014, ante a queda dos preços do petróleo de 2014-2016,

provocada por sobreoferta, a disparada da produção dos EUA e o baixo crescimento de emergentes.

Guterres: economia global sofrerá com guerra na Europa



O secretário-geral das Nações Unidas, António Guterres, apelou aos efeitos devastadores que uma guerra na Europa pode causar à população mundial, além das fronteiras da Rússia e da Ucrânia.

Em especial, países que sofrem para se recuperar dos impactos da pandemia de covid-19.

“[Essa] recuperação será muitíssimo difícil com os altos preços do petróleo, do fim das exportações de grãos da Ucrânia e com os aumentos dos juros causados pela instabilidade nos mercados internacionais”.

“Esta guerra não faz sentido”, disse Guterres.

Ele classificou a possível escalada para um conflito generalizado no país do Leste Europeu de o “que pode ser a pior guerra desde o início do século”.

“[Haverá] consequências não apenas devastadoras para a Ucrânia, não apenas trágicas para a Federação Russa, mas um impacto que nem sequer podemos antever, em relação aos efeitos para a economia global”.

Alemanha veta Nord Stream 2

A resposta ocidental à beligerância russa afetará também o mercado global de gás.

No momento em que a Europa começava a enxergar o alívio nos preços da energia, com o fim do inverno, novas rodadas de sanções contra Moscou vão provocar um choque na oferta do energético.

Essa semana, o chanceler da Alemanha, Olaf Scholz, anunciou que a operação do Nord Stream 2 será obstruída.

O consórcio liderado pela Gazprom, com participação de empresas de energia ocidentais, estava prestes a finalizar a duplicação da rota de escoamento de gás da Rússia para a Alemanha.

Europa tem gás para sustentar crise no curto prazo

A duração dos conflitos e sanções podem provocar, portanto, um desequilíbrio futuro do mercado, mas no curto prazo, a conjuntura não indica uma escalada dos preços locais tal qual ocorreu no auge do inverno europeu.

“Se as exportações russas para a Europa forem interrompidas, as coisas podem obviamente ficar muito piores [no fim de 2022]”, explica Kateryna Filippenko, analista-chefe do mercado de gás da Europa da Wood Mackenzie.

A consultoria ressalta que as próprias rotas terrestres, que passam pela Ucrânia e Polônia, vinham operando abaixo da capacidade máxima.

Nesse cenário, os desdobramentos vão além das fronteiras da Europa.

“A Europa pode ser capaz de lidar com as rupturas de abastecimento se estas forem limitadas ao transporte pela Ucrânia”, diz.

“Teria que usar todos os recursos para manter as luzes acesas – reduzir a queima de gás e dar partida em usinas nucleares e a carvão mofadas; maximizar a produção interna de gás; persuadir compradores asiáticos a usar carvão e liberar o GNL [para o mercado internacional]”.

A consultoria não espera, contudo, um choque imediato no balanço do mercado europeu.



“O clima ameno e o aumento do fornecimento de gás natural liquefeito (GNL) atenuaram o impacto dos fluxos russos continuamente baixos e resultaram em maiores volumes de gás armazenado”, diz Kateryna Filippenko.

“Em geral, a situação atual de abastecimento e armazenamento significa que a Europa está mais bem posicionada tanto para atravessar 2022 sem o Nord Stream 2, como para se preparar para o próximo inverno”.

O JKM, indicador da Platts para o mercado asiático de GNL, registra cotações próximas de US\$ 30/MMBtu para liquidação no curto prazo. No auge da crise de suprimento europeia, o preço de referência chegou a ultrapassar os US\$ 40/MMBtu.

O preço do gás termelétrico no grid europeu também vinha recuando consistentemente desde dezembro, ainda que a queda tenha sido desacelerada pela tensão no leste, mantendo os preços em patamares historicamente altos.

Nord Stream 2 é alvo de sanção

Controverso, o projeto liderado pela russa Gazprom conta com investidores ocidentais. Desde o início da estruturação do projeto, em 2019, a Nord Stream 2 AG assinou acordos de financiamento com Engie, OMV, Shell, Uniper e Wintershall Dea.

O CEO do consórcio, Matthias Warnig, foi incluído na lista de pessoas e instituições sancionadas pelo Tesouro dos EUA esta semana.

O mega projeto de mais de US\$ 10 bilhões consiste em um gasoduto offshore de 1,2 mil km no Mar Báltico, para duplicar a rota de interconexão entre a Rússia e seu principal importador de gás natural, a Alemanha.

O comissionamento começou em outubro do ano passado.

Desde a sua concepção, é alvo de uma disputa geopolítica entre Rússia e países ocidentais — eles próprios, potenciais supridores de gás para a Europa, como os EUA, que se tornou um exportador de GNL.

O conflito foi mediado pela Alemanha, sob o comando de Angela Merkel e, agora, do social-democrata Olaf Scholz. O país chega a consumir 70% dos volumes de gás natural russo que abastecem a Europa.

“Não podemos aceitar o reconhecimento e por isto é tão importante reagir rápido”, disse Scholz ao anunciar que o consórcio terá sua licença para operar na Alemanha obstruída, impedindo a operação na chegada do gasoduto.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/02/2022

TAXA DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO É RETIRADA DE PL PARA PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Duas novas versões dos projetos do ICMS e da criação do fundo para combustíveis estão na pauta desta quarta (23)

Por Larissa Fafá - 23 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Congresso, Eleições 2022

BRASÍLIA – O relator do PL 1472/2021, senador Jean Paul Prates (PT/RN), retirou a criação de um imposto de exportação de petróleo como uma das fontes possíveis para a criação da chamada “conta estabilizadora” de preços de combustíveis.

A nova versão foi concluída na madrugada de ontem (23). Jean Paul confia que será possível votar os projetos nesta quarta (23), como vem sendo indicado pelo presidente do Senado, Jean Paul Prates.



Rodrigo Pacheco manteve na pauta do Senado desta quarta (23) projetos para reforma do ICMS e criação de fundo para preços dos combustíveis (Jefferson Rudy, Agência Senado)

A retirada do imposto de exportação é um recuo no projeto do PT; o autor original dos textos é o senador Rogério Carvalho (PT/SE).

A própria oposição ao governo federal reconhecia que seria difícil aprovar a medida no plenário.

O governo federal é contrário à criação da nova taxa.

Jean Paul também apresentou uma nova versão do projeto para o ICMS dos combustíveis, que prevê o congelamento do tributo estadual sobre o diesel até a regulamentação da reforma proposta.

Os estados são contra e julgam a proposta inconstitucional.

De olho nas eleições deste ano, o próprio presidente Jair Bolsonaro (PL) vem apoiando a criação de um programa de subsídios para os combustíveis.

Fonte de financiamento para descontos nos preços dos combustíveis

Com isso, ficam mantidas como fontes de financiamento do mecanismo criado pelo projeto os dividendos da Petrobras à União e outras receitas do governo no setor, seja da concessão ou da partilha – como royalties, participações especiais e bônus de leilões de petróleo, sem vinculação.

De acordo com Jean Paul Prates, a ideia é dar ferramentas para que o governo possa criar um mecanismo de suavização, mas deixando o Executivo livre para operá-lo e definir a política de preços interna dos combustíveis – que também é criado pelo texto.

Prates indicou que pode ainda incluir a receita de outros impostos já existentes que tenham relação com o setor e que, portanto, têm a arrecadação aumentada com uma cotação maior do barril de petróleo.

“Podem ser usados, por exemplo, imposto de renda sobre atividades petrolíferas, impostos de serviço e importação”, explicou.

A retirada do imposto de exportação foi resultado de pressão indireta do governo, incluindo o Ministério de Minas e Energia (MME), e de associações do setor.

A avaliação é de que senadores contrários à criação do novo imposto – principalmente da bancada do Rio de Janeiro – já tinham força suficiente para derrubar o trecho no plenário e, portanto, não fazia sentido a insistência na fonte.

Mercado preocupado com nova taxa sobre óleo

No início desta terça (22), o IBP disse em nota que o imposto de exportação impacta na viabilidade dos projetos de exploração de offshore brasileiro.



“A proposta tem desdobramentos negativos para toda a cadeia produtiva de E&P que, de acordo com as projeções do IBP, estará associada, em média, a mais de 570 mil postos de trabalho diretos ou indiretos anuais entre 2023 e 2030 e mais de US\$ 175 bilhões em investimentos no período. “

Inicialmente, o imposto de exportação era o pilar do mecanismo de suavização dos preços no texto original do correligionário, Rogério Carvalho (PT/SE). Também era considerado dentro do PT como uma marca da oposição como desincentivo a saída de petróleo cru fomentar o refino de combustíveis.

Porém, outro ponto foco de divergência por alguns parlamentares deve ser mantido no texto: a criação de uma política de preços internos.

O projeto estabelece uma política de preços para comercialização de combustíveis no mercado interno, que deverá ter como referência as cotações médias do mercado internacional, custos internos de produção ou de importação e acesso de famílias de baixa renda para insumos necessários à segurança alimentar – na prática, o GLP.

Com a manutenção do texto, senadores devem tentar modificar o relatório durante a votação do projeto.

Para Flávio Bolsonaro (PL/RJ), autor de emenda que pede a retirada da nova política, a criação de uma precificação que leve em conta também o custo interno de produção viola os princípios constitucionais de livre iniciativa e livre concorrência.

“Ao prever princípios interventivos no mercado de comercialização de derivados de petróleo, [os artigos] têm o condão de gerar artificialidade e controle de preços no mercado de combustíveis”, contestou o filho de Jair Bolsonaro.

A Petrobras, que concentra boa parte do mercado de refino, pratica a chamada paridade de preços. Ou seja, busca alinhar os preços internos da gasolina e do diesel com a cotação internacional dos combustíveis, subordinados aos valores de referência do barril de petróleo, em dólar, e ao câmbio.

Congelamento do ICMS do diesel na proposta de reforma do tributo

O novo substitutivo para o PLP 11/20, que está na pauta desta quarta (23), pressiona ainda mais os governos estaduais a adotarem medidas para regulamentar o ICMS sobre combustíveis.

Jean Paul Prates acatou emendas para garantir a obrigatoriedade da unificação de alíquotas em todo o país e a criação da câmara de compensação – sua proposta inicial não obrigava os estados a reformarem o ICMS.

Além disso, inclui a previsão que as novas alíquotas de ICMS tenham aumento do peso proporcional na formação de preço final ao consumidor.

No rol de combustíveis com tributação monofásica e ad-rem foi incluído o querosene de aviação. Gasolina, etanol anidro combustível, diesel, biodiesel e GLP/GLGN já constavam na versão anterior.

O relator manteve o congelamento do preço base de cálculo para o diesel para o final de 2022, até a implementação das novas regras, bem como reajustes semestrais após um primeiro período de um ano sem novos valores.

O que é a reforma do ICMS dos combustíveis?

Hoje, os estados recolhem o ICMS sobre preços médios ponderados, calculados pelas secretarias estaduais de Fazenda. A alíquota percentual incide sobre essa média de preços, o que gera

distorções na precificação dos combustíveis – cria referências de preços, em razão da definição da carga tributária.

O ICMS também é pago por substituição tributária, recolhido pelas refinarias e fornecedores, mas para pagar a tributação ao longo da cadeia.

Na proposta, a alíquota passa a ser fixa por quantidade comercializada (ad rem) e incide somente no primeiro elo da cadeia (monofásica).

É a consolidação da derrota para os governadores, que se recusam a sentar para negociar com os senadores. Eles têm defendido ainda que preferem fazer a discussão dentro da reforma tributária – que deve ter seu primeiro substitutivo lido hoje na CCJ do Senado pelo relator, Roberto Rocha (PSDB-MA).

Segundo Jean Paul, o texto traz uma “indução econômica” para que os governadores adotem as medidas. Mas que não cabe, segundo o parlamentar, a obrigatoriedade de adoção das mudanças.

“Não posso impor. Se fizer isso, é a mesma coisa que jogar o projeto no lixo porque o primeiro que fizer ADIN leva. É interferência nos estados. Se a indução econômica não tiver resultados, só por PEC”, disse em coletiva na noite de ontem (22).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

DESEMPREGO CAI PARA 13,2% EM 2021, MAS TAXA É A SEGUNDA MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA

País termina o ano com 13,9 milhões de desempregados e recorde de trabalhadores por conta própria. No 4º trimestre, renda atinge menor patamar histórico

Por Carolina Nalin



Mutirão de emprego em Carapicuíba, cidade da Grande São Paulo, leva centenas de pessoas a aguardarem, desde a madrugada, por uma oportunidade de trabalho dentre as 500 vagas oferecidas Foto: Aloisio Mauricio / Agência O Globo

RIO - A taxa média de desemprego no Brasil caiu para 13,2% em 2021. É uma leve melhora em relação à registrada no primeiro ano da pandemia, quando a Covid forçou o fechamento do comércio e

levou à paralisação de fábricas. Ainda assim, a taxa do ano passado é a segunda maior da série histórica do IBGE, iniciada em 2012. No primeiro ano da pandemia, o índice foi de 13,8%.

Os dados são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua) e foram divulgados nesta quinta-feira pelo IBGE.



Para analistas, o resultado mostra que há em curso um processo de recuperação do mercado de trabalho, mas às custas de salários menores e sob circunstâncias desafiadoras no cenário macroeconômico, a despeito da inflação elevada e dos juros altos.

Felipe Sichel, estrategista-chefe do banco digital Modalmais, espera que o nível de população ocupada continue avançando em 2022, mas a um ritmo menor comparado a 2021 por conta da alta dos juros promovida pelo Banco Central.

"Assim, vemos a força de trabalho avançando mais rapidamente que a população ocupada ao longo do ano, o que leva a nossa projeção de 11,7% de desemprego para o final de 2022" explicou, em comentário.

Maria Andreia Parente, pesquisadora do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), diz que o dado divulgado indica um comportamento de retomada do emprego com carteira assinada a partir do terceiro trimestre, tendência que o Caged já vinha mostrando nas suas divulgações.

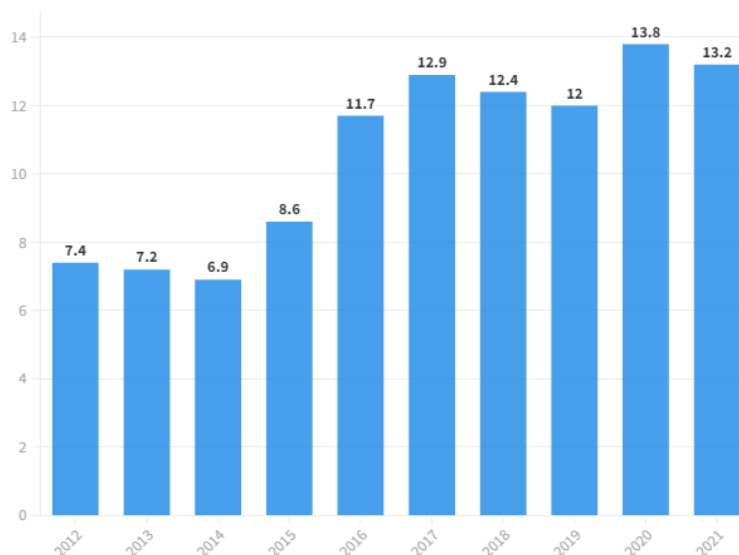
Ainda assim, a economista destaca que tem sido a informalidade a puxar a retomada do emprego. E, embora a perspectiva seja de continuidade da trajetória de recuperação, o mercado de trabalho ainda conta com contingente elevado de desempregados.

— Temos muito o que avançar porque, quando a pandemia chegou, ela atingiu um mercado de trabalho que estava começando a se reerguer em 2019. Essa melhora da ocupação e da taxa de desemprego vai continuar, mas a intensidade vai diminuir. E agora essa instabilidade política no Leste Europeu pode trazer danos à economia brasileira, deixando o cenário menos favorável.

O país fechou o ano com 13,9 milhões de pessoas na fila por um emprego, contingente que ficou estável frente ao ano anterior. Em 2019, a taxa anual de desemprego foi de 12%.

TAXA DE DESEMPREGO

Em %



Fonte: Pnad Contínua, IBGE

A Flourish chart

A população ocupada cresceu 5% em um ano, mas o rendimento real (quando se desconta a inflação) chegou a R\$ 2.587, uma retração de 7% frente ao ano de 2020. É o mais baixo patamar desde 2016 (quando ficou em R\$ 2.570). Considerando os dados do quarto trimestre, a renda atingiu o menor patamar da série: R\$ 2.447 mensais.

— É um ano de recuperação para alguns indicadores, mas não é o ano de superação das perdas, até porque a pandemia não acabou, e seus impactos, ainda em curso, afetam diversas atividades



econômicas e o rendimento do trabalhador. Há um processo de recuperação, mas ainda estamos distantes dos patamares de antes da pandemia — afirma Adriana Beringuy, coordenadora da pesquisa.

OCUPAÇÃO CRESCE, MAS RENDA ENCOLHE

A taxa de desemprego ficou em 11,1% no quarto trimestre de 2021 - uma melhora frente à taxa de 12,6% do trimestre anterior. O resultado indica que 1,4 milhão de pessoas saíram do contingente de desempregados.

O último trimestre do ano é reconhecido por analistas econômicos como o período de maior absorção de trabalhadores em atividades como comércio e alojamento e alimentação.

Cerca de 2,8 milhões de pessoas ingressaram no mercado de trabalho no quarto trimestre, levando a pesquisa a registrar recorde de 95,7 milhões de pessoas ocupadas no período. Mas essa inserção não significa necessariamente que brasileiros estão encontrando melhores postos de trabalho.

— Dentro desse recorde de população ocupada, temos dois segmentos que contribuem para que isso ocorra, que é justamente o emprego sem carteira assinada e trabalhadores por conta própria (que atingiu recorde de 25,944 milhões) — ressalta a pesquisadora.

Nem mesmo a ocupação em seu nível recorde conseguiu conter a queda do rendimento médio real no período.

— Embora haja base significativa de trabalhadores informais (que costumam ter rendimento menor e pressionar negativamente o rendimento médio), tem um processo inflacionário que faz com que o ganho real do trabalhador seja menor. Mesmo entre os empregados com carteira assinada, há uma tendência de retração do rendimento — explica Adriana.

Perspectivas

Apesar da trajetória de queda do desemprego, economistas destacam que a recuperação do mercado de trabalho tem ocorrido, principalmente, em vagas informais, de baixa qualidade e menor rendimento.

Isso porque, diante da melhora da pandemia de Covid-19 e da reabertura da economia, parte da população que estava em situação de desalento ou fora do mercado de trabalho passou a procurar emprego, o que amplia a oferta de mão de obra em meio à atividade ainda fraca.

Dólar: Por que a moeda americana não para de cair? Entenda, em 5 pontos, como a cotação chegou a menos de R\$ 5

O cenário de inflação elevada, juros altos e alto nível de endividamento das famílias e empresas tem minado a retomada de empregos de forma sustentada.

Alberto Ramos, diretor de macroeconomia do Goldman Sachs para a América Latina, projeta que o mercado de trabalho permaneça "fraco por um tempo", principalmente por conta da expectativa de atividade econômica fraca em 2022.

"A taxa de desemprego provavelmente permanecerá em dois dígitos por um longo período de tempo, à medida que o número ainda considerável de trabalhadores desalentados fora da força de trabalho começar a procurar emprego e retornar à força de trabalho ativa. Além disso, 28,3 milhões de indivíduos são subutilizados", destacou, em relatório.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2022

BIDEN ANUNCIA SANÇÕES QUE ATINGEM UM TERÇO DOS BANCOS RUSSOS E DIZ QUE PUTIN SERÁ 'PÁRIA INTERNACIONAL'

Presidente americano voltou a descartar o engajamento militar direto dos EUA no conflito, mas prometeu apoio aos aliados: 'Defenderemos nossos aliados no Leste e cada milímetro dos territórios da Otan'

Por Marina Gonçalves e agências internacionais



O presidente dos EUA, Joe Biden, discursa na Casa Branca, em Washinton, após invasão russa à Ucrânia Foto: LEAH MILLIS / REUTERS

WASHINGTON — O presidente dos EUA, Joe Biden, disse nesta quinta-feira que o presidente russo, Vladimir Putin, atacou os "princípios da paz e liberdade mundiais" ao invadir a Ucrânia e agora enfrentará um duro golpe em sua economia. Em um discurso na Casa Branca, o

presidente americano prometeu atingir duramente a economia russa com sanções contra um terço dos bancos russos, mas voltou a descartar o engajamento militar direto dos EUA no conflito.

— Temos um trilhão de bens congelados, um terço dos bancos russos serão cortados do sistema financeiro — afirmou o americano, que descartou por ora impor sanções diretamente contra o presidente russo. — Sempre expusemos os planos e falsos pretextos da Rússia. Putin é o agressor, Putin escolheu essa guerra e agora ele e seu país sofrerão as consequências.

No discurso na Casa Branca, Biden afirmou que, com o ataque, Putin mostrou seu desejo de restabelecer a União Soviética, mas destacou que suas ações irão enfraquecê-lo.

— A ação de Putin mostra uma visão sinistra de um mundo onde países tomam outros pela guerra. Mas a Otan e seus aliados sairão mais unidos e determinados que nunca. Putin se tornará um pária no palco internacional — afirmou, negando a possibilidade de conversar com o russo por telefone, a quem chamou de "tirano".

Biden também anunciou o envio de mais soldados dos EUA para Alemanha e Polônia, reiterando que as forças americanas não serão enviadas à Ucrânia —que não faz parte da Otan. O destacamento de mais soldados — que, segundo uma fonte do Pentágono, incluiria 7 mil à Alemanha— tem como objetivo "proteger os aliados" da aliança.

— Nossas forças não estão, e não estarão, engajadas no conflito com a Rússia na Ucrânia — disse o presidente americano. — Nossas forças não estão indo à Europa para lutar na Ucrânia, mas para defender nossos aliados da Otan e reassegurar nossos aliados no Leste. Vamos defender cada milímetro dos territórios da Otan. Vamos aumentar a capacidade da Otan para defesa coletiva.

Biden falou após uma reunião virtual a portas fechadas com o G7, o grupo dos países mais industrializados do mundo que, além dos EUA, é composto por Alemanha, Canadá, França, Itália, Japão e Reino Unido.

Na terça-feira, o governo dos EUA, assim como União Europeia, Reino Unido e outros aliados, anunciaram uma primeira leva de sanções contra a Rússia. As medidas americanas foram



direcionadas contra dois bancos e vários oligarcas russos, com o objetivo de cortar o acesso da Rússia ao financiamento de sua dívida.

Agora, o presidente americano anunciou a proibição de exportações de tecnologia, a limitação de transações do governo russo em moedas estrangeiras e o bloqueio dos ativos dos quatro grandes bancos russos, incluindo o VTB, um dos maiores bancos da Rússia. Todas as instituições somam US\$ 1 trilhão em ativos. Com isso, os bancos não vão poder fazer negócios com empresas americanas e terão seu patrimônio nos Estados Unidos congelado.

— Vamos limitar a capacidade da Rússia de fazer negócios envolvendo dólares, euros, libras e ienes — disse Biden, que também prometeu aumentar a lista de oligarcas russos punidos e ampliar as sanções a empresas, paralisando "exportações de equipamentos de alta tecnologia" e, assim, "reduzindo o acesso da capacidade industrial e tecnológica russa por anos".

O presidente, no entanto, descartou cortar Moscou da rede bancária internacional SWIFT. A medida, que desconectaria a Rússia do comércio básico, potencialmente teria repercussões consideráveis no sistema financeiro mundial liderado pelos EUA.

Mais cedo, o líder americano conversou por telefone com o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, pouco depois que explosões foram ouvidas em várias regiões do país, que fica entre a Rússia e a Polônia, país este que integra a Otan.

— Garanti ao presidente ucraniano que vamos fornecer ajuda humanitária para apoiar o povo ucraniano.

Os Estados Unidos também impuseram sanções a 24 pessoas e organizações bielorrussas "porque o país apoiou e facilitou a invasão" da Ucrânia pela Rússia, informou o Tesouro em um comunicado.

"A ação de hoje se concentra no setor da defesa e nas instituições financeiras da Bielorrússia, duas áreas que têm vínculos especialmente estreitos com a Rússia".

Disputa interna

Além dos desafios externos, a invasão russa da Ucrânia representa também problemas internos para Biden, que se comprometeu, no discurso, a liberar petróleo da reserva estratégica caso seja necessário para proteger os consumidores do impacto do aumento dos preços nas bombas de gasolina. Os preços do petróleo alcançaram um máximo desde 2014, superando os US\$ 100 dólares o barril nesta quinta-feira.

— Pedimos às companhias de gás e petróleo que não aproveitem esse momento para subir preços. Estamos trabalhando ativamente para evitar que isso aconteça.

No Congresso americano, republicanos criticaram nesta quinta-feira a maneira como o presidente democrata lidou com a crise e pediram que ele "mude de curso" em sua resposta.

"Não há dúvida de que a fraqueza leva à guerra", disse o deputado Brian Mast, membro do Comitê de Relações Exteriores da Câmara, em um tuíte. "Putin disse uma vez que o colapso do império soviético foi a 'maior catástrofe geopolítica' do século passado para a Rússia. Para os Estados Unidos, o presidente Biden pode ser a maior catástrofe geopolítica deste século."

— O presidente deve mudar de curso ou nossa postura de dissuasão continuará a entrar em colapso, o caos continuará a se espalhar e, eventualmente, ninguém confiará nas promessas dos Estados Unidos ou temerá o poder dos Estados Unidos — disse o deputado Mike Gallagher, membro do Comitê de Serviços Armados da Câmara.



O democrata Chris Murphy também pediu mais sanções.

— Esta noite, a ordem internacional posterior à Segunda Guerra Mundial está no fio da navalha. Se Putin não pagar um preço devastador por esta transgressão, nossa própria segurança em breve estará em risco — afirmou.

A resposta entre os republicanos do Congresso — culpando Biden, pedindo sanções mais fortes e alertando contra qualquer uso de tropas dos EUA na Ucrânia — reflete amplamente os sentimentos dos eleitores republicanos, à medida que os legisladores se aproximam das eleições de 8 de novembro, que determinarão o equilíbrio de poder no Congresso antes das eleições presidenciais de 2024.

Apenas 34% dos americanos — incluindo só 12% dos republicanos — aprovaram a maneira como Biden vinha lidando com a crise no período que antecedeu a invasão, de acordo com uma pesquisa Reuters/Ipsos realizada na terça e quarta-feira. Do total, 25% dos republicanos entrevistados disseram que Biden era o principal culpado pelo conflito — 46% culpam Putin.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/02/2022

QUAIS OS RISCOS DE CONFLITO NA EUROPA SE TRANSFORMAR NA TERCEIRA GUERRA MUNDIAL?

Em entrevista ao GLOBO, o ex-subsecretário de Estado dos EUA para o Hemisfério Ocidental, Thomas Shannon, afirmou que 'a Rússia ainda tem um poder global significativo e isso deve ser entendido'

Por Janaína Figueiredo

O mundo ainda não está à beira de uma terceira guerra mundial, mas os riscos são enormes e o ataque da Rússia à Ucrânia obrigará a comunidade internacional a levar mais a sério a posição e as demandas do presidente russo, Vladimir Putin. Essa é, no momento, a avaliação de diplomatas, ex-chanceleres e especialistas em crises globais.

Em palavras do ex-subsecretário de Estado dos EUA para o Hemisfério Ocidental, o embaixador Thomas Shannon, “estamos enfrentando uma crise de segurança no centro da Europa e as ações agressivas da Rússia deixaram claro que suas preocupações sobre sua própria segurança são mais importantes do que suas relações com os Estados Unidos e a União Europeia. A Rússia determinará, com suas ações na Ucrânia, os tempos e os riscos”.

— Ainda não vejo uma terceira guerra mundial. Mas teremos enormes tensões de segurança na Europa — disse Shannon, que também foi embaixador dos EUA no Brasil, ao GLOBO. — Os EUA e a Otan tomaram a decisão certa de não transformar a Ucrânia num campo de batalha. Mas a Otan deverá repensar seus propósitos, e a UE também. O que estamos vendo deve lembrar que a Rússia não pode ser esquecida e que ainda tem um poder global significativo. Isso deve ser entendido.

Ele acredita que os EUA e seus aliados não se envolverão diretamente no conflito, mas sim fornecerão armas e apoio logístico às tropas ucranianas. Shannon e outros especialistas acreditam que a ofensiva de Putin se limitará à Ucrânia. O presidente russo é visto como um estrategista cauteloso, que avançará até onde puder se defender com sucesso.

Em Santiago, o ex-presidente chileno Ricardo Lagos (2000-2006) concordou e mostrou-se profundamente revoltado com as ações do governo russo:

— Não acho que estejamos à beira de uma terceira guerra mundial, o que sim acho é que estão sendo violadas as normas básicas do sistema internacional. Essa violação pode transformar o



senhor Putin numa espécie de pária internacional. Está se usando a força dura e bruta para submeter a Ucrânia. É inaceitável que no século XXI se chegue a este nível de excessos —.

Na visão do ex-ministro das Relações Exteriores brasileiro Aloysio Nunes, “o risco de uma guerra mundial é real, porque a Rússia é um país fortemente armado e dirigido por alguém que tem muito poder interno e soube interpretar um sentimento forte na população local. O sentimento de que depois do fim da União Soviética, a Rússia perdeu peso, para muitos foi traumático”.

— Trata-se de uma potência muito forte do ponto de vista militar, presidida por um chefe de Estado que pretende restabelecer o prestígio que perdeu seu país. Hoje existe pouca margem de manobra, tudo foi longe demais. Mas na política e na diplomacia não existe beco sem saída — apontou Nunes.

Como Shannon, porém, o ex-chanceler ainda não vê uma terceira guerra mundial acontecendo, mas, ressalta, tudo dependerá das próximas ações da Rússia e da resposta da comunidade internacional. A posição da China, enfatiza Nunes, é muito importante neste momento.

Em Madri para uma série de reuniões de trabalho, o ex-chanceler chileno e ex-secretário geral da Organização de Estados Americanos (OEA) José Miguel Insulza concordou:

— Hoje vejo o conflito restrito à Ucrânia, e muita tensão no centro da Europa. Mas Putin falou [nesta quinta-feira] em armas nucleares e hoje o desfecho da crise é imprevisível.

A origem do conflito, analisou Insulza, é que “a Otan teme que Putin reconstrua um império perdido, e Putin se sente encurralado. O presidente russo tem muita força e vai extremar o uso dessa força”.

— Hoje, o presidente russo sabe que nenhum americano ou europeu quer ir para guerra. No curto prazo, vejo a aplicação de muitas sanções contra a Rússia. A única solução possível é um acordo de paz e segurança verificável, algo hoje impossível de ser alcançado — apontou o ex-chanceler e atual senador chileno.

Em Nova York, o centro de estudos International Crisis Group (ICG), dedicado à análise de conflitos, acredita que os EUA e seus aliados usarão, como em 2014 — na crise que terminou com a anexação da Península da Crimeia pela Rússia — o Conselho de Segurança da ONU para “envergonhar e humilhar a Rússia”.

— Nada disso vai assustar Moscou — frisou Richard Gowan, diretor do ICG para assuntos da ONU.

Ele concorda com o ex-chanceler brasileiro em que neste momento “todos os olhos devem estar na China, que vem tentando evitar fazer fortes pronunciamentos sobre a crise. A China não quer condenar a Rússia, mas países ocidentais esperam que, pelo menos, o governo chinês expresse um desagrado pelas ações de Moscou”.

O que esperam analistas russos, como Oleg Ignatov, também do International Crisis Group, é que os EUA e seus aliados imponham duríssimas sanções contra a economia russa, incluindo seus maiores bancos. Ignatov acredita que a Rússia tem reservas e recursos para resistir, mas, em longo prazo, as sanções “vão estagnar a economia do país”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2022

BRASIL AVALIA ALTERNATIVAS PARA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES FORA DA RÚSSIA

Ministra da Agricultura, Tereza Cristina, diz que o Brasil poderia comprar produtos de outros países em caso de problemas no fornecimento por causa da invasão russa à Ucrânia; no ano passado, 23% das importações de adubos vieram da Rússia

Por André Borges e Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O Ministério da Agricultura acompanha os efeitos nas importações de fertilizantes que o ataque deflagrado nesta quinta-feira, 24, pela Rússia contra a Ucrânia, poderá gerar no mercado brasileiro e, conseqüentemente, no preço dos alimentos.

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, disse nesta quinta-feira, 24, após um evento em Fortaleza (CE), que a pasta tem monitorado a situação a todo instante e avaliado alternativas, caso as importações com a Rússia sejam inviabilizadas. “Tem que ter muito cuidado com isso. O Brasil não importa só desse país. É um importador de fertilizantes de vários países. Temos outras alternativas para substituir, se tivermos problemas”, disse.

A ministra citou a viagem que fez ao Irã na semana passada, país que também é produtor do insumo. “Acabei de voltar do Irã, onde houve uma oferta de fertilizantes enorme para o Brasil. Nós temos alguns ajustes a fazer. Tem outros países, como o Canadá. Temos o Marrocos, outras alternativas para fazer essas substituições. Mas é claro que preocupa”, afirmou.



Tereza Cristina, ministra da Agricultura; o Brasil não importa fertilizantes só da Rússia Foto: Marcelo Camargo/ Agência Brasil

O Brasil adquire no exterior aproximadamente 85% do volume aplicado anualmente nas lavouras. A Rússia é uma das principais exportadoras do insumo para o Brasil e, em janeiro, respondeu por 30,1% dos adubos e fertilizantes que entraram em território nacional, segundo informações do Ministério da Economia. Durante os 12 meses do ano passado, os russos foram responsáveis por 23,3% de todo fertilizante que entrou no Brasil.

As relações comerciais do Brasil com a Rússia estão majoritariamente concentradas na compra de fertilizantes. Dos US\$ 5,7 bilhões em importações brasileiras da Rússia em 2021, US\$ 3,5 bilhões – ou 62% do total – estão relacionados à compra do insumo usado no agronegócio. Esse resultado do ano passado foi 97% superior ao registrado em 2020, quando o Brasil desembolsou US\$ 1,75 bilhão na importação desses produtos.

Neste ano, a situação não é diferente e a tendência até agora era de alta. O Brasil gastou um total de US\$ 530 milhões em janeiro com importações de produtos russos, dos quais US\$ 345 milhões, o equivalente a 65% do total, tiveram como destino a compra de fertilizantes.

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), ligada ao Mapa, declarou que as importações brasileiras de fertilizantes em janeiro “foram bastante influenciadas pelas tensões geopolíticas entre a Rússia e a Ucrânia”.

Em relação aos produtos à base de potássio, o país é responsável por cerca de 20% da produção global e origem de 28% das importações brasileiras. Já para os nitrogenados, a Rússia é o segundo maior produtor global e, no caso do Brasil, participa com 21% dos nitrogenados. Se considerado especificamente o nitrato de amônio, o país é praticamente o único fornecedor para o Brasil.



A reportagem questionou a Frente Parlamentar Agropecuária sobre o assunto, mas a bancada ruralista informou que ainda não tinha um posicionamento sobre o assunto.

A possibilidade de bloqueio nas exportações russas de adubos ou dificuldades no escoamento destes insumos é considerada em razão das ameaças de países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) de que irão impor sanções econômicas ao país após a invasão de território ucraniano por tropas militares russas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2022

MESMO COM QUEDA NO 4º TRIMESTRE, LUCRO DA CAIXA ATINGE R\$17,3 BILHÕES EM 2021

Aumento do crédito e das receitas com prestação de serviços contribuíram para o crescimento de 31% no lucro no acumulado do ano passado

Por Matheus Piovesana e Altamiro Silva Junior, O Estado de S.Paulo

A Caixa Econômica Federal anunciou lucro líquido de R\$ 3,22 bilhões no quarto trimestre de 2021, queda de 43% na comparação com o mesmo período do ano passado. No acumulado de 2021, porém, o ganho do banco público somou R\$ 17,3 bilhões, expansão de 31%. O aumento do crédito e das receitas com prestação de serviços contribuíram para o crescimento do lucro em 2021.

Já no quarto trimestre, a forte queda é explicada pela base de comparação, que foi inflada nos meses finais de 2020 por conta de valor recebido pelo banco com a conclusão da parceria estratégica nos ramos de seguros de vida, prestamista e previdência com a Caixa Seguridade. Por isso, no quarto trimestre de 2020 chegou a R\$ 5,7 bilhões.

Em 2021, a Caixa concedeu R\$ 436,5 bilhões em crédito, aumento de 3,9% em relação a 2020. A carteira de crédito ampliada da Caixa terminou o ano em R\$ 867,6 bilhões, crescimento de 10,2% em 12 meses. A expansão foi puxada por linhas como o financiamento imobiliário, o carro-chefe do banco, com avanço de 9,2%, e no crédito comercial para pessoa física, com alta de 19%. A carteira de agronegócio, novo foco do banco, disparou 113%.

A Caixa terminou 2021 com ativos totais de R\$ 1,452 trilhão, mostrando estabilidade em relação ao quarto trimestre de 2020. Com a inclusão dos recursos do FGTS, os ativos administrados pelo banco somam R\$ 2,674 trilhões. Já o patrimônio líquido somou R\$ 111,5 bilhões, aumento de 20,2% em 12 meses.

Crédito imobiliário

A Caixa Econômica Federal acompanhou seus pares privados em 2021 e viu seu lucro saltar 31% na comparação com o ano anterior, graças à queda do custo de crédito e ao aumento da carteira, principalmente no ramo imobiliário, no qual é líder de mercado. O banco público promete novos recordes no setor neste ano, mas terá de equilibrar também um ambiente mais difícil para as vendas de ativos (ou de parte deles). As ofertas de ações da Caixa Asset e da bandeira de cartões Elo, as próximas da fila, podem não avançar, em meio ao fraco apetite dos investidores por novos papéis na B3.

No ano passado, a Caixa concedeu R\$ 140,6 bilhões em crédito imobiliário, recorde histórico e alinhado com o apetite do consumidor brasileiro pela casa própria. O setor espera desaceleração neste ano: o financiamento imobiliário deve crescer 2%, estima a Abecip, após saltar 46% em 2021. A Caixa quer crescer mais, ao menos 10%. O segredo pode estar no FGTS: o banco público domina as concessões via programa Casa Verde e Amarela, que utiliza recursos do fundo.

Despesas de pessoal



As despesas da Caixa Econômica Federal com pessoal somaram R\$ 6,393 bilhões no quarto trimestre de 2021, queda de 2,1% em relação ao mesmo período de 2020. Na comparação com o trimestre imediatamente anterior, porém, subiram 6,1%.

No acumulado de 2021, as despesas com pessoal do banco público avançaram 2,2%, para R\$ 23,219 bilhões. No ano passado, a Caixa foi na contramão da maior parte dos grandes bancos brasileiros (entre eles o também público Banco do Brasil), e reforçou seu quadro, com 5.656 colaboradores a mais.

A CEF encerrou o ano com 94.404 empregados, segundo informe de resultados divulgado na manhã desta quinta-feira. Em relação a setembro, eram 2.478 funcionários a mais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2022

ESTRANGEIROS E ACIONISTAS GARANTEM SUCESSO DAS POUCAS OFERTAS DE AÇÕES NA B3 EM 2022

Por Cynthia Decloedt e Altamiro Silva Junior

Fluxo maior de recursos estrangeiros na Bolsa surpreendeu Foto: Fernanda Guimarães/Estadão

Os R\$ 9 bilhões de ofertas subsequentes (follow-on, na sigla em inglês) chegaram à Bolsa neste conturbado início de 2022 graças ao interesse de investidores estrangeiros e dos que compõem a base de acionistas das próprias empresas, enquanto o investidor local está mais retraído para comprar ações. No geral, as ofertas prioritárias para os atuais acionistas das companhias responderam por ao menos 60% total das operações, e a participação dos sócios tem sido importante.

Os estrangeiros, de modo geral, têm ficado com pelo menos metade das ofertas, considerando os papéis que vão efetivamente ao mercado, nível acima do que vinham fazendo nos últimos anos – na casa dos 20% a 30%. Na transação da BRF, eles responderam por 80%, enquanto na Equatorial Energia, a fatia subscrita por estrangeiros foi de 60%.

A expectativa era que a indicação de alta do juro nos Estados Unidos provocasse uma saída de recursos estrangeiros do País. “Mas aconteceu exatamente o contrário, com os estrangeiros vendendo tecnologia lá fora e comprando papéis com potencial de valorização na Bolsa brasileira, que estava barata”, diz o responsável pelo banco de investimento do Bradesco BBI, Felipe Thut.

O diretor de Corporate & Investment Banking do Itaú BBA, Cristiano Guimarães, relata que além de a participação de estrangeiros ter crescido nas ofertas subsequentes neste começo de 2022, os compradores não têm sido apenas os hedge funds, fundos com perfil mais especulativo. “Alguns fundos ‘long only’ (com visão de longo prazo) importantes estão voltando a investir no País”, afirma ele, falando dos fundos que operam comprados, ou seja, acreditando na valorização da ação.

Bolsa barata

No contexto da Bolsa barata, a depreciação do real frente ao dólar e o diferencial do juro brasileiro em relação ao norte-americano também ajuda a atrair os estrangeiros. Na oferta da Braskem, houve demanda importante de estrangeiro, mas como não havia oferta restrita, todo o lote foi para o mercado e as fontes argumentam que esse foi um fator a pressionar ainda mais para um desconto. A operação acabou não saindo.

“Nos últimos dois a três anos, a Bolsa brasileira foi uma das que pior desempenhou globalmente e agora está barata, passando a ter o melhor retorno, influenciada pelo recuo do dólar e a volta das operações de carry trade (arbitragem com juro e câmbio)”, observa o presidente do Morgan Stanley no Brasil, Alessandro Zema. As operações de carry trade ou arbitragem são favorecidas



pelo diferencial de juro, que já está subindo, com a taxa brasileira sendo aumentada em ritmo mais forte que seus pares emergentes.

Geopolítica

Parte importante dos estrangeiros que compra Brasil neste momento não estão necessariamente interessados no País. O fluxo de recursos que se desloca para a Bolsa brasileira é passivo, ou seja, acompanha aumento na alocação de fundos que investem em mercados emergentes e que têm um percentual composto por Brasil. Além disso, a perspectiva de um conflito militar na Ucrânia, encabeçado pela Rússia, atrai investidores que saem dos papéis russos para o Brasil.

“Acho que o movimento dos estrangeiros é muito mais tático, oportunístico, do que uma convicção de investir no Brasil”, diz Thut. Ele lembra que a perspectiva de eleições traz incerteza e que dificulta a construção de uma convicção sem uma clareza sobre o resultado do pleito.

“Imaginamos que em março, o Fed potencialmente vai elevar o juro e isso poderia causar uma correção maior na bolsa dos Estados Unidos, podendo provocar um novo fluxo de estrangeiros”, afirma. No entanto, o responsável pelo banco de investimento do Bradesco BBI diz que existe um ponto de equilíbrio. “Ainda achamos que a Bolsa está barata, pelo múltiplo em dólar, mas em algum momento deixa de ser tão barata quanto esteve quando o Ibovespa estava em 100 mil pontos”, acrescenta.

O responsável pelo banco de investimento do Citi no Brasil, Eduardo Miras, nota que, no momento, os estrangeiros ainda estão alocando de forma gradual e optando por empresas com grande liquidez. “Observamos que os investidores internacionais estão se posicionando de forma tímida, por enquanto”.

No atual contexto de maior volatilidade, o executivo não vê espaço para ofertas de novas ações (IPO, na sigla em inglês) saindo, mesmo com essa maior presença dos estrangeiros. “O maior inimigo dos IPOs é a volatilidade e ela continua alta”, justifica.

Já os fundos e gestoras locais seguem mais retraídos a comprarem ações nos follow-on e principalmente nos IPOs, de acordo com os banqueiros de investimento. A razão é que os saques nos fundos de ações e multimercados, que perderam bilhões em 2021, continuam fortes neste início de 2022. Só em janeiro, essas duas categorias tiveram saques líquidos de R\$ 8,7 bilhões, de acordo com a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS AVALIA MUDANÇAS NOS CONTRATOS COM DISTRIBUIDORAS, EM MEIO À JUDIALIZAÇÃO DO TEMA

A petroleira reajustou em cerca de 50% os preços do gás natural, nos novos contratos assinados com as distribuidoras, válidos a partir de janeiro

Por *Gabriela Ruddy e André Ramalho, Valor — Rio*

A Petrobras avalia mudanças nos contratos de fornecimento de combustíveis com as distribuidoras, disse o diretor executivo de comercialização e logística da estatal, Claudio Mastella.

O executivo explicou que os maiores clientes da companhia já têm cláusulas com operações comerciais flexíveis e adaptáveis.

“É natural que o nível de flexibilidade e adaptabilidade desses novos contratos vai evoluir de acordo com a evolução do próprio mercado brasileiro, assim como a evolução da regulação do mercado brasileiro”, afirmou Mastella, ao ser questionado se a empresa estuda adotar preços diferenciados para os diferentes distribuidores, à medida que novos atores entrem no refino.



Petrobras: Silva e Luna também destacou que 57% da geração de caixa da empresa serão direcionados a retornos para a sociedade — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

A petroleira reajustou em cerca de 50% os preços do gás natural, nos novos contratos assinados com as distribuidoras, válidos a partir de janeiro. Algumas concessionárias judicializaram a questão, para suspender o aumento dos preços.

Nesse sentido, o diretor de refino e gás natural da Petrobras, Rodrigo Costa Lima e Silva, afirmou que “a via negocial é a via preferencial” da companhia e que acredita na superação da disputa com as distribuidoras estaduais de gás natural em torno dos preços dos novos contratos.

Segundo o executivo, houve judicialização do tema por parte de quatro distribuidoras de gás e dois Estados, enquanto controladores das concessionárias.

Lima e Silva disse que o “caminho judicial não é o mais adequado” porque cria “condições temporárias artificiais de preços”. “A via negocial é a via preferencial que a companhia adota, buscamos convergir com esses clientes. Acreditamos que vamos conseguir superar esse momento e seguir adiante”, comentou, durante teleconferência com analistas.

Mastella aproveitou para dizer que a demanda por derivados segue robusta no país em janeiro e fevereiro, a exemplo do que ocorreu ao final do ano passado. “Seguimos atendendo compromissos contratuais com clientes e compartilhando papel de abastecer país com outras empresas”, disse.

De acordo com o diretor executivo de refino e gás natural, Rodrigo Silva, em janeiro o fator de utilização das refinarias da estatal foi de 86% e em fevereiro acumula 87%. “Vemos essa tendência se mantendo ao longo dos próximos meses”, apontou.

Atualmente, o mercado de refino vive uma abertura no país, com a venda de ativos da Petrobras.

Venda de refinarias

A Petrobras segue em conversas com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e com o mercado sobre o melhor momento para relançar as vendas de refinarias que foram encerradas sem sucesso, de acordo com o diretor financeiro, Rodrigo Araujo.

Entre os processos que não tiveram sucesso estão a venda da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar) e da Refinaria Abreu e Lima (Rnest).

“Esperamos evoluir em 2022 quanto ao melhor momento para relançar esses processos”, disse Araujo.

Em paralelo, a Petrobras segue com as negociações para a venda das Refinaria Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor) e da Refinaria Gabriel Passos (Regap), disse o diretor.



Ao todo, a Petrobras tem um acordo com o Cade para a venda de oito refinarias que correspondem a metade da capacidade de refino da estatal. A previsão da companhia é se desfazer dos projetos de refino fora do eixo Rio-São Paulo.

Até o momento, apenas três refinarias foram vendidas. A Acelen, que assumiu a Refinaria Landulpho Alves (Rlam), na Bahia, após a venda do ativo pela Petrobras, está atuando como esperado, de acordo com o diretor executivo de comercialização e logística da estatal, Claudio Mastella.

No final do ano passado, a Acelen assumiu a Refinaria Landulpho Alves (Rlam), na Bahia, após a venda do ativo pela Petrobras.

“A Petrobras tem todo o interesse em fazer ofertas à Acelen e tem sido muito competitiva. Isso deve continuar ao longo de 2022”, afirmou Mastella.

Ao todo, a Petrobras tem um acordo com o Cade para a venda de oito refinarias que correspondem a metade da capacidade de refino da estatal.

A previsão da companhia é se desfazer dos projetos de refino fora do eixo Rio-São Paulo. Até o momento, apenas três refinarias foram vendidas.

De acordo com o diretor financeiro da Petrobras, a empresa espera concluir a venda da Refinaria Isaac Sabbá (Reman) e da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX) em 2022.

Araujo disse que a expectativa também é assinar neste ano os contratos para a venda da Refinaria Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor) e da Refinaria Gabriel Passos (Regap), que seguem em negociação.

Plataformas

A Petrobras deve contratar este ano as três plataformas previstas para entrar em operação até 2026 que ainda não tiveram contratos assinados, de acordo com o diretor executivo de desenvolvimento da produção, João Henrique Rittershausen.

Ao todo, a estatal prevê iniciar operação em 15 novos navios-plataforma (FPSOs) em seis campos diferentes em cinco anos, conforme o plano estratégico divulgado ao final do ano passado.

Dessas, 12 unidades já estão contratadas. Não tiveram acordos assinados ainda apenas as unidades P-80, P-81 e P-82, previstas para começar a operar em 2026. Duas das unidades ainda sem contratos serão direcionadas para o campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, enquanto a terceira irá para o projeto de produção em águas profundas na Bacia de Sergipe-Alagoas.

O diretor confirmou que a empresa pretende cumprir as projeções de produção previstas no plano estratégico. “Temos confiança de que curva de produção prevista para os próximos anos será cumprida”, disse Rittershausen.

A companhia também estima que as paradas programadas em plataformas este ano devem permanecer em linha com recursos alocados em 2021, segundo o diretor executivo de exploração e produção, Fernando Borges.

Plano estratégico

O próximo plano estratégico da Petrobras poderá trazer discussões sobre os novos negócios em que a companhia vai apostar no cenário de transição para uma economia de baixo carbono.

“O próximo plano estratégico é o locus natural para discussão sobre novo motor de geração de caixa”, disse o diretor executivo de relacionamento institucional e sustentabilidade, Rafael Santos.



Nos últimos anos, grandes petroleiras internacionais têm buscado entrar em áreas como geração de energia solar e eólica e biocombustíveis, tendo em vista a transição energética.

Na semana passada, a gerente executiva de mudança climática da Petrobras, Viviana Coelho, disse que na visão da estatal a redução do consumo de petróleo e gás nos próximos anos no mundo será gradual, mas mesmo assim a companhia não deixa de olhar para novos mercados que estão crescendo.

Pré-sal

O aumento da participação do pré-sal na produção da Petrobras é importante para a geração de valor da companhia para os acionistas e a sociedade, afirmou o presidente da petroleira, Joaquim Silva e Luna, em teleconferência com analistas na manhã de hoje para comentar os resultados do ano de 2021.

Ao todo, o pré-sal foi responsável por 70% da produção da companhia no ano passado.

“A produção do pré-sal é mais competitiva e de alta qualidade, além de apresentar baixa intensidade de emissões de carbono”, afirmou o presidente.

O executivo destacou que a companhia vai continuar a entregar um “consistente crescimento” na produção da região e citou como exemplo o início das operações do navio-plataforma (FPSO) Carioca em agosto de 2021, no campo de Sépia, na Bacia de Santos, além da aquisição de participações nas áreas de Sépia e Atapu no segundo leilão de excedentes da cessão onerosa ao final do ano passado.

Nesse contexto, Silva e Luna também destacou que 57% da geração de caixa da empresa serão direcionados a retornos para a sociedade. Ontem, a companhia anunciou a proposta de distribuir R\$ 37,3 bilhões adicionais em dividendos, a serem pagos em maio. No total, a remuneração aos acionistas, pelos resultados alcançados em 2021, somará R\$ 101,4 bilhões, o maior nível da história da petroleira.

Segundo o presidente da Petrobras, a companhia hoje é muito mais sólida, investe de maneira responsável e é capaz de gerar valor.

“Se hoje somos capazes de alcançar resultados consistentes, é porque imprimimos racionalidade na gestão”, afirmou.

O diretor de exploração e produção da Petrobras, Fernando Borges, disse acreditar que os custos de extração da companhia no pré-sal devem estabilizar próximo a US\$ 5 o barril.

No quarto trimestre, a empresa registrou um aumento de 21% no indicador, ante o terceiro trimestre, para US\$ 5,26 por barril de óleo equivalente.

Preço do petróleo

A Petrobras busca estar preparada para cenários mais desafiadores para os preços de petróleo no mercado internacional, mas também busca gerar valor quando o cenário se torna mais favorável, afirmou o diretor executivo financeiro e de relacionamento com investidores, Rodrigo Araujo, em teleconferência sobre os resultados de 2021.

O executivo explicou que a companhia se programou para que os preços médios do barril de petróleo ficassem em cerca de US\$ 45 em 2021, mas que a média anual acabou ficando em US\$ 70 por barril.

“Já vivemos no passado momentos em que o barril ficou até acima dessa média. A diferença é a companhia estar preparada para poder atuar com ativos resilientes e capturar valor”, disse.



Nesse sentido, Araujo lembrou que a estatal segue com a estratégia de manter apenas projetos de exploração e produção de petróleo e gás que sejam rentáveis com o barril a US\$ 35.

O executivo também explicou que a alta de dólar tem impactos sobre as operações da companhia, mas disse que em 2021 esses efeitos foram menores do que no ano anterior.

“A apreciação do dólar frente ao real traz algum impacto nas nossas operações, mas isso não foi tão relevante quanto em 2020”, apontou.

Preço do combustível

A Petrobras seguirá praticando preços de combustíveis competitivos, ao mesmo tempo em que evita repassar volatilidades conjunturais aos consumidores, disse Mastella.

Na manhã de hoje, pela primeira vez em sete anos, o barril de petróleo tipo Brent, principal referência internacional, superou a barreira dos US\$ 100, como reflexo da crise entre a Rússia e a Ucrânia.

“Por questões geopolíticas, há uma elevação dos preços internacionais e, em paralelo, a desvalorização do dólar. Com esses dois movimentos, que se contrapõem, podemos manter os preços inalterados”, disse Mastella.

O executivo disse que a companhia vai precisar observar o mercado e o câmbio por mais tempo antes de realizar novos movimentos e destacou que não tem respostas “fáceis ou simples” nesse momento. “O momento atual, hoje em particular, trouxe uma volatilidade natural mais elevada que ainda estamos observando. O momento do mercado internacional é de extrema incerteza”, disse.

Mastella também lembrou que os preços praticados pela Petrobras nas refinarias não são o único componente que influencia os preços finais dos combustíveis aos consumidores.

“Até chegar ao consumidor final, ainda tem as parcelas de custo e margem de distribuição e revenda, e as parcelas de biocombustíveis, que têm outra dinâmica de preços e de lógica com os mercados internacionais inclusive. Cada um desses agentes tem liberdades de precificação, o que faz com que o preço final tenha uma dinâmica muitas vezes diferente da dinâmica na porta da refinaria ou da importadora”, explicou.

Braskem

Araujo afirmou que a companhia segue monitorando o melhor momento para retomar o processo de oferta de ações da Braskem, mas que ainda não é possível prever uma data para a operação devido à volatilidade do mercado neste momento.

A oferta secundária de ações da Braskem estava prevista para janeiro, mas foi adiada pela Petrobras e Novonor, sócias no ativo petroquímico.

Segundo Araujo, o ambiente de mercado “bastante desafiador” trouxe dificuldades para oferta da Braskem. A Petrobras, no entanto, segue comprometida em sair do capital da petroquímica.

O que temos feito é avaliar melhor momento de mercado”, disse Araujo, durante teleconferência com analistas.

O executivo também afirmou que a estatal e a Novonor conversam, enquanto a oferta não se concretiza, sobre como fortalecer governança da Braskem e que os sócios estão alinhados.

Endividamento

A Petrobras considera o perfil da dívida confortável, em termos de prazo, para os próximos anos, segundo Araujo.



“Conseguimos não só reduzir dívida mas alongar o endividamento para 13,4 anos”, afirmou o executivo na manhã de hoje.

A Petrobras atingiu em 2021 a meta de reduzir a dívida bruta para abaixo de US\$ 60 bilhões, com 15 meses de antecedência em relação ao prazo esperado. Ao final de dezembro, o endividamento bruto da estatal estava em US\$ 58,74 bilhões, e alavancagem, medida pela relação dívida líquida/Ebitda, de 1,1 vez.

Dividendos

A parcela adicional de dividendos anunciada pela Petrobras ontem reforça o compromisso da companhia em distribuir o resultado que gera, disse Araujo.

“Reforça nosso foco de cada vez mais fazer investimentos mais resilientes e distribuir o valor que geramos”, disse.

Ontem, a companhia anunciou a proposta de distribuir R\$ 37,3 bilhões adicionais em dividendos, a serem pagos em maio. No total, a remuneração aos acionistas, pelos resultados alcançados em 2021, somará R\$ 101,4 bilhões, o maior nível da história da petroleira.

A Petrobras pode avaliar uma distribuição extraordinária de dividendos ao final do ano, dependendo do cenário, segundo Araujo.

O executivo disse também que a companhia espera começar o ano de 2022 cumprindo a nova política de dividendos anunciada no ano passado, que prevê que a estatal pagará um valor equivalente a 60% da diferença entre o fluxo de caixa operacional e os investimentos sempre que a dívida bruta for igual ou inferior a US\$ 65 bilhões e houver lucro acumulado.

Pelas novas regras, o pagamento deverá ser feito trimestralmente.

Cessão onerosa

A Petrobras espera fechar no segundo semestre a venda para a chinesa Cnooc da parcela adicional, de 5%, no contrato de partilha de produção do excedente da cessão onerosa, para o Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. A previsão foi feita pelo diretor executivo de exploração e produção da Petrobras, Fernando Borges.

A opção pela compra foi anunciada em setembro e estava prevista no contrato assinado entre a Petrobras e a parceiras no leilão do volume excedente realizado em 2019. Na época do anúncio, a estimativa da Petrobras era receber US\$ 2,08 bilhões pelo acordo, mas o valor ainda será atualizado até o fechamento da operação.

Biorrefino

O diretor executivo de refino e gás natural da Petrobras, Rodrigo Silva, disse que o biorrefino já é uma realidade na companhia, com operações na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná.

O executivo lembrou que a estatal tem testes para a produção de combustíveis com menor teor de carbono junto a outras empresas, como a Vibra e a Viação Redentor.

“Vemos avanço significativo na Repar e seguiremos avançando com biorrefino nas refinarias de Cubatão e Paulínia”, afirmou Silva.

Ao todo, a Petrobras vai investir R\$ 600 milhões na modernização de ativos de refino para produção de derivados com menor índice de emissão de gases de efeito estufa, conforme o plano estratégico para o período de 2022 a 2026.

A empresa espera aumentar a capacidade de produção de combustíveis com baixo teor de enxofre em 1,32 bilhão de barris por dia (barris/dia) no período.

Produção

Araujo disse não ver espaço para antecipação da entrada em operação de novos sistemas de produção da companhia.

Ao todo, a estatal prevê iniciar operação em 15 novos navios-plataforma (FPSOs) em seis campos diferentes entre 2022 e 2026. Para este ano, está previsto o início apenas do FPSO Guanabara, no campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos. A unidade chegou ao campo no começo deste mês e deve começar a produzir ainda no primeiro semestre.

Margem Equatorial

A Petrobras entregou todos os estudos necessários para o licenciamento das perfurações na Margem Equatorial, segundo o diretor executivo de exploração e produção, Fernando Borges. Segundo ele, a expectativa é obter licenças no segundo semestre.

“Estamos nos preparando para um simulado pré-operacional no segundo semestre, com a expectativa de começar a perfuração tão logo a licença seja obtida”, afirmou Borges.

A companhia prevê que pode perfurar até 17 poços na região em cinco anos, segundo informações do plano estratégico 2022-2026. Sem grandes atividades exploratórias há décadas, a iniciativa marca o retorno dos investimentos da petroleira na Margem.

A região se estende do litoral do Rio Grande do Norte ao Oiapoque (AP) e inclui as bacias Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2022

MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,14% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 137,22 POR TONELADA

Principal matéria-prima do aço acumula valorização de 13,6% em 2022

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Leo Pinheiro/Valor

Os preços do minério ferro marcaram a segunda sessão consecutiva de alta no mercado à vista, com leve ganho nesta quinta-feira (24), apesar fraca atividade comercial nos portos chineses.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro teve ganho de 0,14% no porto de Qingdao, para US\$ 137,22 a tonelada. No

acumulado do mês, contudo, o desempenho é negativo e a commodity exhibe baixa de 6,5%.

Em 2022, a principal matéria-prima do aço exhibe valorização de 13,6%. Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados para maio encerraram o dia com ganho de 0,4%, a 703 yuan por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2022

VESTAS ESTÁ DE OLHO EM HIDROGÊNIO VERDE E 'OFFSHORE'

Planos de longo prazo incluem uma nova fábrica de equipamentos para eólicas de alto-mar
Por Robson Rodrigues — De São Paulo



Brasil pode se tornar o maior hub de exportação de hidrogênio verde do mundo, diz Ricotta, presidente da Vestas — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Mesmo enfrentando um ano complicado para o setor eólico com alta de preços das commodities e problemas no transporte internacional, a fabricante de aerogeradores Vestas fechou 2021 com um dos melhores anos da história. Agora os planos de longo prazo incluem uma nova fábrica de equipamentos para eólicas de alto-mar (offshore) e hidrogênio verde.

O presidente da companhia na América Latina, Eduardo Ricotta, acredita que a região terá protagonismo nas futuras soluções eólicas em alto-mar ("offshore") e para o mercado de hidrogênio verde.

Em conversa com o Valor, o executivo disse que a empresa já visualiza uma nova frente de negócios com a possibilidade de uma unidade focada no segmento. "Estamos fazendo estudos de fabricação local mapeando onde teremos os melhores recursos para saber exatamente o local da fábrica, pois os equipamentos são grandes e a fabricação precisa ser próxima do local onde serão as instalações", afirma.

Para ele, o decreto do governo federal 10.946/2022, com as principais diretrizes para exploração de eólicas em alto-mar no Brasil, sinaliza que o projeto de novas instalações pode sair do papel, porém este será um mercado de longo prazo. Agentes do mercado falam em leilões A-7, ou seja, que poderão fornecer energia em sete anos após o certame.

O executivo avalia que é preciso haver um arcabouço regulatório mais maduro e menos burocrático para que a empresa concretize seus planos. "Hoje, é preciso passar por muitas áreas para obter as licenças. Se tivéssemos um ambiente com tudo concentrado em um local, que é o que vemos em outros países, ajudaria bastante a desenvolver o 'offshore' no Brasil", diz.

A fabricante dinamarquesa se interessa também por hidrogênio verde. Neste contexto, Ricotta é categórico ao afirmar que o Brasil terá o custo mais barato para produzir hidrogênio verde no mundo pela qualidade dos ventos alísios que sopram no Nordeste brasileiro. "O Brasil pode se tornar o maior hub de exportação de hidrogênio do mundo. Além disso, o Nordeste está bem localizado em relação aos principais mercados mundiais".

Só em dezembro de 2021 a Vestas fechou contratos com a Renova Energia, Elera Renováveis, 2W, Alstom, entre outras. "O ano de 2021 foi recorde da Vestas no Brasil com a implantação de 2 gigawatt (GW) de entregas e instalação de turbinas, a maior entrega da companhia no mundo para um único país. Isso tudo com pandemia e oscilações."

A empresa sozinha adicionou 50% da capacidade eólica no Brasil em 2020 e 2021, o plano agora é expandir as fronteiras para outros mercados. Com menos de um ano no cargo, Ricotta tem a missão de comandar uma nova estrutura operacional na América Latina inaugurada no início de janeiro de 2022. O objetivo é melhorar o foco e a proximidade com os clientes.

Ricotta alerta que 2022 será um ano tão desafiador quanto foi em 2021. O executivo não abre os números de investimentos, mas diz que a empresa trabalha com a duplicação de fornecedores em áreas mais sensíveis, contratos de longo prazo e capacidade fixa para evitar que atrasos voltem a ocorrer.

Há outras barreiras a serem superadas. O Brasil e o Chile são mercados consolidados, mas o México tem oferecido barreiras para a expansão das renováveis. A Colômbia começa a dar os primeiros passos no setor, mas o Peru ainda engatinha. Por fim, a Argentina que, após um período de estagnação, voltou recentemente a desenvolver sua indústria eólica.

“Já operamos em 20 países da América Latina. Temos muitos desafios, já que cada país tem sua moeda e regras (...). O importante a destacar é o potencial da região. Cerca de 6% de toda energia gerada aqui vem de eólicas e na Europa é o dobro. Temos o potencial de dobrar este número e o nosso vento é muito melhor”, afirma.

O trauma do setor elétrico com a crise hídrica que o Brasil atravessou ano passado pode inclusive puxar uma demanda de aerogeradores, já que grandes geradoras hidráulicas estiveram pressionadas durante o período seco e algumas precisaram comprar energia no mercado de curto prazo para honrar os contratos. Neste contexto, importantes companhias colocam metas de diversificação da matriz para outras fontes renováveis.

“Vemos também uma migração para autoprodução das empresas dentro de seus planos de redução de custos, além da agenda ESG [sigla em inglês que significa ambiental, social e de governança] que mostra que a produção de fontes renováveis terá cada vez mais valor para os consumidores. Não tenho dúvida que a crise hídrica foi uma grande oportunidade, sim, pela importância de ter outras fontes de energia”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 24/02/2022

GERDAU PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 4,5 BILHÕES EM 2022

Companhia informa que os investimentos realizados em 2021 totalizaram R\$ 3 bilhões, 14% menos que os R\$ 3,5 bilhões previstos inicialmente

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação

A Gerdau pretende elevar consideravelmente os investimentos executados em 2022, para R\$ 4,5 bilhões, incluindo cerca de R\$ 500 milhões que seriam desembolsados no ano passado e acabaram postergados por causa do agravamento da pandemia de covid-19 e da persistência de gargalos nas cadeias de suprimento no mundo.

Conforme a siderúrgica, os investimentos realizados em 2021 totalizaram R\$ 3 bilhões, 14%

menos que os R\$ 3,5 bilhões previstos inicialmente.

Os R\$ 4,5 bilhões que serão investidos neste ano serão destinados a manutenção e expansão e atualização tecnológica, neste caso com foco em crescimento da produção, aumento de rentabilidade e modernização de plantas.

No ano, os investimentos com “retorno ambiental”, segundo a siderúrgica, vão superar R\$ 800 milhões, com alta de 33% frente ao valor desembolsado em 2021 com a mesma finalidade.

“Estes investimentos contemplam expansão de ativos florestais, atualização e aprimoramento de controles ambientais, incrementos tecnológicos que resultam em eficiência energética e redução de emissões de gases do efeito estufa”, informou, em fato relevante.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2022



DIÁRIO DO NORDESTE - CE

PECÉM ASSINA PRÉ-CONTRATO PARA A CONSTRUÇÃO DE REFINARIA DE PETRÓLEO

Por Egídio Serpa, egidio.serpa@svm.com.br 17:00 / 23 de Fevereiro de 2022. Atualizado às 17:08 / 23 de Fevereiro de 2022

A Noris Energy, empresa brasileira controlada por capital israelense, investirá US\$ 400 milhões na implantação do projeto.



Legenda: Para o secretário Maia Júnior, a refinaria da Noris Energy será muito importante para o Ceará e, principalmente, para o Pecém

Foto: Carlos Marlon

Empresa brasileira controlada por capitais israelenses, a Noxis Energy assinou nesta quarta-feira pré-contrato com a Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Clipp S/A), para a

implantação de uma refinaria de petróleo que terá, inicialmente capacidade para produzir 100 mil barris diários.

A Noris Energy tem, também, intenção de construir uma unidade de refino semelhante em Sergipe, onde pretende investir UD\$ 600 milhões.

O secretário do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Governo do Ceará, Maia Júnior, que transmitiu esta informação à colua, disse que, “agora, a CIPP S/A e o governo cearense esperam que a Noris Energy acelere as providências para a apresentação do seu projeto para a obtenção do licenciamento ambiental”.

Maia Júnior também disse que a Noris deve tratar de desenvolver os projetos de engenharia e de construção, para o que deverá celebrar contratos com as empreiteiras que escolher.

"Essa refinaria será muito importante para o Ceará e, rincipalmente para o Complexo do Pecém.

O combustível a ser produzido pela refinaria da Noris no Pecém será o “marine fuel”, óleo destinado ao abastecimento de navios de grande porte, Ele é produzido pela destilação a vácuo, com posterior diluição.

Fonte: Diário do Nordeste – CE

Data: 24/02/2022

COM IMPASSE NA LICITAÇÃO, ANEL VIÁRIO SEGUE SEM PREVISÃO DE RETOMADA DE OBRAS

Por Samuel Quintela, samuel.quintela@svm.com.br 13:00 / 23 de Fevereiro de 2022.

Governador Camilo Santana afirmou que o Estado está negociando com o Dnit os detalhes da próxima licitação



Legenda: Obras do Anel Viário já duram mais de 10 anos

Foto: Thiago Gadelha

Após passar por dois processos licitatórios sem sucesso, o Anel Viário de Fortaleza ainda espera um acordo entre os órgãos responsáveis do Governo do Estado e do Governo Federal para que um novo edital possa ser montado e as obras sejam retomadas e concluídas.

As obras do Anel Viário de Fortaleza se arrastam desde 2010.

Segundo a Superintendência de Obras Públicas (SOP), uma nova reunião com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) está marcada para "os próximos dias".

Segundo o governador Camilo Santana, que garantiu a destinação de recursos por parte do Estado, tanto para o Anel Viário de Fortaleza quanto o do Cariri, afirmou que o projeto ainda depende de uma atualização da tabela de valores que será utilizada.

O chefe do Executivo estadual indicou que o modelo usado pelo Dnit estaria defasado, mas que as negociações com a SOP para utilização da tabela do Estado já estão em andamento.

A inflação de custos no setor da construção civil, registrado no mercado global durante a pandemia, foi apontada como uma das explicações para o desencontro nos valores das tabelas do Estado e da União.

"Tivemos a licitação, mas foi deserta, mas temos um problema com a tabela usada porque lá é uma BR então temos de usar os dados nacionais, mas segundo informações que me repassaram, a tabela do Dnit está defasada em relação à da Seinfra, no Estado. Como lançamos a licitação e foi deserta, porque os preços da construção subiram muito, o secretário de infraestrutura está negociando com o Dnit para que a gente possa usar a tabela da Seinfra para que possamos retomar as obras", afirmou Camilo.

ANDAMENTO DAS OBRAS

Em relação ao que falta ser construído no Anel Viário de Fortaleza, o governador mencionou poucas etapas, o que pode indicar que a obra está perto da conclusão.

Procurada para comentar o estágio da obra, no entanto, a SOP evitou mencionar uma estimativa de conclusão a partir do momento de finalização de um novo processo licitatório, mas destacou as etapas já entregues.

Já sobre as obras no Cariri, Camilo afirmou que o Estado já está trabalhando no edital para a última etapa do projeto, e que a terceira etapa deverá ser inaugurada em breve.

"Falta pouca coisa em Fortaleza. Faltam as alças dos viadutos e algumas conclusões de ciclovias e outros trechos. Já o Anel Viário no Cariri, falta só ligar a energia da terceira etapa e já começamos a quarta etapa, que liga a divisa de Barbalha e Juazeiro ao Aeroporto, e já estamos elaborando o projeto para licitar a última etapa para terminar o projeto. Mas os recursos para ambos os projetos está garantido", disse.

ORGANIZANDO ESFORÇOS



Sobre a operação das obras do Anel Viário de Fortaleza, a SOP destacou que já foram entregues "as conexões com as CEs-040/010, 060 e 065, além da liberação para tráfego em pista duplicada em toda a extensão de 32 km do Anel Viário". Além disso, a Superintendência destacou a relação entre os entes Estadual e Federal, destacando que uma nova reunião será realizada nos próximos dias.

O objetivo, como adiantou o governador, é discutir as adaptações e modelos da próxima licitação.

CONFIRA A NOTA DA SOP NA ÍNTEGRA:

"A Superintendência de Obras Públicas e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) trabalham em conjunto para viabilizar a conclusão dos serviços remanescentes dos 32 km do Anel Viário, trecho da BR-020, que se conecta às rodovias BRs-116 e 222 e CEs-010, 040, 060 e 065. Uma nova reunião sobre o assunto deve ser realizada nos próximos dias.

Conveniada através do Termo de Compromisso nº 767/2011, a obra de duplicação é realizada por meio de parceria entre Dnit e SOP. O Dnit é responsável pelos projetos e repasse dos recursos. À SOP cabe contratação e fiscalização da execução da nova pista.

Desde 2019, foram entregues as conexões com as CEs-040/010, 060 e 065, além da liberação para tráfego em pista duplicada em toda a extensão de 32 km do Anel Viário. Restam a execução de algumas alças, retornos e acessos, além de ciclovia e acabamentos.

A ampliação da capacidade do Anel Viário (BR-020) é fundamental para o fortalecimento do corredor logístico na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), proporcionando também a ligação entre os portos do Pecém e do Mucuripe".

Fonte: Diário do Nordeste – CE

Data: 24/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SISTEMA DE CONTROLE ADUANEIRO PODE GERAR CUSTOS ADICIONAIS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022



Arquivo/Divulgação

Obrigatoriedade de implementação do SICA em recintos alfandegados é apontada como um dos impactos da portaria 143 da Receita Federal, publicada na última semana.

A portaria 143/2022 da Receita Federal, que estabelece normas gerais e procedimentos para o alfandegamento de local ou recinto, foi vista como uma evolução da portaria RFB 3.518/2011 pelos agentes diretamente impactados. Em contrapartida,

a obrigatoriedade de implementação do Sistema informatizado de controle aduaneiro (SICA) pode gerar custos adicionais. A nova portaria prevê ainda o tratamento diferenciado pelos recintos alfandegados às empresas certificadas como Operador Econômico Autorizado (OEA), tanto transportadores quanto importadores e exportadores, na liberação das cargas. Porém, a regulamentação ainda será feita pela Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana).

Numa primeira análise, a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) destacou o aperfeiçoamento dos procedimentos da Receita, em alinhamento com as boas práticas



adotadas no Acordo de Facilitação do Comércio Mundial, e a modernização do processo de liberação das cargas sob controle aduaneiro nos recintos e o ambiente de negócios desses locais.

Na avaliação da Abtra, a maior novidade é a oficialização do chamado módulo 'Recintos', que inverte a dinâmica de disponibilização e obtenção dos dados relativos ao controle aduaneiro, a partir da concentração e integração entre os sistemas de controle dos recintos e os sistemas de controle da Receita Federal em tempo real. Até então, era a Receita que capturava as informações nos sistemas dos recintos. Com a nova norma, os recintos que deverão transmiti-las para a base de dados do órgão federal.

Outra mudança importante, de acordo com a associação, é a adoção da conferência física remota das cargas pelos fiscais da Receita, o que exige que o recinto disponibilize um sistema informatizado de gravação de imagens e comunicação por voz. O diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, disse que esse procedimento despontou em meio à pandemia da Covid-19, inspirado num projeto piloto da associação (Confere), iniciado em 2017 com a Alfândega de Santos.

A portaria 143 permite que os recintos passem a armazenar cargas nacionais em convivência com as cargas já nacionalizadas e com aquelas que estão sob controle aduaneiro. "Isso abre novas perspectivas de negócio para os recintos alfandegados no aproveitamento de suas áreas, uma vez que os volumes armazenados nesses locais aguardando a liberação têm reduzido significativamente em virtude das novas tecnologias e processos, como o despacho sobre águas", analisou Caputo. A Abtra destacou que, além da segregação física das áreas de armazenagem por meio de muros, cercas e eventuais delimitações, a norma estabeleceu a possibilidade de segregação feita virtualmente, por meio de um sistema informatizado interno do recinto que permita identificar prontamente os bens e mercadorias nesses locais.

Jeniffer Pires Cotta, sócia do Kincaid Mendes Vianna Advogados, considera como maiores novidades da nova portaria a utilização obrigatória do SICA e a extensão dos prazos de análise de novos pedidos de alfandegamento, por parte da Receita Federal do Brasil. O prazo para o requerimento de alfandegamento, de acordo com a normativa anterior, era de aproximadamente 105 dias. Com a nova norma, o prazo passa para aproximadamente 130 dias. Os recintos alfandegados abrangem, em especial, portos, aeroportos, pontos de fronteira e locais de zona secundária utilizados para movimentação de bens ou pessoas procedentes ou destinadas ao exterior.

A advogada acredita que os administradores desses recintos serão diretamente impactados pelas novas disposições. Além destes agentes, a norma atingirá os responsáveis pela implementação e operação em cada recinto do SICA, cujas informações devem ser disponibilizadas em tempo real para a RFB. "A própria Receita será positivamente afetada, passando a realizar grande parte de suas atividades de fiscalização de forma remota, justamente através desse sistema", comentou. Para Jeniffer, o maior impacto da nova portaria pode ser os custos adicionais com a obrigatoriedade de implementação desse sistema.

O diretor-executivo da Abtra prevê que a portaria 143 deverá acarretar novos ônus aos recintos, que precisarão providenciar instalações, sistemas informatizados e armazenamento adicional para atender às novas exigências de alfandegamento. Caputo ressaltou que a grande preocupação do setor são os custos inerentes à transmissão dos dados do módulo 'Recintos' para a Receita Federal em tempo real, que ainda será normatizada pela Coana, conforme disposto no artigo 18 da portaria, podendo elevar os gastos com a operação das cargas e, em última instância, aumentar o Custo Brasil.

Jeniffer, do Kincaid, acrescentou que foi incluída na norma a possibilidade de alfandegamento discricionário, que representa uma autorização para movimentação de bens e viajantes, despacho aduaneiro e operação de regimes especiais aduaneiros em portos, aeroportos e pontos de



fronteira não alfandegados. “Empresas em regime de transição podem se beneficiar desta modalidade para manutenção de suas operações, por exemplo”, analisou a advogada.

Ela disse que a nova norma manteve certos entraves com relação ao tipo de outorga que o administrador do recinto precisa obter para fins de requerer o alfandegamento, limitando-se a prever os casos de “concessão, permissão, delegação, arrendamento, cessão, direito de passagem, licença ou autorização”. Com isso, as situações atípicas, a exemplo de administradores que operam com base em decisões liminares ou outros tipos de determinações e acordos, não estão abarcadas e têm o potencial de virar alvo de contestação judicial.

Jeniffer salientou que a portaria RFB 143/2022 estabelece o prazo de seis meses para adequação aos requisitos técnicos e formais, por parte dos recintos já alfandegados e daqueles que têm pedido de alfandegamento pendente de análise pela RFB. A advogada observa que estes pontos incluem conformidade com as exigências quanto à segregação e proteção da área do recinto; equipamentos e instalações disponibilizados para movimentação e permanência de cargas, veículos e pessoas; e disponibilização de instrumentos de inspeção não invasiva, de modo que o prazo de seis meses não deve gerar uma preocupação exacerbada.

Por outro lado, foi estabelecido pela portaria que o SICA deve ser implementado e estar apto a operar até 20 de junho de 2022. “Este prazo de quatro meses requer uma atenção maior, uma vez que será necessário um investimento alto, por parte do administrador do recinto, em câmeras, sensores, catracas e demais equipamentos de monitoramento e vigilância do recinto”, comentou Jeniffer.

A Abtra ressaltou que, embora a portaria entre em vigor em março, a maioria de suas exigências, como diz o próprio texto, terão de ser atendidas no prazo de até seis meses contados da data da publicação. O módulo ‘Recintos’, por exemplo, deverá ser utilizado obrigatoriamente a partir de 20 de junho, mas já vinha sendo desenvolvido em parceria com a iniciativa privada, inclusive com a disponibilização de um ambiente de homologação e teste pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

“A expectativa do mercado era que ele se tornasse efetivo já em fevereiro. Assim, a data que consta na portaria dá maior prazo para que o setor possa se adaptar ao procedimento”, contou Caputo. Por outro lado, ele explicou que novas obrigações e implementações como, por exemplo, a armazenagem de dados e imagens do SICA por um período de 180 dias, em vez dos 90 dias atuais, poderão demandar tempo superior aos seis meses previstos na norma para a conclusão das adaptações. A publicação da portaria 143 também vem acompanhada da edição da instrução normativa 2.064 da Receita, que revoga a IN 682/2006, dispensando os recintos de realizar as auditorias anuais de seus sistemas informatizados de controle aduaneiro. Para a Abtra, esse ponto significa redução de burocracia e de custos aos recintos, sem comprometer a celeridade do controle aduaneiro.

A nova portaria impacta todas as empresas privadas e órgãos públicos envolvidos e interessados no processo aduaneiro de controle e liberação de cargas e de trânsito de passageiros em áreas alfandegadas. Nessa medida, a Abtra entende que a norma vai exigir a atualização das atividades das equipes técnicas dos recintos alfandegados, dos operadores portuários e aeroportuários, que também administram recintos, dos proprietários das cargas e seus representantes, além de todos os agentes públicos fiscalizadores envolvidos com o fluxo dessas cargas nos portos, aeroportos e pontos de fronteira.

A associação avalia que, ao oferecer uma solução efetiva para que a Receita concentre, por meio do módulo ‘Recintos’, todas as informações de controle aduaneiro, essa portaria avança significativamente em relação à normativa anterior (ADE 02/2003) na desburocratização, facilitação e agilização dos processos de liberação das cargas nos recintos. Para a Abtra, a mudança garante maior celeridade ao gerenciamento de riscos e melhora a segurança aduaneira. “Ao mesmo tempo em que o novo processo de importação — em fase de implantação pelo Portal

Único de Comércio Exterior — poderá diminuir a necessidade de armazenagem alfandegada, que é o carro-chefe da atual remuneração dos recintos alfandegados, a nova norma atende à necessidade do setor ao possibilitar o desenvolvimento de novos modelos de negócio para os recintos”, disse Caputo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2022

TEMPO DE PERMANÊNCIA DE CONTÊINERES SUBIU NOS ÚLTIMOS MESES, CONSTATAM AGENTES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23 Fevereiro 2022



Principal causa, segundo analistas, são os congestionamentos em portos dos EUA, Ásia e Europa. Índice médio de navios que chegam fora da janela de atracação nos terminais de Santos pode chegar a 50%.

O tempo de permanência média do contêiner no pátio (dwell time) tem subido nos últimos meses, em razão principalmente dos congestionamentos em portos dos Estados Unidos e da Europa. A DP World Santos estima índice médio de até 50% de navios que chegam fora da janela de atracação nos

terminais de Santos. O presidente da operadora, Fabio Siccherino, disse que até a pandemia os navios conseguiam chegar dentro das janelas. O cenário, no entanto, se inverteu e muitos navios de longo curso têm chegado com atrasos à costa brasileira, impactando o tempo em que as cargas ficam represadas nos pátios.

Ele explicou que se um terminal recebe as cargas para exportação e o navio não chegou ao porto no tempo programado, pode ocorrer, por exemplo, de chegar outro navio de importação, que descarregará a carga, ao mesmo tempo que o gate poderá ser aberto para outro navio de exportação que estiver a caminho e necessitar depositar sua carga. Esses desencontros, muitas vezes, congestionam a retroárea e reduzem a capacidade de movimentação do terminal.

O presidente da DP World Santos salientou que o aumento do dwell time não tem relação com dificuldades para nacionalizar contêineres de importação. Siccherino disse que isso tem acontecido porque a carga chega em quantidades mais concentradas e porque alguns importadores, muitas vezes, não possuem capacidade para receber todo o lote de maneira rápida e armazená-lo em suas próprias instalações.

“O uso do terminal portuário ou de outras áreas como armazenagem intermediária faz com que aumente esse tempo médio, reduzindo a capacidade do terminal, que foi feito para carregar e descarregar com eficiência”, ressaltou o executivo, na última 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.

Na ocasião, Siccherino ponderou que essas questões reforçam a importância de sistemas Duimp (Declaração Única de Importação) e OEA (Operador Econômico Autorizado), que facilitam o processo de nacionalização de cargas e ajudam a disponibilizar a carga para o importador de maneira mais rápida. O executivo observa uma série de melhorias dentro do acordo de facilitação de comércio que resultaram na redução da quantidade de dias necessários para nacionalização de cargas. Siccherino percebe que grandes importadores dificilmente passam de três dias para nacionalizar suas cargas, porém acabavam optando por deixá-las mais dias armazenados no porto quando havia capacidade ociosa. “Se conseguirmos reduzir o dwell time e se tivermos navios maiores operando com consignação maior, aumentaremos a capacidade”, afirmou.

O coordenador do Comus/ACSP, José Cândido Senna, lembrou que por volta de 2013, pouco antes da Embraport (atual DP World Santos) e da BTP entrarem em operação, havia registros no comitê de um dwell time médio de até 17 dias, considerando o período entre a presença de carga no terminal e a saída no gate. “Com essa desorganização, descumprimento de janelas e cancelamentos, acompanhamos que o dwell time médio está aumentando”, apontou Senna.

O consultor Leandro Carelli Barreto, da Solve Shipping, comentou que o melhor plano possível para ganho de produtividade esbarra no fato de o terminal não ter controle sobre os navios que saem atrasados de portos estrangulados da Ásia, da Europa ou dos Estados Unidos. “Hoje, grande parte desse ganho de produtividade foge à ingerência de qualquer pessoa no Brasil porque esses navios estão fora de janela por conta dos congestionamentos no exterior”, analisou Barreto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2022

EUA CONCEDERÃO US\$ 450 MILHÕES EM FINANCIAMENTO PARA DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022



Porto de Los Angeles

A Administração Marítima do Departamento de Transportes dos EUA (Marad) anunciou financiamentos que somam US\$ 450 milhões para projetos relacionados a portos por meio do Programa de Desenvolvimento de Infraestrutura Portuária (PIDP) – de longe o maior investimento já feito no programa.

Este financiamento é possibilitado pela Lei de Infraestrutura Bipartidária do presidente Biden e é quase o dobro do investimento do ano passado no PIDP para estados e autoridades portuárias. A Lei de Infraestrutura Bipartidária investirá US\$ 17 bilhões em portos e hidrovias.

Os subsídios do PIDP são concedidos de forma competitiva para apoiar projetos que melhorem a movimentação de mercadorias nos portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2022

NAVIOS FICAM VAZIOS POR SEMANAS À ESPERA DE SOJA BRASILEIRA ATRASADA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022



Um acúmulo de navios esperando para carregar soja de alguns portos brasileiros está chegando a níveis quase recordes, já que o maior exportador de grãos do mundo luta para colher e embarcar a safra desta temporada devido ao clima extremo.

Segundo a Bloomberg, após problemas na colheita e fortes chuvas que dificultaram a secagem e o transporte dos grãos, alguns navios estão esperando há mais de 40 dias por suas

cargas. Isso é significativamente mais longo do que os sete a 15 dias típicos, resultando em prazos de entrega mais longos, prêmios mais altos e custos crescentes para os compradores.

Os atrasos no embarque ocorrem porque o mau tempo afetou as safras desta temporada, com fortes chuvas no estado de Mato Grosso atrasando a colheita ainda mais do que o previsto, já que os grãos úmidos precisam ser secos antes de serem transportados para os portos. Embora a colheita do estado esteja mais adiantada do que estava no ano passado, ainda está atrás do que os especialistas esperavam.

O país agora deve exportar 7,2 milhões de toneladas este mês, abaixo da previsão de 9 milhões de toneladas feita em janeiro.

Devido à fila de várias semanas para o carregamento, algumas grandes tradings estão retirando cargas do Porto de Santos e enviando-as para portos do Arco Norte, como Itaqui e Barcarena.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2022

DREWRY: ARMADORES FECHAM 2021 COM LUCRO DE US\$ 190 BILHÕES

Da Redação NAVEGAÇÃO 24 Fevereiro 2022



As empresas de navegação marítima geraram cerca de US\$ 190 bilhões em lucros anuais e cerca de US\$ 130 bilhões em caixa em 2021, obtidos principalmente cobrando preços mais altos, disse a consultoria Drewry.

Os últimos resultados trimestrais anunciados pelas principais transportadoras de contêineres destacam a reversão da sorte de um setor que passou de retardatário financeiro a um dos setores de negócios mais lucrativos da economia global, segundo a Drewry.

A análise dos resultados para os armadores e as taxas de frete reforça a visão de que os lucros elevados das transportadoras marítimas são o resultado de taxas de frete mais altas — não maiores volumes de negócios, serviços adicionais ou custos mais baixos. Por exemplo, nem a Maersk nem a Hapag-Lloyd transportaram mais contêineres no último trimestre de 2021 do que no mesmo trimestre de 2020.

A Drewry estima que a indústria de transporte marítimo produziu lucros de cerca de US\$ 190 bilhões em 2021, dos quais US\$ 56 bilhões foram gerados apenas no trimestre.

A Maersk sozinha reportou um fluxo de caixa operacional de US\$ 22 bilhões (antes do capex) e fluxo de caixa livre de US\$ 16 bilhões (após o capex) em todo o ano de 2021. Se outras operadoras tivessem o mesmo nível de fluxo de caixa por TEU, isso significaria que o mercado global de transporte marítimo estaria produzindo um fluxo de caixa livre total de cerca de US\$ 130 bilhões por ano.

A maioria das principais transportadoras está investindo em capacidade adicional de navios para o futuro. Mais de 600 navios porta-contêineres, agregando mais de cinco milhões de TEUs de capacidade, estão sendo encomendados aos estaleiros.

As transportadoras marítimas investiram cerca de US\$ 20 bilhões em novos navios e cerca de US\$ 10 bilhões em novos contêineres em 2021, informou a Drewry.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 0265/2022
Página 68 de 68
Data: 24/02/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006