

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 040/2022
Data: 25/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É PRORROGADA PELA SEGUNDA VEZ.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	4
ANTAQ APROVA REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DO DNIT NO PARÁ.....	4
XXVIII COOPERA PORTOS VAI TRATAR DOS NOVOS DESAFIOS DO SETOR E DA QUESTÃO AMBIENTAL	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	6
GOVERNO FEDERAL GARANTE VERBA PARA PROJETO DO NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE DOURADOS (MS).....	6
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	7
DESESTATIZAÇÃO - AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE CONTRATO DE CONCESSÃO DOS CORREIOS	7
POLÍCIA FEDERAL RECEBE SEGUNDO JATO RECUPERADO EM OPERAÇÃO COM SEGURO DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO.....	8
CAMPUS PARTY REÚNE ESPECIALISTAS EM TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DO GOVERNO BRASILEIRO	9
DOU - LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022.....	10
DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL - UM NOVO PAPEL PARA AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS	12
HUB - CURTAS	13
<i>FILIAÇÃO DEFINIDA</i>	13
<i>DEIXANDO O GOVERNO</i>	13
<i>LUCRO I</i>	13
<i>LUCRO II</i>	13
ABTP DEFENDE MENOS RESTRIÇÕES PARA ARRENDATÁRIAS NO LEILÃO DO PORTO DE SANTOS.....	13
LEILÃO DE TERMINAL: PARANAGUÁ PROJETA EXPORTAR 40,5 MILHÕES/T DE GRÃOS EM 35 ANOS	15
CONTRATO: R\$ 492,6 MILHÕES PRAZO: 35 ANOS MOVIMENTAÇÃO EM 2057: 85 MILHÕES/T.....	16
CONCESSÃO DA PAR 32 SERÁ NO DIA 30	17
B3 TERÁ QUARTA-FEIRA PORTUÁRIA.....	18
PORTO DO ITAQUI GANHA NOVO PONTO DE ATRACAÇÃO E AMPLIA TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS	18
VENDA DIGITAL DE VEÍCULOS	20
EM PORTUGAL, TRANSITÁRIOS ENFRENTAM NOVA REALIDADE PROFISSIONAL.....	20
OPINIÃO - GOVERNANÇA - PORT CORPORATIZATION.....	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	22
SANTOS PROPÕE MUDANÇAS NA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DE SOLO.....	22
COSCO LANÇA PORTA-CONTENTORES ELÉTRICOS DE 700 TEU	24
MAERSK IMPLANTARÁ 300 CAMINHÕES ELÉTRICOS EM PARCERIA COM A EINRIDE.....	25
PORTO DE SANTOS: INFRAESTRUTURA COMPETITIVA IRÁ IMPULSIONAR COMÉRCIO EXTERIOR, AFIRMA PRESIDENTE DA MAERSK	26
CONAB VÊ ALTA DE MAIS DE 20% NOS PREÇOS DO FRETE MARÍTIMO	27
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATÉ 28 DE MARÇO	28
NAVAL PORTO ESTALEIRO	28
EPL ENTREGA AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ESTUDOS PARA PRIVATIZAÇÃO DE TRECHO AQUAVIÁRIO NO PORTO DE PARANAGUÁ, COM ESTIMATIVAS PARA AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA.....	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	30
ESTADOS DRIBLAM DESONERAÇÃO COM NOVO ICMS DO DIESEL.....	30
RIO GRANDE DO SUL ASSINA NOVO MEMORANDO PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO VERDE	32
POTENCIAL ATÉ 1 BI DE BARRIS EM SERGIPE É AVALIAÇÃO UNILATERAL DA MURPHY OIL, ESCLARECE ENAUTA	35
TOTALENERGIES VAI MANTER NEGÓCIOS DE GÁS NA RÚSSIA, DIZ POUYANNÉ.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ	38
GOVERNO LANÇA MEDIDAS QUE FACILITAM HOME OFFICE E LIBERAM CONTRATAR POR PRODUÇÃO	38
EUA E UNIÃO EUROPEIA ASSINAM ACORDO DE FORNECIMENTO DE GÁS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DA RÚSSIA	40
UCRÂNIA DIZ QUE DESTRUIU GRANDE NAVIO DE GUERRA RUSSO EM PORTO NO MAR DE AZOV	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	43
BELO MONTE ALERTA SOBRE RISCO DE MEGAPROJETO DE OURO AO LADO DA USINA	43
PRIVATIZAÇÃO DA CODESA NO ES RECEBE DUAS PROPOSTAS PARA LEILÃO QUE ACONTECE NO DIA 30	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 040/2022
Página 3 de 62
Data: 25/03/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

GOVERNO PRESSIONA CONGRESSO A RECOMPOR ORÇAMENTO E SEGURA SOCORRO EMERGENCIAL A AGRICULTORES	46
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
SUPERGASBRAS TERÁ TERMINAL DE GLP NO PORTO PECÉM.....	47
PRAZO PARA LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS GERA CRÍTICAS	49
PIONEIRA, PRIVATIZAÇÃO DA CODESA DEVE ATRAIR GRUPOS FINANCEIROS	50
PPPS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA DEVEM BATER R\$ 1,8 BI	51
FRETE PARA IMPORTAR FERTILIZANTE DA EUROPA SOBE ATÉ 20%	53
ENAUTA: AVALIAÇÃO DE BLOCO NA BACIA SERGIPE-ALAGOAS SÓ SERÁ CONHECIDA APÓS PERFURAÇÃO.....	54
ALTA PROMETIDA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL JÁ ERA PREVISTA ANTES DA GUERRA, INDICAM AUTORIDADES ...	54
FOLHA DE PERNAMBUCO - PE.....	55
SUAPE DESTACA CRESCIMENTO DE 11,52% NA RECEITA NO ÚLTIMO ANO.....	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	56
GOVERNO PROMULGA REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM E PRORROGAÇÃO DO REPORTO	56
APOIO MARÍTIMO MANTÉM 91% DA FROTA COM BANDEIRA BRASILEIRA	57
SBM OFFSHORE VENDE PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA NO FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO'	59
JUSTIÇA ACATA RECURSO CONTRA SUSPENSÃO DE COBRANÇA DE SSE.....	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	61
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É PRORROGADA PELA SEGUNDA VEZ

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ampliou a data limite por mais cinco dias
Por: Ágata Luz



Após estender o tempo da consulta pública por uma semana, a Antaq ampliou a data limite Foto: Divulgação/Santos Port Authority

O prazo para realizar contribuições, críticas e sugestões ao processo de desestatização da gestão do Porto de Santos foi prorrogado pela segunda vez. Após estender o tempo da consulta pública por uma semana, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ampliou a data limite por mais cinco dias. Agora, ele terminará na próxima segunda-feira.

A decisão foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (24), por meio da Deliberação 56, assinada pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Na programação inicial, a consulta pública acabaria em 16 de março. Porém, no dia 14, entidades do setor portuário utilizaram a segunda audiência pública sobre o tema para protocolar o pedido de prorrogação da consulta por pelo menos mais um mês.

Atendendo parcialmente ao requerimento da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Antaq anunciou que o prazo seria estendido e se valeu disso para a segunda prorrogação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/03/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DO DNIT NO PARÁ

Também foi aprovado pedido de empresa do Amazonas para transportar biocombustíveis e petróleo

A ANTAQ aprovou o registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário explorada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em Abaetetuba (PA). A Agência também deferiu o pedido da M.M. Transportadora Ltda., de Itacoatiara (AM), para operar como Empresa Brasileira de Navegação (EBN). O serviço prestado será o de transporte de biocombustíveis, petróleo e seus derivados, na Região Hidrográfica Amazônica, em percurso interestadual e nos municípios ao longo das fronteiras terrestres. As deliberações aconteceram em Reunião Ordinária de Diretoria em 17 de março.

Sobre a instalação do DNIT, a estrutura está fora do Porto Organizado de Belém (PA) e está apta a movimentar passageiros. Além disso, a instalação é um estaleiro, mas não pretende movimentar e armazenar carga.



Embarcação Silves 98 utilizada pela EBN

Em relação à M.M. Transportadora, está previsto que a empresa utilize as seguintes embarcações: o petroleiro MM II, com potência total de 350 HP, Tonelagem de Porte Bruto (TPB) de 250,99 toneladas, comprimento total de 35 metros e calado carregado de 1,84 metros, para a atividade/serviço de transporte de cargas na navegação interior; e Silves 98, embarcação do tipo-tanque, sem propulsão, TPB de 250,38 toneladas, calado de 1,5 metro, comprimento de 30 metros.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 25/03/2022

XXVIII COOPERAPORTOS VAI TRATAR DOS NOVOS DESAFIOS DO SETOR E DA QUESTÃO AMBIENTAL



COOPERA PORTOS
XXVIII COOPERAPORTOS
NOVOS DESAFIOS AO SETOR PORTUÁRIO
PROGRAMAÇÃO
Dia 28 de março (segunda-feira)

14h Abertura Oficial
Presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP - Ted Lago
Diretor Substituto da Antaq - José Renato Ribas Filho

14h15 Painel 1 - Mudanças Climáticas: a alteração da norma da Organização Marítima Internacional (IMO) e a adaptação de instalações portuárias e embarcações para redução de emissões de carbono.
- Prof. Dr. Newton Professor - Professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense
- CGM Flávio Haruo Mathuy - Ajudante da Divisão de Coordenação para os Assuntos da IMO - Estado-Maior da Armada.

15h15 Painel 2 - A regulamentação do uso de sistemas de lavagem de gases em embarcações e a prevenção contra a poluição hídrica.
- Henrique Horn - Diretor de Qualidade Saúde e Meio Ambiente da Superintendência de Portos do Rio Grande do Sul.
- CGM Sidney da Silva Pessanha - Coordenador da Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional (IMO).

16h15 Atividade 1 - Construção de normativo coletivo e recomendação para uso de scrubbers nas águas brasileiras.
17h Encerramento

Dia 29 de março (terça-feira)

14h Abertura Oficial
- Luane Lemos - Gerente de Meio Ambiente da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP
Apresentação do Sistema de Gestão da EMAP
- Luane Lemos - Gerente de Meio Ambiente da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP

14h15 Painel 1 - Novo Plano de Contingência Nacional - PNC e a estrutura para atendimento à emergências.
- Fernanda Pirillo Inojosa - Coordenadora Geral de Emergências Ambientais do IBAMA.

15h15 Painel 2 - Decreto de promulgação da Convenção Internacional para controle e gerenciamento de Água de Lastro. O que mudou?
- Dra. Gabriela Heckler - Gerente Jurídica da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP
- CGM Sidney da Silva Pessanha - Coordenador da Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional (IMO).

16h15 Atividade 2 - Atualização do Cooperaportos: Proposta de criação de grupo de trabalho para revisão do Termo de Cooperação e inclusão de TUPs.
17h Encerramento

Parque ITAQUI ANTAQ

Encontro será realizado nos dias 28 e 29. Mudanças climáticas e as novas legislações ambientais serão alguns dos assuntos abordados

A ANTAQ e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap-Porto do Itaqui) realizarão, nos dias 28 e 29 de março, o XXVIII Cooperaportos. O tema desta primeira reunião do grupo será para tratar dos “Novos Desafios ao Setor Portuário”.

O objetivo do Encontro é promover o diálogo entre os diversos atores da gestão portuária, possibilitando o debate e a busca de soluções para a atuação dos portos frente aos desafios de sua operação, bem como a troca de experiência e de difusão de boas práticas, além do diálogo interinstitucional.

Nesta edição serão discutidos temas como a adaptação dos setores portuário e marítimo a mudanças climáticas, bem como as novas legislações ambientais, entre elas o decreto de promulgação da convenção internacional de controle e gerenciamento de água lastro e o decreto que instituiu o novo Plano Nacional de



Contingência para acidentes com óleo em águas brasileiras.

Inscreeva-se pelo link: <https://bit.ly/3qwfkHE>

A reunião acontecerá virtualmente por meio da plataforma Zoom. A abertura oficial ocorrerá a partir das 14h e contará com as presenças do diretor substituto da Agência, José Renato Fialho, e do presidente da Emap, Ted Lago.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 25/03/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

GOVERNO FEDERAL GARANTE VERBA PARA PROJETO DO NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE DOURADOS (MS)

Serão investidos R\$ 505 mil do Fnac na elaboração dos documentos que embasarão as obras complementares às melhorias executadas pela parceria entre MInfra e Exército Brasileiro

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), garantiu o repasse de verbas para o governo do Mato Grosso do Sul contratar empresa que fará os projetos básico e executivo de obras complementares no Aeroporto de Dourados. A principal intervenção é a construção de novo terminal de passageiros, mas há previsão de seção contra incêndio e estação prestadora de serviços de telecomunicações, entre outras edificações.

Serão investidos R\$ 505 mil do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) para custear a contratação dos projetos, que devem prever a adoção da Modelagem de Informação da Construção (BIM, na sigla em inglês) nas edificações. Trata-se de tecnologia de “construção inteligente”, que reduz os custos das obras públicas, garantindo mais eficiência e qualidade no resultado. Além de Dourados, outros 19 aeroportos regionais do país têm sido modernizados conforme os critérios BIM.

Com a autorização para o processo licitatório, o Governo Federal assegura a continuidade de série de intervenções planejadas para modernizar o Aeroporto de Dourados. Localizada próxima à fronteira do Brasil com o Paraguai, a cidade é a mais populosa do interior do estado, importante centro agropecuário do Mato Grosso do Sul e passagem obrigatória dos turistas brasileiros e estrangeiros que seguem em direção a Bonito e ao Pantanal.

Execução

Atualmente, o aeródromo está fechado para execução das obras de restauração da pista de pouso e decolagem, regularização das faixas de pista e áreas de segurança, drenagem, colocação de cerca operacional e trabalhos de terraplenagem das áreas destinadas às futuras edificações.

Os trabalhos em andamento devem ser concluídos até o fim do ano, quando está prevista a reabertura do aeroporto para pousos e decolagens. Os investimentos nessa primeira etapa de intervenções são do Fnac e somam R\$ 50 milhões. Os serviços são executados pelo Exército Brasileiro, por meio de parceria firmada com o MInfra.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 25/03/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

DESESTATIZAÇÃO - AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE CONTRATO DE CONCESSÃO DOS CORREIOS

Sessão aberta ao público recebeu contribuições e esclareceu dúvidas da população

Com o objetivo de garantir segurança e transparência aos estudos da desestatização dos Correios, o Ministério das Comunicações (MCom) realizou nesta quinta-feira (24/3) uma audiência pública virtual sobre o Contrato de Concessão do Serviço Postal Universal. Durante a sessão, foram apresentadas informações sobre todos os fatores relacionados ao processo iniciado em outubro de 2019, além de respostas aos questionamentos do público. Foram abordados temas como necessidade da desestatização, regulação dos preços, situação dos empregados, garantia de universalização dos serviços e tramitação do projeto de lei no Senado Federal.

A secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, destacou a importância da aprovação do PL 591 no Senado para viabilizar o modelo do Contrato de Concessão em aspectos como segurança jurídica, universalização dos serviços, divisão de responsabilidades e fiscalização.

“O projeto de privatização dos Correios só pode avançar com a garantia de que todos os brasileiros poderão receber correspondências e encomendas, como está garantido na Constituição Federal e, também, no PL, com preços regulados e serviços fiscalizados pela Anatel”, disse a secretária. “O novo operador privado terá que cumprir várias obrigações contratuais, mas, sem as amarras de uma estatal, será capaz de competir em igualdade com empresas privadas e crescer.”

O secretário Nacional de Radiodifusão do MCom, Maximiliano Martinhão, destacou que a maior digitalização e a mudança de hábitos do consumidor impactam diretamente o setor postal. No cenário em que o volume de entrega de correspondências, serviço tarifado e de exclusividade dos Correios apresenta quedas sucessivas, o volume de entrega de encomendas, onde opera o livre mercado em condições e preços competitivos, segue em alta, observou ele.

“Essa mudança do mercado tem provocado nos Correios a necessidade de se inovar. Isso leva a pressões por maiores investimentos em infraestrutura, tecnologia, capacitação e modernidade de procedimentos. A gestão atual da empresa tem sido capaz de alcançar resultados positivos e seguros, porém, o país e a sociedade brasileira demandam mais”, afirmou o secretário de Radiodifusão do MCom.

O histórico do balanço financeiro dos Correios dos últimos 10 anos foi lembrado pelo secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, para mostrar que, mesmo com a recuperação de lucro e patrimônio líquidos pela atual gestão, a capacidade de investimentos é insuficiente para cobrir a depreciação do ativo imobilizado e acompanhar a dinâmica do mercado. Outro ponto destacado por Mac Cord é o fim da imunidade tributária. “A partir do momento em que os Correios forem privatizados, imediatamente se começa a cobrar um imposto que hoje ele não paga, o que pode representar acréscimo de mais de R\$ 4 bilhões na arrecadação para os cofres públicos. Isso significa impostos para estados e municípios revertidos para a população”, apontou.

Consulta

A Audiência Pública se soma à Consulta Pública sobre o tema, aberta em 25 de fevereiro. Qualquer pessoa interessada pode participar, fornecendo sua contribuição por meio da plataforma Participa + Brasil. O prazo para a apresentação de manifestações que possam fortalecer os



estudos que vêm sendo coordenados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) segue até 11 de abril.

Desestatização

Os estudos foram iniciados em agosto de 2020 pelo Consórcio Postar, formado pela consultoria Accenture e pelo escritório Machado, Meyer, Sendacz, Opice e Falcão Advogados, sob a coordenação do BNDES e com a supervisão do Comitê Interministerial, formado por membros dos ministérios da Economia e Comunicações, e que teve também participação da própria ECT, enquanto objeto de estudo.

Também participaram da audiência pública o diretor de Concessões e Privatizações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Fábio Abrahão, e os consultores do Consórcio Postar, formado pela Accenture do Brasil Ltda e Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados, para apresentar detalhes do Contrato de Concessão.

Fonte: GOV. Federal – Ministério da Economia - DF

Data: 25/03/2022

POLÍCIA FEDERAL RECEBE SEGUNDO JATO RECUPERADO EM OPERAÇÃO COM SEGURO DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO

Aeronaves serão utilizadas em ações policiais no Brasil e no exterior; outros quatro jatos retomados serão comercializados pela União

A Polícia Federal (PF) recebeu da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) do Ministério da Economia o segundo jato Embraer E175 retomado da empresa inglesa Flybe Cayman. A cerimônia de entrega, realizada nessa quinta-feira (24/3), em Brasília, teve a presença do secretário especial adjunto de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, João Luis Rossi, do secretário-executivo do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Antônio Ramirez Lorenzo, e do diretor-geral da Polícia Federal, Márcio Nunes de Oliveira, além de outras autoridades.

O primeiro jato recuperado foi repassado pela Secint em dezembro do ano passado e deverá entrar em operação nos próximos dias. As duas aeronaves serão incorporadas à frota da PF para atuar no Brasil e no exterior, além de dar apoio às demais forças de segurança do país.

No total, seis jatos foram retomados da Flybe por falta de pagamento, em transação realizada com a cobertura do Seguro de Crédito à Exportação (SCE) do Ministério da Economia. Outros quatro do mesmo modelo foram comercializados pelo governo com uma empresa privada estadunidense e os recursos serão usados no pagamento de indenizações relacionadas ao Fundo de Garantia às Exportações (FGE).

Os jatos eram garantias adicionais de financiamento segurado pelo FGE, vinculado à Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior da Secint. O funding para a exportação dos seis jatos partiu do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Aquisição mais eficiente

A recuperação das aeronaves permitiu a incorporação desses bens ao Patrimônio Público por meio de uma operação menos onerosa e mais eficiente, conciliada com uma adequada recuperação de créditos do FGE. A propriedade será transferida efetivamente pela Flybe em troca do pagamento parcial da dívida com a União, no valor das aeronaves. Também haverá uma compensação orçamentária da Polícia Federal e do Ministério da Justiça e Segurança Pública para o FGE.

De acordo com João Rossi, o trabalho da equipe de recuperação de crédito da Secint tem permitido que o sistema de crédito à exportação seja sustentável no longo prazo. “Uma vez configurado o inadimplemento, temos conseguido agir de maneira célere para a execução das

garantias e a recuperação dos recursos para a União. Isso mostra que podemos apoiar a exportação e serviço de alta tecnologia de maneira sustentável”, comentou.

Atuação conjunta

Durante a cerimônia, também foi assinado Protocolo de Intenções entre a Secint e a Polícia Federal, para formalizar o processo de incorporação, nacionalização e reforma das duas aeronaves. O documento trata ainda da destinação dos aviões e da forma como será feita a compensação orçamentária.

A assinatura do Protocolo oficializa a atuação conjunta da Secint e da Polícia Federal, permitindo tanto a recuperação de valores devidos ao FGE quanto a renovação da frota da PF, com maior celeridade e economia de recursos públicos. O processo conta com apoio técnico da Embraer e serviços especializados da Ogma, empresa do Grupo Embraer, localizada em Portugal.

Seguro às Exportações

O Seguro de Crédito à Exportação utilizado nessa operação é uma garantia dada pela União às empresas brasileiras que financiam bens ou serviços a um comprador no exterior. O objetivo é dar garantias para casos em que o importador não realize o pagamento (riscos comerciais) e contra riscos do governo do país importador ou de catástrofes naturais (riscos políticos e extraordinários). A contrapartida são os prêmios pagos pelos segurados.

Com este apoio oficial, o exportador brasileiro pode oferecer um prazo maior de financiamento ao comprador no exterior, com redução do risco e maior limite de crédito nos bancos. Dessa forma, o SCE ajuda a ampliar a competitividade e a inserção das companhias brasileiras no mercado internacional, gerando empregos e divisas para o país.

Fonte: GOV. Federal – Ministério da Economia - DF

Data: 25/03/2022

CAMPUS PARTY REÚNE ESPECIALISTAS EM TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DO GOVERNO BRASILEIRO

Evento é considerado um dos mais importantes do mundo e ocorre de forma híbrida, on-line e presencialmente. Público tem entrada gratuita na estrutura montada no Estádio Mané Garrincha, em Brasília



O sucesso da transformação digital do governo brasileiro é uma das pautas do Campus Party, considerado um dos maiores eventos tecnológicos do mundo, que ocorre na forma presencial em estrutura montada no Estádio Mané Garrincha, em Brasília. A entrada é gratuita para as 300 horas de programação, que inclui painéis sobre os avanços do governo digital, da segurança e privacidade de dados, e o novo RG digital. O evento ocorre nesta sexta-feira, 25, e no sábado, 26. O público também pode participar on-line.

“O Brasil é hoje considerado um dos líderes mundiais em Governo Digital, reconhecido pelo Banco Mundial. É o primeiro lugar nas Américas e dos países acima de 100 milhões de habitantes, em um levantamento que analisou 193 nações”, ressaltou o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho Mitkiewicz, cujo painel, ‘Transformação Digital do Estado Brasileiro’, ocorre nesta sexta-feira, de 15h30 às 15h55, no palco Git. “A plataforma de relacionamento do governo brasileiro com o cidadão, o GOV.BR, impulsionou esse reconhecimento. Em janeiro de 2019, eram 1,8 milhão de usuários. Hoje chegam aos 128 milhões”.



O GOV.BR dispõe de 4,9 mil serviços, sendo 74% deles já digitais. A meta definida na Estratégia de Governo Digital 2020-2022 é a digitalização total dos serviços digitalizáveis até o final deste ano. Um dos mais aguardados é a Identidade Digital. Nesse contexto se insere a “Identidade Digital no Contexto da Transformação Digital do Estado Brasileiro”, tema do painel do diretor de Serviços Públicos Digitais do Ministério da Economia, Luiz Miyadaira, no sábado, de 13h30 às 13h55, também no palco Git.

“A identificação digital no GOV.BR representa uma revolução para a população brasileira, que pode contar com uma forma ágil, cômoda e segura de se identificar no meio digital para uso de centenas de serviços públicos. Atualmente, milhões de brasileiros utilizam a plataforma e serviços como Prova de Vida Digital, Assinatura Eletrônica, Declaração Pré-preenchida do Imposto de Renda da Pessoa Física e, mais recentemente, o Valores a Receber, que são recursos esquecidos pela população em instituições financeiras, só foram possíveis a partir das tecnologias de biometria oferecidas pela plataforma do governo federal”, reforça Miyadaira.

Já o diretor de Privacidade e Segurança da Informação, Leonardo Ferreira, discorre sobre o assunto no sábado, de 17h30 às 17h55, no palco Git. O Ministério da Economia produziu e disseminou virtualmente 12 guias com boas práticas para a atuação dos órgãos do governo federal em consonância com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Estamos trabalhando dentro dos órgãos da administração pública federal para minimizar riscos e ofertar serviços públicos digitais com toda a segurança à população”, acrescenta Ferreira.

Serviço

Inscrições podem ser feitas na página do Campus Party

<https://cpbsb4.vaitecampus.org/#/inscricao/cpbsb4---campus-party-brasil>

Guias com boas práticas para a atuação dos órgãos do governo federal em consonância com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/seguranca-e-protecao-de-dados/guias-operacionais-para-adequacao-a-lei-geral-de-protecao-de-dados-pessoais-lgpd>

Fonte: GOV. Federal – Ministério da Economia - DF

Data: 25/03/2022



Imprensa Nacional

DOU - LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 25/03/2022 | Edição: 58 | Seção: 1 | Página: 5

Órgão: Atos do Poder Legislativo

LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as [Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004;](#) e revoga o [Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro](#)



[de 1892](#), e o [Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940](#), e dispositivos da [Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001](#), e das [Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977](#), [11.434, de 28 de dezembro de 2006](#), [11.483, de 31 de maio de 2007](#), [11.518, de 5 de setembro de 2007](#), [12.599, de 23 de março de 2012](#), [12.815, de 5 de junho de 2013](#), e [13.848, de 25 de junho de 2019](#).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu promulgo, nos termos do [parágrafo 5º do art. 66 da Constituição Federal](#), as seguintes partes vetadas da [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#):

"Art. 21. A [Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

'Art. 4º

§ 2º

II - granéis sólidos e outras cargas.' (NR)

'Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de:

I - 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II - 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste;

IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste.

'Art. 17.

§ 3º

II - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.



....."

"Art. 23. O [art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#) (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o [art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.' (NR)"

Brasília, 24 de março de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Fonte: GOV. Federal – BR – Imprensa Nacional - DF
Data: 25/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - UM NOVO PAPEL PARA AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Por BE News

As vitórias celebradas pelo Porto de Itaqui, no Maranhão, ontem, são conquistas de uma boa gestão de um complexo portuário, criando as condições para a atração de mais investimentos e o aumento da movimentação de cargas. Esse é o papel que se espera da Autoridade Portuária, a de um fomentador de negócios para seus terminais e as empresas que se instalam em suas áreas.

Um dos avanços que marcaram Itaqui ontem foi a entrega do Berço 99, novo ponto de atracação que foi construído pela Suzano, uma das gigantes do segmento de celulose e que opera no complexo. Com ele, técnicos do porto estimam que sua capacidade de movimentação de cargas pode ser ampliada em 4,5 milhões de TEU.

A outra boa notícia do complexo maranhense é a expansão do Terminal 1, arrendado à Granel Química, do Grupo Odfjell. Com essa ampliação, a instalação recebeu mais seis tanques de aço carbono, com uma capacidade estática total de 96 mil metros cúbicos.

Em comum, os dois empreendimentos mostram o compromisso que suas empresas têm com o porto maranhense, principalmente ao escolherem o complexo para receber esses investimentos.

Nesse cenário, as autoridades e o poder público exercem papel estratégico. Diante da falta de recursos do Estado para investir em infraestrutura, essa responsabilidade tem sido exercida pela iniciativa privada. Mas isso não significa que o setor público adote uma postura passiva. Pelo contrário, ele deve criar as condições para que essas melhorias sejam realizadas e novos negócios, atraídos. Um novo papel para a autoridade, que passa a adotar uma postura fomentadora, mas sem abrir mão de lutar pelos interesses do complexo marítimo e de sua comunidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2022

HUB - CURTAS

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

FILIAÇÃO DEFINIDA

Após muito suspense e uma aproximação do PL, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, anunciou que irá se filiar ao Republicanos. A decisão foi postada em sua conta no Twitter no final da tarde de ontem. No dia anterior, já circulava a informação de que ele havia descartado a ida à legenda de Valdemar Costa Neto e optado pela do deputado federal Marcos Pereira. Em seu site, o Republicanos destaca que a solenidade de filiação ocorrerá na próxima segunda-feira, às às 19h30, na Câmara Legislativa do Distrito Federal.

DEIXANDO O GOVERNO

Tarcísio vai disputar o Governo do Estado de São Paulo nas eleições deste ano. Para isso, terá de deixar seu cargo na União até o próximo dia 2, seis meses antes da votação. Sua saída está prevista para ocorrer no dia 31 - quinta-feira da próxima semana. À frente do Ministério, ficará o atual secretário-executivo da pasta, Marcelo Sampaio Cunha Filho.

LUCRO I

Grupo que atua na operação de terminais de contêineres e na prestação de serviços de apoio à navegação em portos, a Wilson Sons registrou um lucro líquido de R\$ 41,9 milhões no quarto trimestre do ano passado. A cifra representa uma queda de 20,5% sobre o valor obtido no quarto trimestre de 2020, quando foram contabilizados os R\$ 52,7 milhões conseguidos no 4T20.

LUCRO II

O lucro líquido ajustado com a variação cambial, porém, cresceu mais do que o dobro, chegando a R\$5,0 milhões no último trimestre do ano passado. De outubro a dezembro de 2020, o total foi de 27,6 milhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/03/2022

ABTP DEFENDE MENOS RESTRIÇÕES PARA ARRENDATÁRIAS NO LEILÃO DO PORTO DE SANTOS

Em proposta apresentada ao governo, associação pede que essas empresas possam formar consórcio e controlar até 100% da concessionária

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br

Antaq ampliou, em mais cinco dias, até segunda-feira, o prazo para apresentação de contribuições ao processo de desestatização do Porto de Santos



Vista aérea do Porto de Santos: ABTP quer mais tempo para propostas ao processo de desestatização do complexo marítimo

Arrendatárias de terminais ou áreas do Porto de Santos querem disputar a concessão do complexo marítimo, o principal do Brasil, mas com mais poderes do que o previsto originalmente na proposta do Governo Federal. Um pedido com essa proposta foi protocolado pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor e responsável

pelo leilão de desestatização, na última quarta-feira.



Em entrevista exclusiva ao BE News ontem, o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, explicou que seus associados tem interesse em disputar o leilão da Santos Port Authority (SPA ou, na tradução do inglês, Autoridade Portuária de Santos), mas com a possibilidade de ter o controle majoritário da futura concessionária, de modo que a companhia possa ser "gerida por empresas já consolidadas no setor".

Pelas regras sugeridas na minuta do edital do leilão, os arrendatários de terminais do Porto poderão participar da disputa, mas seu share individual na concessionária poderá ser de até 15% ou, se integrarem um consórcio com grupos da mesma natureza, eles podem ter até 40% do controle. As mesmas restrições valem para detentores de contratos de transição com a Autoridade Portuária, armadores, transportadores marítimos, operadores portuários, terminais de uso privado do complexo portuário e concessionários de ferrovias que operam no Porto.

"Em nosso protocolo, dentre outras questões, colocamos a proposta permitindo que as empresas arrendatárias de Santos possam criar consórcios para participar do leilão. Individualmente teriam até 20%, e o consórcio poderia chegar a 100% da concessão. Queremos possibilitar ainda a ideia de que quem entende de porto possa administrá-lo", explicou o diretor-presidente da ABTP.

A proposta da entidade empresarial foi protocolada na quarta-feira, ainda dentro do período de contribuições da Audiência Pública 1/2022, relativa à realização de certame licitatório da concessão do Porto de Santos. Mas, na mesma data, a Antaq prorrogou o prazo para apresentação de sugestões por mais cinco dias, até a próxima segunda-feira, dia 28.

Essa mudança se deu após um recurso impetrado pela própria ABTP, para poder enviar mais contribuições para o processo. Esse é o segundo adiamento feito pela agência para o período de contribuições. O primeiro aconteceu no dia 16 de março, ampliando o prazo em uma semana, até o dia 23 – quando novamente entidades protocolaram um pedido de adiamento.

Esse mais recente recurso da ABTP, pedindo mais tempo para as contribuições, foi parcialmente atendido. Isso porque a entidade havia solicitado uma extensão de 30 dias. O objetivo é ter mais dias para consolidar o protocolo que possibilite o controle do porto pelas arrendatárias.

Ainda não foram divulgados os números de contribuições feitas ao processo de desestatização até quarta-feira. Segundo a Antaq, todas as questões apresentadas serão respondidas e os números consolidados, divulgados ao fim da consulta pública.

Na sequência, as propostas apresentadas serão consideradas e podem ser aproveitadas na minuta do edital. A versão final desse documento será analisada pela diretoria da agência e enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU). De acordo com o cronograma estabelecido pelo Programa de Parceira de Investimentos (PPI), o leilão deverá acontecer no quarto trimestre deste ano.

CELERIDADE

Diante da prorrogação, em mais cinco dias, do prazo para apresentar contribuições ao processo de desestatização do Porto de Santos, o diretor- -presidente da ABTP afirmou que deverá enviar uma nova versão de sua proposta, mais robusta e embasada, defendendo uma maior liberdade para a participação dos arrendatários no leilão. E comentou que a tramitação da privatização da SPA poderia ser menos célere, observando as dificuldades impostas pelo empreendimento.

"A Antaq comunicou hoje (ontem) a alteração de prazo e, como não sabíamos se teríamos essa extensão, enviamos o protocolo com a grande maioria das nossas contribuições. Mas devemos fazer uma manifestação mais robusta e entregar neste período de cinco dias. Acreditamos que esse processo está muito acelerado. Poderia ser mais espaçado. São muitas variáveis envolvidas e, quando nos aprofundamos mais no tema, mais questões continuam aparecendo", esclareceu.

A tese de Jesualdo também foi defendida por diversas entidades ao longo de todo o processo de privatização. Durante a audiência pública realizada em 10 de fevereiro, diversas empresas pediram que a Antaq revisse os prazos. Todas queriam mais audiências públicas e um prazo maior para análise dos documentos, que foram liberados somente em 31 de janeiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/03/2022

LEILÃO DE TERMINAL: PARANAGUÁ PROJETA EXPORTAR 40,5 MILHÕES/T DE GRÃOS EM 35 ANOS

Área é destinada à movimentação e à armazenagem de soja, farelo de soja, milho e açúcar. O contrato é de 35 anos

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

40,5 milhões/t

É O VOLUME TOTAL ESTIMADO DE MOVIMENTAÇÃO DE SOJA, FARELO DE SOJA, MILHO E AÇÚCAR PARA EXPORTAÇÃO NO COMPLEXO DE PARANAGUÁ E ANTONINA EM 2057, COM OS NOVOS INVESTIMENTOS NO PAR09. ATUALMENTE É DE 20,9 MIHÕES/T



A área do PAR09 tem 24 mil m² e está localizada no berço 201, no Porto de Paranaguá

A audiência pública nº 001/2022, sobre o arrendamento da área PAR09, no Porto de Paranaguá (PR), foi realizada na tarde de ontem, pela Portos do Paraná (Appa). A área é destinada à movimentação e à armazenagem de grânéis sólidos vegetais, com destaque para soja, farelo de soja, milho e açúcar para exportação. O contrato para o terminal PAR09 é de 35 anos, com vigência de 2023 a 2057 e

investimentos previstos de R\$ 492,6 milhões (Capex).

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, abriu a audiência, que cumpre nova etapa do programa de novos arrendamentos no complexo portuário de Paranaguá e Antonina. Entre os participantes, estavam o diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná, Luiz Teixeira, o coordenador-geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Alessandro Marques, e a diretora de programas, da Secretaria de Parcerias em Transportes, subordinada à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Amanda Seabra.

A audiência pública foi transmitida via plataforma Zoom e pelo canal “Appa Licitação”, no YouTube. A consulta pública para envio de contribuições e sugestões ficará aberta até o próximo dia 6 de abril, quando os interessados poderão apresentar questões e propostas para o aprimoramento do edital de licitação e o contrato de arrendamento da área.

Segundo a Portos do Paraná, a área do PAR09, caracterizada como brownfield (já ocupada e impactada), é de 24.026 metros quadrados e está localizada no Porto de Paranaguá, a oeste. O lote, situado no berço 201, está operando grânéis sólidos vegetais e a APPA tomará as medidas cabíveis para a desapropriação junto à arrendatária atual, mediante indenização.

O assessor técnico da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) Rômulo Castelo Branco Gomes de Araújo fez a apresentação do estudo de viabilidade do Terminal Portuário PAR09. O estudo aponta uma tendência de crescimento na movimentação de soja, farelo de soja, milho e



açúcar para exportação, das atuais 26,9 milhões de toneladas para 40,5 milhões de toneladas em 2057, no complexo portuário de Paranaguá e Antonina.

Para atender a esta demanda crescente no volume de carga, a EPL listou os investimentos mínimos que o futuro arrendatário do PAR09 terá que fazer em instalações e equipamentos. São eles: construção de um píer contendo dois berços de atracação; um sistema de embarque aquaviário com capacidade para 4 mil toneladas/h para o novo berço externo; sistemas transportadores equivalentes a 4 mil toneladas/h para expedição da carga; sistema de recepção (rodoviária/ferroviária) equivalente a 3,5 milhões de toneladas/ano; capacidade estática de 162 mil toneladas (nove silos de 18 mil toneladas cada); e estruturação da área de apoio logístico do Porto, que, segundo Araújo, se trata de um pré-gate a ser instalado fora da área de arrendamento.

“Para fazer esses investimentos, está previsto um Capex total de R\$ 492.556 milhões, que contempla a parte pública, que é a estrutura marítima, avaliada em R\$ 380,3 milhões, e a parte privada, de R\$ 112,1 milhões, distribuídos entre terminal, edificações e equipamentos. E a gente sempre considera uma renovação de 50% do valor dos investimentos em equipamentos, no meio do contrato, no décimo sétimo ano, de R\$ 26 milhões”, apontou Rômulo Araújo.

O leilão é por maior valor de outorga. E o prazo do contrato é de 35 anos, com pagamento de arrendamento sendo 50% fixo e 50% variável.

A EPL também apontou os indicadores globais do PAR 09 como a receita bruta de aproximadamente R\$ 3,1 bilhões, investimento total de R\$ 492,5 milhões, despesa operacional de R\$ 500 milhões, movimentação total de 85,8 milhões de toneladas e valor presente líquido (VPL) de R\$ 38,2 milhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/03/2022

CONTRATO: R\$ 492,6 MILHÕES PRAZO: 35 ANOS MOVIMENTAÇÃO EM 2057: 85 MILHÕES/T

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

INVESTIMENTOS NA ÁREA DO TERMINAL

- Capacidade estática de 162 mil toneladas - 9 silos de 18 mil toneladas cada;
- Equipamentos para transporte de granéis com capacidade nominal mínima de 800 toneladas/h para recepção (rodoviária/ferroviária) e 4 mil toneladas para expedição aquaviária (duas linhas de 2 mil toneladas, incluindo sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo;
- Aquisição de um sistema de descarregamento ferroviário com capacidade de recepção anual mínima de 1,3 milhão de toneladas/ano;
- Aquisição de um sistema de descarregamento rodoviário com capacidade de recepção anual mínima de 2,2 milhões de toneladas/ano;

INVESTIMENTO NA ÁREA COMUM DO PORTO

- Construção do Píer F (fase 1) contemplando subestação e dois berços de atracação para atender navios de 140 mil toneladas de porte bruto (TPB)
- Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (berço externo), com capacidade nominal total de 4 mil toneladas/h para atender embarcação tipo Panamax de cerca de 140 mil TPB;

- Estruturação da área de apoio logístico do Porto.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2022

CONCESSÃO DA PAR 32 SERÁ NO DIA 30

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



A área PAR32, do complexo portuário de Paranaguá e Antonina, irá a leilão na próxima quarta-feira (30), às 15 horas, na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), com transmissão ao vivo pelo site www.b3.com.br.

Com 6.651 metros quadrados e localizado na faixa primária do porto, o futuro armazém será utilizado, principalmente, para as movimentações de açúcar, na modalidade de carga geral. O investimento privado esperado (Capex) é de R\$ 4,17 milhões, em um contrato de 10 anos, prorrogáveis a

critério do poder concedente. Mais informações sobre a audiência e o leilão estão no site da Portos do Paraná.

A Portos do Paraná, empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina, espera licitar, ainda neste ano, outras duas áreas – PAR14 e PAR15.

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

A PAR14 (61.450m²) e a PAR15 (37.431 m²) são destinadas à armazenagem e à movimentação de granéis sólidos. A primeira prevê investimento de quase de R\$ 1,2 bilhão e a outra, R\$ 656,8 milhões.

Os estudos já foram elaborados e estão em fase de consulta às autoridades competentes. Após as análises, eles serão enviados à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) para abertura de audiência e consulta pública. "A regularização contratual nos permite firmar contratos de longa duração, com horizonte de investimentos e retorno garantidos", explica o gerente de Arrendamentos da Portos do Paraná, Rossano Reolon.

PAR03 PARA FERTILIZANTES

Segundo a Portos do Paraná, uma nova área no Porto de Paranaguá foi recentemente qualificada como prioridade nacional pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Governo Federal. A PAR03, de 38 mil m², será destinada à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais, principalmente fertilizantes. O espaço engloba o pátio (greenfield) cercado, localizado em frente à sede administrativa da empresa pública; e o Terminal Público de Fertilizantes (Tefer), de 6 mil metros quadrados.

Levantamento preliminar aponta investimentos mínimos de R\$ 233 milhões, valor que pode variar de acordo com os estudos. Y

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2022

B3 TERÁ QUARTA-FEIRA PORTUÁRIA

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

A próxima quarta-feira (30) será de destaque para o setor portuário brasileiro na B3, a bolsa de valores de São Paulo. Nela, acontecerá o primeiro leilão de desestatização portuário do País, da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O edital prevê uma concessão de 35 anos, prorrogáveis por mais cinco, com R\$ 334,8 milhões em investimentos privados, além de aproximadamente R\$ 1 bilhão para custear as despesas operacionais.

No mesmo dia mais três terminais serão leiloados. Trata-se do terminal STS 11, destinado a granéis sólidos vegetais. A área fica no bairro Paquetá, na margem direita do Porto de Santos, e tem projeção de investimentos totais de R\$ 764,8 milhões.

Já o segundo é o terminal PAR 32, dedicado à movimentação de carga geral, com ênfase em açúcar ensacado. O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de investimento (Capex) é de cerca de R\$ 4,17 milhões. O prazo previsto para o arrendamento é de 10 anos.

O terceiro é o terminal SUA07, que trata de instalação portuária multipropósito, destinada à movimentação e armazenagem de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral em área localizada no Complexo Portuário de Suape, município de Ipojuca-PE. O critério será o maior valor de outorga e Capex de R\$ 84,58 milhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/03/2022

PORTO DO ITAQUI GANHA NOVO PONTO DE ATRACAÇÃO E AMPLIA TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS

O berço 99 é um investimento da empresa Suzano e a expansão do terminal de combustíveis é da Granel Química

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

A gente acredita no Maranhão. Hoje, 28% de toda a nossa capacidade na América do Sul estão no Porto do Itaqui, um porto que vai continuar crescendo e nós vamos continuar investindo. Estamos prospectando outros tipos de carga para diversificar nossa atividade e o nosso futuro aqui é longo e de sucesso”

ARY SERPA

gerente da Granel Química



Autoridades do Porto do Itaqui e do Governo do Maranhão e executivos da Granel Química no Brasil e na América do Sul participaram da inauguração da área de expansão do Terminal 1



O Porto do Itaqui, no Maranhão, viveu uma quinta- -feira (24) histórica ao celebrar a entrega oficial de dois grandes empreendimentos. Um deles é o Berço 99, construído pela empresa Suzano S/A, que vai ampliar a capacidade de movimentação em aproximadamente 4,5 milhões de toneladas de cargas, segundo a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

O outro é a expansão do Terminal 1, da Granel Química, que aumentou sua capacidade em 30%, ao receber mais seis tanques em aço carbono, o que possibilita o armazenamento de 96 mil metros cúbicos. O valor do investimento foi de R\$ 85 milhões.

Mesmo com a pandemia, as obras de ampliação aconteceram de forma ininterrupta durante os últimos 19 meses e geraram 250 empregos diretos.

Edson Souki, gerente-geral da Granel Química, disse que, além do aumento da capacidade, os acessos aos terminais também melhoraram com a ampliação.

"São seis novos tanques que nós estamos inaugurando, uma nova plataforma de carregamento com três posições para caminhões, carretas e também estamos abrindo um novo acesso, na avenida Mearim para o terminal. Com isso nós trazemos mais capacidade de armazenagem, mais infraestrutura para escoamento das cargas e mais facilidade e acessibilidade aos nossos terminais", explicou Edson Souki.

Além do gerente-geral da Granel Química no Brasil, estiveram presentes no evento o vice-governador Carlos Brandão, o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, e o gerente da Granel Química para a América do Sul, Ary Serpa.

Carlos Brandão destacou a importância de empreendimentos como esse, no Porto do Itaqui, para a geração de emprego e renda no estado. "Desde o início, os nossos esforços foram voltados para a atração de investimentos no porto público e agora estamos vendo os resultados, fruto de um trabalho conjunto do governo com a Emap e os parceiros da iniciativa privada", ressaltou o vice-governador.

"A gente acredita no Maranhão. Hoje, 28% de toda a nossa capacidade na América do Sul estão no Porto do Itaqui, um porto que vai continuar crescendo e nós vamos continuar investindo. Estamos prospectando outros tipos de carga para diversificar nossa atividade e o nosso futuro aqui é longo e de sucesso, trabalhando pelo desenvolvimento regional do Maranhão e do Brasil", disse Ary Serpa.

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

BERÇO 99

O presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, e o presidente da Suzano, Walter Schalka, descerraram a placa ao lado do diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Ministério da Infraestrutura, Fabio Lavor Teixeira, representando o ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

"Este é um dia muito importante para o Maranhão. Estamos vendo, com os investimentos da Suzano e da Granel Química, mais uma realização do nosso plano de expansão portuária, que vem sendo empreendido para atender às demandas do mercado. A confiança do investidor privado demonstra a força do nosso estado e a importância do Porto do Itaqui para o país", afirmou Lago.

Além da construção do berço, já finalizado, o projeto da Suzano no complexo portuário do Itaqui prevê um armazém que está em fase de obra e tem investimento conjunto de R\$ 390,2 milhões.

A Suzano assegurou o direito de investir e explorar o local por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos, em leilão realizado em 2018.

O documento foi assinado pela Suzano com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

O presidente da Suzano, Walter Schalka, chamou atenção para o investimento de R\$ 390 milhões no Porto do Itaqui e agradeceu à Emap pela parceria. "A Emap e o Porto do Itaqui têm feito um trabalho conjunto com a Suzano há bastante tempo e se tornou fundamental para escoar a nossa produção. Exportamos hoje próximo de 95% do total produzido na fábrica em Imperatriz pelo Itaqui. Quero agradecer à EMAP pela parceria e, olhando para a frente, ainda virão novos investimentos", afirmou Walter Schalka.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2022

VENDA DIGITAL DE VEÍCULOS

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Governo Federal anunciou ontem, dia 24, uma nova funcionalidade da Carteira Digital de Trânsito. Agora será permitido que o usuário faça uma assinatura eletrônica do documento de autorização para transferência de propriedade entre pessoas físicas. Com isso, será possível a venda de veículos sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, apenas com a assinatura digital do gov.br e biometria facial. Já aderiram à nova funcionalidade os estados de Acre, Ceará, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Roraima

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2022

EM PORTUGAL, TRANSITÁRIOS ENFRENTAM NOVA REALIDADE PROFISSIONAL

Presidente executivo da Anat, Antonio Nabo Martins, destacou mudanças no setor em reunião com CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, em Lisboa

Por BE News



Julião foi recebido por Martins na manhã de ontem, na sede da Anat, em Lisboa

Os últimos anos mudaram a realidade profissional dos transitários - também chamados de agentes de carga ou freight forwarders - em Portugal. Responsáveis por organizar as operações de transporte de mercadorias no país, eles viram o período da pandemia e, mais recentemente, a guerra da Rússia contra a Ucrânia impactar sensivelmente a cadeia logística global, alterando drasticamente seu cotidiano.

“Temos uma profissão dinâmica, sempre lidando com novos desafios. Mas nos últimos anos, com a pandemia e, agora, a Guerra na Ucrânia, tivemos de nos habituar a uma disruptura constante no transporte mundial, com falta de contêineres e navios, conflitos internacionais bloqueando rotas comerciais e aumento de combustíveis. Hoje temos de nos reinventar constantemente”, afirmou Antonio Nabo Martins, presidente executivo da Associação dos Transitários de Portugal (Apat).

Esses desafios foram debatidos ontem, pela manhã, durante reunião entre Martins e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, na sede da Apat, em Lisboa, Portugal. Na visita, Julião convidou o



executivo e seus associados a participar do novo projeto em desenvolvimento pelo Brasil Export e que será o primeiro evento do fórum de debates portuários, de transportes e logística voltado ao público internacional, o Portugal Export.

“Principalmente diante das mudanças que enfrentamos, é importante estarmos em um projeto como o Portugal Export, que debaterá nossa realidade profissional. Neste momento, mais do que em qualquer outro, é importante nos reunirmos, conhecermos os problemas uns dos outros e buscarmos uma solução juntos”, destacou o executivo.

Julião enfatizou a importância de ter a Apat envolvida nos debates sobre o setor de transportes em Portugal. “Os transitários têm uma atuação essencial nesse setor, com uma visão única dos desafios do mercado de transportes”, afirmou.

Atualmente, a Apat conta com 250 empresas associadas, representando cerca de 80% do setor no país. Responde por 1,1% do PIB nacional e reúne mais de 6 mil colaboradores. Com essas características, é o órgão oficial dos transitários para representá-los dentro e fora de Portugal

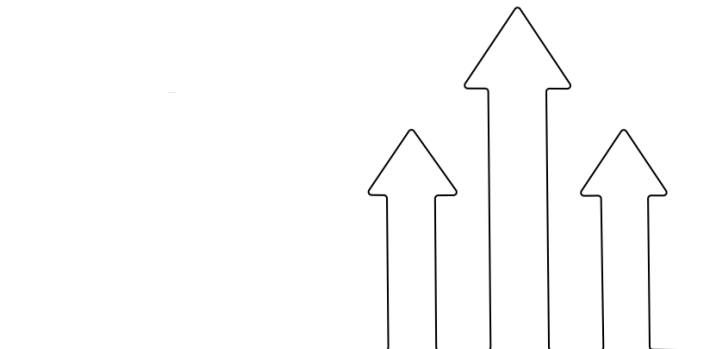
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2022

OPINIÃO - GOVERNANÇA - PORT CORPORATIZATION

Por **SÉRGIO CUTRIM** Administrador, doutor em Engenharia Naval e professor da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) opinio@portalbenews.com.br

Olá amigos, mais um bate-papo sobre governança. Por que gosto tanto deste tema? Porque o modelo de governança influencia toda a produtividade e o desempenho do sistema portuário. Tema tão importante que foi promovido pela sustentabilidade quando surgiu o framework ESG (Ambiental, Social e Governança). Tão importante que todas as grandes bolsas de capitais do mundo possuem índices e segmentos de listagem específicos para medir e



publicizar o desempenho das empresas que apresentam as melhores práticas de governança. No Brasil, a B3 possui o segmento chamado Novo Mercado. Ele apresenta empresas com o mais alto nível de governança corporativa, muito além das obrigações legais.

Brooks e Pallis afirmam que o quão eficazes e eficientes os atores do sistema portuário serão, dependerá da configuração dos processos de governança. Nesta configuração da governança, alguns fatores são relevantes: reformas portuárias, seleção de objetivos e modelos de propriedade e gestão.

Hoje, vamos conversar sobre corporatização portuária, ou port corporatization, que é um modelo de governança. Atenção, é “Um dos modelos”, não é “O modelo”. Este sistema tem como representante maior o Porto de Rotterdam, porém, outros portos também utilizam este modelo, como Antuérpia, Hamburgo, Cingapura e Le Havre, em estágios diferentes de institucionalização e abrangência. Vamos ao conceito.

Corporatização portuária é um modelo de atuação de administração portuária com características de empresa privada, com fins lucrativos, mas com interesse público. O objetivo é que empresas do governo atuem como empresas privadas com foco na sua eficiência, eficácia, flexibilidade, com pouca interferência política, com metas de rentabilidade nas operações e intensiva atuação comercial do porto (BNDES, 2012; EVERETT; PETTITT, 2006; EVERETT, 2003; LAI et al., 2013; ROBINSON, 2002). As principais características deste modelo de governança são: foco na sua eficiência; flexibilidade; pouca interferência política; existência de um sistema de metas de



rentabilidade nas operações e demais resultados e intensiva atuação comercial de promoção do porto. Você, gestor de autoridade portuária brasileira, reconheceu seu porto com algumas dessas características? Então comemore.

O Porto de Rotterdam iniciou a sua corporatização em 2004. Possui como acionistas o município e o governo central. A estrutura da Autoridade Portuária é composta por um conselho de administração, um conselho fiscal e por uma diretoria executiva. O conselho de administração possui a responsabilidade de controle e desenvolvimento do planejamento estratégico. A diretoria executiva possui a responsabilidade de gestão das operações e planejamento operacional. O conselho fiscal tem a responsabilidade de fiscalização da diretoria executiva. Existem requisitos mínimos de qualificação para profissionais ingressarem na autoridade portuária e pouca interferência política. (DOOMS; VAN DER LUGT; DE LANGEN, 2013). Outra característica bem forte na administração portuária de Rotterdam é a forte atuação internacional em parcerias, sociedades e investimentos diretos. Como maior exemplo no Brasil temos o caso da sociedade no Complexo Portuário de Pecém.

O Porto de Rotterdam possui um alto nível de transparência nas decisões, disponibilidade pública de documentos e procedimentos de compras abertos. Além disso, eles têm desenvolvido um plano de negócios e um planejamento estratégico com objetivos comerciais e de desenvolvimento portuário bem definidos e estruturados.

Tive a oportunidade de conhecer o Porto de Rotterdam e realizar uma visita técnica na Autoridade Portuária em 2012. Realmente uma experiência incrível e oportunidade de benchmarking. Mas será que é a única forma de um sistema portuário apresentar características tão positivas como as citadas? Com certeza não. Será que não existem conflitos e outros problemas no sistema portuário holandês? Com certeza sim.

O grande desafio para o sistema portuário brasileiro é encontrar o seu modelo de governança portuária. Não copiar soluções prontas de consultorias internacionais, sem fazer a análise crítica e sua devida adaptação. Diminuir a dependência da influência política na gestão. Aumentar a presença de profissionais técnicos nas autoridades portuárias. Institucionalizar a inovação e a sustentabilidade como drives da gestão portuária. Aperfeiçoar os instrumentos de planejamento estratégico. Melhorar a governança entre entes municipais, estaduais, federais e demais stakeholders dos portos. E quem sabe poderemos um dia comemorar o Brazilian Governance Model.

HOJE, VAMOS CONVERSAR SOBRE CORPORATIZAÇÃO PORTUÁRIA, OU PORT CORPORATIZATION, QUE É UM MODELO DE GOVERNANÇA. ATENÇÃO, É "UM DOS MODELOS", NÃO É "O MODELO". ESTE SISTEMA TEM COMO REPRESENTANTE MAIOR O PORTO DE ROTTERDAM, PORÉM, OUTROS PORTOS TAMBÉM UTILIZAM ESTE MODELO, COMO ANTUÉRPPIA, HAMBURGO, CINGAPURA E LE HAVRE, EM ESTÁGIOS DIFERENTES DE INSTITUCIONALIZAÇÃO E ABRANGÊNCIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SANTOS PROPÕE MUDANÇAS NA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DE SOLO

Informação: Prefeitura de Santos (25 de março de 2022)



Propostas aprovadas pela CMDU buscam eficiência e sustentabilidade econômica e ambiental – Foto: Douglas Fernandes/arquivo

Santos preparou um pacote de propostas para modernizar e atualizar a Lei de Uso e Ocupação de Solo (Lous). As sugestões foram apresentadas em audiências públicas ao longo do ano passado e aprovadas nesta quarta-feira (23) pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU). O texto seguirá para a Câmara Municipal.

Entre as mudanças previstas no projeto de revisão da lei, destaca-se a desobrigação de novos empreendimentos residenciais destinarem vagas de estacionamento para os futuros moradores. Se a nova regra for aprovada pelos vereadores, os construtores poderão erguer edifícios habitacionais na Cidade sem separar um único espaço para garagem ou poderão oferecer a quantidade desejada, de acordo com o tipo de empreendimento que planejam lançar no mercado.

“Se o construtor quiser oferecer quatro vagas para o apartamento com quatro suítes, ele pode. Não será proibido. Porém, a gente não o obrigará mais a fazer isso”, explica o secretário de Desenvolvimento Urbano, Glaucus Farinello.

O Município propõe ainda que a lei garanta benefícios para quem optar por não destinar áreas a estacionamentos e ainda abrir espaços verdes nesses locais ou em pavimento de lazer e cobertura. O objetivo é incentivar o uso do transporte público pela população e estimular projetos sustentáveis que caminhem ao encontro do plano municipal de mudanças climáticas.

Todas essas ações resultarão em uma pontuação para pleitear os benefícios fiscais e também de edificações e urbanísticos. Uma das ideias, por exemplo, é elaborar o chamado IPTU Verde.

“Vamos conceder, em um segundo momento, por meio de leis específicas, incentivos fiscais para edifícios que, de fato, se adequarem a uma nova dinâmica do mundo e também para os novos empreendimentos que se propuserem a fazer ou implantar boas práticas de construção”, acrescenta Farinello.

Cotas para habitação de interesse social

Se aprovada, outra novidade constará na lei: a criação de cotas destinadas à habitação de interesse popular. Os grandes empreendimentos residenciais erguidos na Cidade ficarão obrigados a construir um determinado número de unidades destinadas à população de baixa renda na região central, conforme o porte da obra, como forma de compensação ao Município. O percentual ainda não está fechado.

A construtora poderá optar por reformar ou reabilitar um edifício no Centro, quando o número de unidades for pequeno. Outra forma seria destinar moradias no próprio condomínio em construção ou uma contrapartida financeira equivalente ao valor das unidades.

A novidade surgiu a partir das discussões realizadas em audiências públicas e na Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano. Nos debates, foram levantadas questões sobre a necessidade de encontrar soluções para imóveis desocupados no Centro e também saídas viáveis e rápidas para atender moradores de áreas de risco. Medidas semelhantes já foram adotadas em capitais como São Paulo e Curitiba (PR).



“A lei vai detalhar essas diversas maneiras, mas já é um caminho mais rápido do que a Prefeitura ter de, por meio de CDHU ou Cohab, produzir essas unidades. Dessa forma, elas seguem na velocidade de mercado. É muito mais eficiente”, informa o secretário.

RETROFITIS

Outra proposta prevê facilitar a modernização de imóveis comerciais antigos, convertendo-os em unidades habitacionais. Farinello explica que um dos grandes nós nessa questão está na exigência de acessos independentes.

A lei atual fala que, para uso misto – prédio de comércio ou prestação de serviço que também abrigar residências – são necessários acessos independentes para a rua. Então, para criar os chamados retrofit, há a sugestão de um artigo na legislação que ajudará nessa conversão.

“Com a proposta da Luos aprovada, poderemos ter prédios mistos separados por andares. Em um edifício de cinco pavimentos, por exemplo, dois deles seriam destinados para serviços e três para residências. Com isso, não seria preciso separar as duas entradas da rua. Isso foi um pedido feito durante as discussões, diante da dificuldade de fazer as adequações para o retrofit. Esse também é um ponto positivo da lei”.

Estímulos para pequenos construtores

A legislação enviada à Câmara prevê ainda flexibilizações para incentivar construções de pequeno porte ou reformas em residências mais antigas. Elas estão relacionadas à taxa de ocupação ou até para mudar o tipo de uso sem ter que apresentar projetos arquitetônicos. O proprietário poderá, por exemplo, utilizar a edícula para montar um comércio.

“A gente criou, para os pequenos, vários estímulos para incentivar a economia de pequeno porte e economia criativa. Se transformar uma residência em casa de repouso para idosos, posso simplesmente tirar uma licença de uso e não preciso da construção. É mais rápido e econômico”, destaca Farinello.

ÁREA PORTUÁRIA

A Luos também vai propor adequações do zoneamento portuário. O conceito sugerido prevê separar a zona industrial e retroportuária em duas. Com isso, a zona retroportuária mais próxima a núcleos residenciais terá mais restrição de atividades impactantes, sendo permitidas apenas atividades de logística e apoio. A outra fica liberada para operações mais impactantes, como atividades de líquidos inflamáveis e produtos perigosos.

“Assim a gente consegue orientar e disciplinar melhor o uso das áreas e estimular a atividade retroportuária, que é muito importante para a Cidade, gerando emprego, renda e desenvolvimento”.

ATUALIZAÇÃO DA LEI

A atualização da Luos deriva da revisão do Plano Diretor do Município que precisa passar por reexame a cada início de novo mandato. Em 2021, foram realizadas quatro audiências públicas e quatro oficinas para debater com a sociedade as alterações a serem propostas na Lei de Uso Ocupação de Solo. As mudanças também foram analisadas e passaram pela comissão especial de legislação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano. O município pode acompanhar as sugestões pelo Renova Santos. O texto final seguirá para a Câmara Municipal.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022

COSCO LANÇA PORTA-CONTENTORES ELÉTRICOS DE 700 TEU

Informação: Transportes e Negócios (25 de março de 2022)



No caso, os dois navios ligarão Wuhan e Xangai – Foto: Divulgação Transportes e Negócios

Os dois porta-contentores eléctricos deverão ser entregues no final de 2023 à Shanghai Pan-Asia Shipping, uma subsidiária da Cosco, que opera no transporte de contentores ao longo do rio Yangtzé.

No caso, os dois navios ligarão Wuhan e Xangai.

A construção está a cargo da Cosco Shipping Heavy Industry. O investimento anunciado é de 18,24 milhões de dólares.

Com 120 metros de comprimento e 5,5 metros de calado, os dois navios serão propulsionados por um motor eléctrico alimentado por baterias acondicionadas em 36 contentores de 20', carregadas a partir de terra com uma potência de 50 000 KWh.

Os novos navios anunciados pela Cosco são substancialmente maiores que o Yara Birkeland, actualmente o maior porta-contentores 100% eléctrico em operação, mas com uma capacidade de apenas 120 TEU. m

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022

MAERSK IMPLANTARÁ 300 CAMINHÕES ELÉTRICOS EM PARCERIA COM A EINRIDE

Informação: MAERSK (25 de março de 2022)



Foto: Maersk

Copenhague, Dinamarca – A AP Moller – Maersk (Maersk) adicionará 300 caminhões eléctricos à sua rede na América do Norte – tornando-se a maior implantação de caminhões eléctricos pesados ??até hoje.

Os caminhões serão entregues entre 2023 e 2025 para uso pela empresa norte-americana de armazenamento, distribuição e transporte

da Maersk chamada Performance Team – A Maersk Company. Os caminhões serão operados usando o sistema operacional de carga rodoviária digital da Einride e soluções de carregamento. Eles operarão como parte da rede de frete rodoviário da Performance Team.

Nossos clientes buscam ações tangíveis em cadeias de suprimentos sustentáveis ??- não apenas conceituais. O pedido de hoje é um passo importante na construção de nossa base de descarbonização de ponta a ponta, além de abordar os pontos problemáticos do transporte terrestre dos clientes. A Maersk tem um plano abrangente de descarbonização em andamento para nossas atividades oceânicas, que representam 93% de todas as emissões relacionadas à empresa. Este pedido marca a expansão de nossas ambições para cobrir todos os serviços em todos os modos de transporte. – Vincent Clerc CEO da Ocean & Logistics, AP Moller – Maersk

Os caminhões eléctricos da Einride são montados para definir especificações em todos os EUA. O lote inicial de caminhões é Classe 8 8TT Gen 3 fabricado pela BYD. A parceria iniciará o primeiro

uso em larga escala do sistema operacional digital de frete rodoviário da Einride. Essa tecnologia centraliza a tomada de decisões, fornecendo integração de dados com total transparência em todo o espectro de eletromobilidade.

Este é um dos maiores acordos já feitos para tornar o transporte sustentável e ocorre em um momento crítico. Não só o setor de transporte rodoviário de mercadorias é responsável por cerca de 8% de todas as emissões globais de CO2 – um número que continuará a crescer se não houver mudanças econômicas hoje – mas você também tem um mundo que está mais consciente do que nunca sobre a necessidade urgente de mudar para elétrico. Admiro a Maersk por sua ousadia em liderar o caminho – por se destacar em seus compromissos como transportadora para fazer a transição acontecer de forma tangível.– Robert Falck, CEO da Einrid

A Maersk Growth investiu na Einride em 2021 com a intenção de fazer parte de sua jornada, trabalhando em estreita colaboração com um player focado em eletricidade e tecnologia para acelerar a descarbonização das atividades de caminhões. A parceria faz parte de uma estrutura global que permite a colaboração em locais também fora dos EUA no futuro e a Maersk está agora acelerando esses esforços com o pedido da América do Norte.

O objetivo de longo prazo da Maersk na América do Norte é avançar para uma frota de caminhões totalmente elétrica para oferecer aos clientes uma alternativa ecológica para caminhões de curta distância.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022*

PORTO DE SANTOS: INFRAESTRUTURA COMPETITIVA IRÁ IMPULSIONAR COMÉRCIO EXTERIOR, AFIRMA PRESIDENTE DA MAERSK

Informação: Revista Portuária (25 de março de 2022)



A expansão do calado para 17 metros é necessária, segundo Julian Thomas – Foto: Divulgação Revista Portuária

O presidente da Maersk no Brasil, Julian Thomas, pediu aumento de investimentos para desenvolver a infraestrutura dos portos brasileiros, especialmente do Porto de Santos (SP), que está em processo de privatização em um projeto coordenado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e encomendado pelo Ministério da Infraestrutura.

“Apoiamos a modernização e o aumento dos investimentos no Porto de Santos, garantindo uma infraestrutura competitiva para o crescimento do comércio exterior brasileiro”, afirma.

Nesse cenário, Julian Thomas defende a ampliação do calado para 17 metros na primeira fase da concessão. “Esse é o investimento mais crítico para maximizar o potencial do maior complexo portuário do país”, analisa.

De acordo com os dados disponibilizados na consulta pública sobre a privatização do Porto de Santos, percebe-se que antecipar o aprofundamento do canal a 17 metros já em 2026 geraria uma economia de aproximadamente R\$ 45 milhões. Simultaneamente, a antecipação também geraria custos adicionais com dragagem de manutenção da ordem de R\$ 40 milhões ao ano, no período de 2026 a 2033. Os benefícios gerados pela economia de escala, bem como a possibilidade de uma expansão dos mercados exportador e importador geradas por um porto mais profundo, superam o custo adicional com a dragagem de manutenção.

“A expansão direta tornará o porto mais competitivo. Portanto, dividi-la em duas fases não seria eficiente”, ressalta. Thomas destaca ainda que aumentar a profundidade do canal para 17 metros permitirá o acesso de navios maiores em Santos, como os de 15 mil TEUs, em comparação com os navios de 9 mil TEUs que escalam no Porto de Santos. Considerando as premissas atuais de mercado, a antecipação da profundidade de 17 metros permitiria o transporte adicional de 1700 a 2300 TEUs por escala já em 2026.

“Quase todo navio porta-contêineres que vem ao Brasil para também em Santos. Se o Porto de Santos tem uma limitação que impede a operação dos navios mais eficientes do país, isso impacta todos os outros portos, assim como o desenvolvimento da economia brasileira”, explica Thomas.

Construção e acomodação de novos navios

Com o grande aumento da demanda por transporte marítimo, iniciado em 2020 durante a pandemia do coronavírus, houve um aumento na contratação de novos navios ao nível global. Nesse cenário, Thomas destaca que os novos navios, que devem entrar em operação a partir de 2023, têm capacidade para 22 mil TEUs.

“O ano de 2021 foi marcado por um investimento significativo em encomendas de navios porta-contêineres. Novas embarcações implantarão maior capacidade para o cenário global de transporte. Além disso, espera-se uma realocação da capacidade transpácífica para o comércio latino-americano. Portanto, ter um calado de 17 metros no Porto de Santos é fundamental para acomodar esses novos navios”, explica.

“Adiar os investimentos em infraestrutura que permitiriam a operação dessas embarcações no Brasil vai à contramão do resto do mundo”, diz Thomas.

Indústria sustentável

Por fim, o presidente da Maersk avalia que não são apenas os critérios econômicos considerados importantes na questão do aprofundamento do canal do Porto de Santos. O presidente destaca que a sustentabilidade da indústria logística também é um ponto a ser considerado, dado que o setor está caminhando para reduzir as emissões de Gases do Efeito Estufa.

“Maiores navios possibilitam menos emissões de CO₂ por contêiner transportado. Se Santos oferecesse uma profundidade de 17 metros, haveria a necessidade de novas encomendas de navios para atendimento na rota da costa leste da América do Sul, assim como para substituir os navios do efeito cascata deslocados de rotas mais maduras. Acompanhando as tendências mundiais, esses novos navios poderiam ser, inclusive, movidos a metanol verde, gerando uma economia ambiental ainda mais relevante. É uma possibilidade”, avalia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022

CONAB VÊ ALTA DE MAIS DE 20% NOS PREÇOS DO FRETE MARÍTIMO

Informação: Brasilagro (25 de março de 2022)



Conab vê alta de mais de 20% nos preços do frete marítimo – Foto: Blog Ipesi/Divulgação Brasilagro

A tendência para os preços do transporte marítimo de cargas é de alta e a elevação pode superar 20% a depender da rota e do produto a ser transportado, aponta o Boletim Logístico divulgado na terça-feira (22) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Conforme



a estatal, para os fertilizantes trazidos da Europa para o Brasil, a elevação é de 10%, passando de US\$ 46 para US\$ 50 a tonelada. “Já se a origem dos produtos é o Egito o aumento passa de 20%, chegando US\$ 12 por tonelada”, destaca.

“Essa subida nos preços do frete marítimo é explicada não só pelo aumento nos valores do barril de petróleo, que impacta no combustível, mas também pela menor quantidade de rotas disponíveis, principalmente na região do Mar Negro. Com isso há uma maior demanda por outros percursos, além de uma menor disponibilidade de navio”, explica o superintendente de Logística Operacional da Companhia, Thomé Guth, em nota.

Segundo ele, a expectativa é de pressão sobre os preços do frete no Brasil no segundo semestre, com demanda para exportação. “Há uma tendência de aumento do volume de exportação do milho brasileiro, o que impactará na movimentação de cargas para as principais rotas de exportação. Se observarmos temos uma indicação de alta nos valores do prêmio de porto para o cereal, tanto em Santos quanto em Barcarena, para o mês de julho. Isto mostra um cenário de forte interesse dos importadores pelo milho brasileiro, sobretudo diante das incertezas dos efeitos da guerra”, ressalta Guth (Broadcast, 24/3/22)

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022*

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ATÉ 28 DE MARÇO

Informação: Santos Port Authority (25 de março de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou para o dia 28 de março a data limite visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para a desestatização do Porto de Santos.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no menu “Participação Social” no portal da Agência (Clicar em Audiência Pública nº 01/2022). As contribuições deverão ser enviadas exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/03/2022*



NAVAL PORTO ESTALEIRO

EPL ENTREGA AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ESTUDOS PARA PRIVATIZAÇÃO DE TRECHO AQUAVIÁRIO NO PORTO DE PARANAGUÁ, COM ESTIMATIVAS PARA AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA

Pot Ruth Rodrigues



O trecho aquaviário ao Porto de Paranaguá contou com um levantamento da EPL, enviado ao Ministério da Infraestrutura, para as projeções sobre as obras de infraestrutura que precisam ser realizadas após o processo de privatização

Durante esta última terça-feira, (22/03), a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) entregou ao Ministério da Infraestrutura a

finalização dos estudos sobre o processo de privatização do trecho aquaviário que dá acesso ao Porto de Paranaguá. O relatório ainda incluía novas projeções sobre as obras de infraestrutura necessárias para serem realizadas após a entrega da estrutura ao setor privado no futuro.



Vídeo: Saiba um pouco mais da história do Porto de Paranaguá e Antonina

A incrível história dos Portos do Paraná. Fonte: YouTube

https://youtu.be/3z7zPS_L-Sw

Projeto de privatização do trecho aquaviário que dá acesso ao Porto de Paranaguá agora conta com estudos realizados pela EPL e entregues ao

Ministério da Infraestrutura

O Porto de Paranaguá entrou para os projetos de privatização dentro do setor portuário nacional, mas com apenas algumas estruturas do complexo, como o trecho aquaviário que dá acesso ao local e serve como berço para os navios que chegam ao porto. Assim, uma série de processos precisaram ser realizados para que o projeto de privatização fosse levado adiante, incluindo um longo levantamento e estudos feitos sobre as obras necessárias no futuro e quais são as reais estruturas do acesso que estão precisando de reformas.

Com isso, a EPL entregou ao Ministério da Infraestrutura um relatório completo com todas as informações levantadas em relação ao processo no trecho aquaviário. Assim, o projeto irá transferir para a iniciativa privada a operação do trecho aquaviário compreendido entre o mar aberto e o cais do porto, mas ainda manterá as demais funções de autoridade portuária a cargo da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), como forma de garantir a administração portuária ainda por parte de uma companhia estatal e que possa dialogar mais facilmente com o governo.

O diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, comentou sobre a relevância desse projeto de privatização e sobre a participação da empresa nos estudos sobre as obras de infraestrutura necessárias no trecho aquaviário. O executivo ainda destacou que “Esse é o primeiro projeto de concessão de infraestrutura de acesso aquaviário do Brasil. Com o trabalho, a EPL traz uma nova solução para os investimentos em dragagem. O sucesso desse projeto vai revolucionar o Porto de Paranaguá, que é o segundo maior porto público em movimentação no país”.

Trecho aquaviário que dá acesso ao Porto irá necessitar de grandes obras de infraestrutura para garantir um bom acesso para os navios de grande porte

Um dos principais objetivos do Porto de Paranaguá com os estudos realizados pela EPL era verificar quais os caminhos necessários para transformar a estrutura em um verdadeiro berço para navios de grande porte, o que iria garantir uma expansão maior das operações nos portos nacionais. Assim, o vencedor do leilão realizará investimentos na ordem de R\$ 1,05 bilhão nos primeiros quatro anos de implantação do empreendimento de obras de infraestrutura para garantir isso.

Com isso, a EPL realizou todos os levantamentos necessários e concluiu que o trecho precisará da realização de serviços de dragagem de manutenção, balizamento náutico, sistema Vessel Traffic Service (VTS), levantamentos batimétricos e gestão ambiental e o prazo da concessão será de 25 anos, para garantir que todas essas reformas possam ser realizadas dentro do prazo previsto.

Assim, o projeto irá tornar o trecho aquaviário apto a receber navios de maiores dimensões, a exemplo de porta-contêineres da classe New Panamax e outros modelos maiores, com calado

máximo operacional previsto de 15,5 metros, visando uma expansão ainda maior da presença do Porto de Paranaguá dentro do setor portuário nacional e internacional durante os próximos anos.

Fonte: *Naval Porto Estaleiro*

Data: 25/03/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ESTADOS DRIBLAM DESONERAÇÃO COM NOVO ICMS DO DIESEL

Perda seria de R\$ 14 bilhões, calcula Confaz; desoneração é considerada inconstitucional

Por *Luiz Fernando Manso e Gustavo Gaudarde - 25 de março de 2022 - Em Combustíveis, Eleições 2022*



Em 2018, diesel B nos postos mal chegava aos R\$ 4 e desencadeou a greve dos caminhoneiros (Marcelo Camargo/Agência Brasil)

RIO — Os estados aprovaram a nova tributação do ICMS do diesel, que passará a valer em todo o Brasil a partir de 1º de julho, para atender à nova lei aprovada este mês no Congresso Nacional.

Com isso, querem evitar o impacto na arrecadação que seria provocado por um dispositivo de transição na lei, que obrigaria os

estados a usar uma média de 60 meses para definir o preço médio do diesel sobre o qual incidem as alíquotas percentuais, que deixarão de existir.

Se a desoneração com essa fórmula dos 60 meses entrasse em vigor, a perda para os estados seria de R\$ 14 bilhões, calcula o Comsefaz — Comitê Nacional de Secretários da Fazenda, Finanças, Receitas ou Tributação dos Estados e Distrito Federal.

Os estados também avaliam entrar no STF contra Lei Complementar 192, que julgam inconstitucional. Entre outros pontos, pela desoneração não possuir nenhuma forma de compensação, com prevê a Lei de Responsabilidade Fiscal.

O projeto original tinha intenção de promover a reforma do ICMS de todos os combustíveis, um plano do governo Bolsonaro considerado inconstitucional por juristas e secretários de Fazenda nos estados — o governo federal forçar uma regulamentação do ICMS por proposta de lei complementar.

No Senado e com a crise na Ucrânia, o projeto virou um programa de subvenção: o governo federal encontrou uma brecha para zerar a tributação dos combustíveis, sem necessidade de compensar as despesas; e tentou forçar politicamente os estados a seguir o mesmo caminho para o diesel.

Os governadores ainda cogitam acionar o STF para derrubar parte da nova lei, por mais que os efeitos tenham sido mitigados.



Alíquota é definida para manter patamar de arrecadação

A cobrança parte de R\$ 1,0060 para o S10 e 99,86 centavos para o S500 e outros, mas cada estado vai dar um desconto na alíquota para chegar ao patamar atualmente cobrado desde novembro do ano passado.

Em novembro, os estados congelaram os preços médios do ICMS dos combustíveis, medida que também foi prorrogada esta semana até 30 de junho de 2022.

Por exemplo, o ICMS em Minas Gerais está em 72 centavos para o diesel S10. O governo Zema (Novo) reduziu a alíquota de 15% para 14% este ano e os preços médios sobre o qual incide o ICMS percentual é de R\$ 5,11 por litro (congelado desde novembro).

Com a entrada em vigor da nova alíquota, o ICMS fixo por quantidade (o ad rem) passará a ser de R\$ 1,0060 por litro, subtraindo o ajuste aprovado pelos estados, de 29,02 centavos para o caso de Minas Gerais. Totaliza, então, 72 centavos.

Em Minas Gerais, o preço médio dos últimos cinco anos, sem atualização monetária, é de cerca de R\$ 3,90. Com alíquota de 14%, o imposto cairia de 72 centavos para 28 centavos por litro.

Minas é apenas um exemplo. A nova regra foi desenhada pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para produzir esse efeito, de preservação da arrecadação, em todo o país.

Como fica o ICMS dos combustíveis?

Modelo novo

- Vale apenas para diesel A (sem biodiesel), seja S10, S500 ou outros;
- A cobrança passa a ser fixa, nos produtores e importadores. Entra em vigor em 1º de julho, e as alíquotas serão as mesmas por 12 meses. Depois podem ser alteradas em intervalos de 6 meses.
- Para o consumidor: a alíquota é ajustada em cada estado para preservar a arrecadação atual, com base no congelamento iniciado em novembro de 2021.
- Para o mercado: simplifica o pagamento do ICMS, que deixa de ser pago pelo supridor, com base na substituição tributária, sobre os preços na ponta. Será recolhido sobre a quantidade vendida por refinarias e importadores.

Modelo antigo

- A nova lei prevê que a reforma feita para o diesel A seja aplicada a todos os combustíveis, como a gasolina e o GLP.
- Mas sem a definição, que depende dos estados, tudo segue normal: alíquota percentual sobre o preço final para os consumidores, por substituição tributária.
- Os estados, contudo, têm mantido os preços congelados desde novembro. No momento, o congelamento vale até 30 de junho de 2022.

O presidente do Comsefaz, Décio Padilha, defendeu em coletiva de imprensa a aprovação do PL 1472/2021, aprovado no Senado, que cria a conta estabilizadora de preços, uma espécie de fundo para amenizar variações internacionais.

“Enquanto o Congresso aprova essa lei que é prejudicial aos estados e municípios, o PLP 1472, do senador Jean Paul Prates, não sai do Senado. O 1472 propõe um ajuste na Política de Paridade Internacional. É o único PLP que foi elaborado com critérios técnicos, mas está parado”, lamentou.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL) resiste em pautar o projeto.

O PL 1472 cria um vale-gasolina para algumas categorias de motoristas com valor de até R\$ 300 e válido para 2022.

Também fixa diretrizes de preços para o mercado de combustíveis, que passariam a ter que levar em conta os custos domésticos na formação dos valores e não a paridade com o mercado internacional, como é exigido da Petrobras.

O texto foi relatado pelo senador Jean Paul Prates (PT/RN), em uma articulação que envolveu as lideranças do governo federal na casa, base e partidos do centrão.

Padilha afirmou que o ICMS corresponde, em média, a 70% da arrecadação dos estados, com os combustíveis respondendo por 20% do total. Além disso, 25% vão para os municípios, 25% têm que ser gastos em educação e 12% em saúde.

Padilha lembrou que os estados já vêm perdendo receitas com decisões tomadas pelo STF em relação à energia elétrica, telecomunicações e ao IPI, que reduzirá em R\$ 6 bilhões a arrecadação dos estados com o imposto, e em cerca de R\$ 5 bilhões a dos municípios.

Para Padilha, a opção pela aprovação da Lei 192, mostra que o Congresso e o governo estão dispostos a sacrificar estados e municípios, mas não a mexer com a Petrobras.

“Todo esse esforço vai embora no primeiro aumento que ela fizer. A Petrobras vai continuar aumentando o diesel e fingir que não é com ela. Não está fazendo nada para ajudar”, criticou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 25/03/2022

RIO GRANDE DO SUL ASSINA NOVO MEMORANDO PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO VERDE

Os dois acordos focam no porto do Rio Grande, maior distrito industrial do estado
Por epbr - 25 de março de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Setor elétrico, Transição energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



Diretor de novos negócios da Enerfín para a América Latina, Marco Antônio Morales (Felipe Dalla Valle/Palácio Piratini)

O governo do Rio Grande do Sul e a Enerfín do Brasil, do grupo espanhol Elecnor/Enerfín, assinaram nessa quinta (24/3) um memorando de entendimento para a implantação de um projeto de hidrogênio verde no estado. É o segundo acordo do tipo — em dezembro passado, o governo gaúcho fechou parceria com a White Martins.

— Os dois acordos focam no porto do Rio Grande, maior distrito industrial do estado. O grupo Elecnor/Enerfín opera o Complexo Eólico de Osório, no estado.

— O acordo com a Enerfín prevê a busca por outras oportunidades na área de energia ou de eletrificação de indústrias vinculadas à produção de hidrogênio verde. E cooperação com o governo para identificar eventuais entraves regulatórios e fiscais.



— “Queremos implantar aqui esse projeto por todas as possibilidades de consumo interno e de exportação, e queremos reafirmar a confiança que o grupo tem no estado”, disse o diretor de novos negócios da Enerfín para a América Latina, Marco Antônio Morales.

— O Rio Grande do Sul tem compromisso de neutralizar suas emissões de carbono em 50% até 2030. Em novembro de 2021, o governador Eduardo Leite esteve na COP26, em Glasgow, na Escócia. Além disso, em outubro, visitou a sede da Enerfín, em Madri, na Espanha.

— “O porto disponível, o potencial eólico, as nossas indústrias e também os usos diversos que o hidrogênio e a amônia podem ter em outras atividades, como a indústria de fertilizantes, dão ao nosso estado uma oportunidade diferenciada em termos de produção de hidrogênio verde perante outros estados”, explicou Leite.

Avaliação de potencial em Sergipe é da Murphy, esclarece Enauta O potencial de até 1 bilhão de barris de óleo equivalente no bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), em águas profundas de Sergipe, “foi elaborada pela Murphy Oil de maneira unilateral anteriormente ao início da perfuração”, informou a Enauta.

— A Enauta é sócia no projeto (30%), junto com a Murphy Oil (20%). A campanha é operada pela ExxonMobil (50%), que não se pronuncia sobre o caso.

— A Enauta destaca que, “segundo a sua área técnica, a avaliação do prospecto somente será efetivamente conhecida após a perfuração e a perfilagem final do poço.”

Estados driblam desoneração com novo ICMS do diesel. A nova tributação do ICMS do diesel passa a valer a partir de 1º de julho. Com isso, os governadores querem evitar o impacto na arrecadação provocado por um dispositivo de transição na lei que alterou a incidência do tributo e os obrigaria a usar uma média de 60 meses para definir o preço médio do diesel sobre qual incidem os percentuais, que deixarão de existir.

— Se a desoneração com a fórmula dos 60 meses entrasse em vigor, a perda para os estados seria de R\$ 14 bilhões, calcula o Comsefaz — Comitê Nacional de Secretários da Fazenda, Finanças, Receitas ou Tributação dos Estados e Distrito Federal.

BC estima repasse de 66% do petróleo para a gasolina em 2022 O Banco Central (BC) calculou que o grau de repasse do preço do petróleo para o da gasolina na bomba pode chegar a 66% neste ano. A estimativa consta no Relatório de Inflação divulgado nessa quinta (24/3).

— Segundo o estudo, a elevação do preço nos últimos anos foi tão expressiva que tende a ultrapassar os demais impactos no preço da gasolina, como a mistura com o etanol. Em 2022, a expectativa é de que um preço de etanol constante levaria a um repasse de 47,2% dos preços do petróleo para a bomba. Já quando é considerado uma razão do preço de etanol pelo da gasolina, o repasse chegaria a 66,1%. O Globo

Os preços do petróleo recuaram nessa quinta (24/3), ante o fracasso de uma série de cúpulas internacionais que até agora não concretizaram sanções europeias contra o petróleo e o gás russos, enquanto são avaliadas medidas para aumentar o abastecimento de combustíveis de outros países.

— O Brent para maio recuou 2,11%, a US\$ 119,03 o barril, e o WTI para o mesmo mês perdeu 2,26%, a US\$ 112,34 o barril. AFP

— Autoridades da Opep acreditam que uma possível proibição da União Europeia ao petróleo da Rússia por causa da invasão à Ucrânia prejudicaria os consumidores. Essas preocupações foram transmitidas à UE, segundo fontes disseram à Reuters.



Leia em epbr

Depois da covid-19, o choque do petróleo — por que repetimos os erros na gestão de crises? “O aumento de preços do petróleo é o agente causador da enfermidade, mas a inflação é o que representa a doença”, escreve Marcelo Rocha do Amaral, auditor Federal de Controle Externo no TCU

<https://epbr.com.br/depois-da-covid-19-o-choque-do-petroleo-por-que-repetimos-os-erros-na-gestao-de-criSES/>

Em segredo, China compra petróleo russo mais barato As refinarias da China estão comprando discretamente petróleo russo barato, já que a oferta do país continua fluindo para o mercado, informa a Bloomberg. Ao contrário das refinarias estatais da Índia, que fizeram uma série de licitações para comprar o Ural bruto, tipo de petróleo que é carro-chefe da Rússia, comercializadores dizem que as refinarias estatais da China negociam de forma privada com os vendedores.

TotalEnergies vai manter negócios de gás na Rússia Patrick Pouyanné, CEO da francesa TotalEnergies, disse que se a empresa romper contratos de gás natural com a Rússia terá de pagar bilhões. “Não sabemos como interromper contratos de longo prazo, a menos que os governos decidam sobre sanções que me permitam exercer o que se chama ‘força maior’, e aí sou obrigado a parar os contratos”, afirmou à rádio francesa RTL.

— A TotalEnergies afirma que deixará de comprar petróleo e derivados do país a partir de 2022, suspendeu o desenvolvimento de novos negócios e não fará aportes de capital na Rússia.

Copel pretende vender Compagas ainda em 2022 A estatal paranaense de energia elétrica Copel prevê realizar a venda de sua fatia majoritária (51%) na distribuidora de gás do Paraná, a Compagas, ainda este ano, informa a Reuters. As demais sócias da concessionária de gás são a Gaspetro, vendida pela Petrobras à Compass, e a Mitsui, cada uma com 24,5%.

— Em teleconferência na quarta (23/3), o presidente-executivo da Copel, Daniel Slaviero, disse que espera receber do governo estadual “nas próximas semanas” as condições finais para a renovação da concessão da Compagas, de forma que a venda possa ocorrer até o fim deste ano.

— A Compagas é uma das 18 distribuidoras estaduais de gás canalizado que conta com participação da Gaspetro. Para destravar a compra da subsidiária da Petrobras, a Compass anunciou este mês que negocia a venda da participação da Gaspetro em sete distribuidoras, cujos nomes não foram revelados.

ANP adequará normas sobre qualidade do etanol à venda direta A Diretoria da ANP aprovou nessa quinta (24/3) a realização de consulta e audiência públicas sobre alterações em três resoluções da agência relacionadas à qualidade do etanol hidratado (Resoluções nº 9/2007, nº 19/2015 e nº 828/2020). O objetivo é estender as normas aos agentes econômicos envolvidos na venda direta de etanol, realizada de fornecedores para postos de combustíveis e transportadores-revendedores-retalhistas (TRRs), bem como de TRR para postos, conforme regulado pelas Medidas Provisórias nº 1.063/2021 e nº 1069/2021 e pela Resolução ANP nº 855/2021.

RenovaBio: publicadas metas individuais das distribuidoras A ANP publicou nessa quinta (24/3) as metas individuais compulsórias para 2022 das distribuidoras, referentes ao RenovaBio. As metas estão estabelecidas em unidades de Créditos de Descarbonização (CBIO), calculadas a partir da meta compulsória anual definida pela Resolução CNPE nº 17, de 5 de outubro de 2021, para o ano de 2022, de 35,98 milhões de CBIOs.

TCU apura insider information na Eletrobras O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Vital do Rego Filho pediu à Eletrobras diversas informações para apurar denúncias de ilegalidades na venda da estatal. Uma das suspeitas é de que houve vazamento de informações que levaram a um movimento de compra e venda de ações da empresa. CNN

Mudanças no CA da AES Brasil Julian Nebreda, indicado pela The AES Corporation, renunciou à presidência do Conselho de Administração da AES Brasil. No seu lugar assumiu Francisco Morandi, conselheiro da companhia desde 2020 e executivo da AES Brasil nos anos de 2014 a 2017. O CA também conta com dois novos conselheiros: Juan Ignacio Rubiolo, líder de Negócios Internacionais da AES Corp, e Madelka McCalla, vice-presidente Global de Relacionamento com Stakeholders e Impacto Social da AES Corp.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 25/03/2022

POTENCIAL ATÉ 1 BI DE BARRIS EM SERGIPE É AVALIAÇÃO UNILATERAL DA MURPHY OIL, ESCLARECE ENAUTA

A Enauta é sócia no projeto, junto com a Murphy Oil. A campanha é operada pela ExxonMobil, que não se pronuncia sobre o caso

Por epbr - 25 de março de 2022 - Em Mercado offshore, Petróleo e gás



Sonda de perfuração offshore (Constellation, divulgação)

Segundo a Enauta, o potencial de até 1 bilhão de barris no bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), em águas profundas de Sergipe, “foi elaborada pela Murphy Oil de maneira unilateral anteriormente ao início da perfuração”.

A Enauta é sócia no projeto, junto com a Murphy Oil. A campanha é operada pela ExxonMobil, que não se pronuncia sobre o caso.

A Enauta “destaca que, segundo a sua área técnica, a avaliação do prospecto somente será efetivamente conhecida após a perfuração e a perfilagem final do poço. A Companhia manterá o mercado informado sobre esse tema”, diz o comunicado.

A perfuração do primeiro poço no bloco começou em 21 de fevereiro de 2022 e deve ser concluída nas próximas semanas, disse o presidente-executivo da Murphy Oil, Roger Jenkins, em apresentação aos investidores. Segundo ele, a área tem potencial de recursos brutos entre 500 milhões e 1,050 bilhão de boe, informa a Reuters.

A ExxonMobil detém 50% de participação no consórcio formado também pela Murphy Oil (20%), dos EUA, e pela brasileira Enauta (30%) para explorar nove blocos no litoral de Sergipe.

Se as expectativas se confirmarem, será a primeira descoberta de grande porte da ExxonMobil, como operadora no país.

A licença para a perfuração foi emitida pelo Ibama em 17 de fevereiro. A campanha tem como objetivo perfurar até 11 poços exploratórios nos blocos SEAL-M-351, SEAL-M-428, SEAL-M-430, SEAL-M-501, SEAL-M-503 e SEAL-M-573, áreas das 13ª, 14ª e 15ª rodadas de licitação da ANP. A licença tem validade de cinco anos.

As informações da Enauta constam em fato relevante em que a companhia publicou após oscilações no preço das ações na B3 e no volume de negócios.

As movimentações, a seu ver, “não são atípicas” e, segundo a Enauta podem ser fundamentadas pelo preço do Brent no período.

Cita também que pode ter ocorrido pelas “eventuais especulações relativas à atividade exploratória na Bacia de Sergipe-Alagoas, mais especificamente com relação ao Bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), tendo em vista que foi anunciado por meio de Comunicado ao Mercado em 21 de fevereiro de 2022 o início da perfuração do primeiro poço exploratório”.

Veja o comunicado da Enauta, na íntegra:

“A Companhia informa que, a seu ver, as oscilações verificadas no preço e no volume de negócios envolvendo as ações de sua emissão não são atípicas e podem ser fundamentadas pelo seguinte:

- movimentação do preço do Brent no período, que está em linha com a movimentação nas ações de emissão da Companhia;*
- no dia 22/03, no final do pregão, houve um block trade de 496.000 ações de emissão da Companhia com desconto de aproximadamente 5% em relação ao valor de fechamento do dia anterior, o qual, conjugado com a alta do preço do Brent verificada no momento da abertura dos mercados, gerou um ajuste positivo durante o dia de ontem na cotação; e*
- como já indicado no Comunicado ao Mercado divulgado em 09 de março de 2022, eventuais especulações relativas à atividade exploratória na Bacia de Sergipe-Alagoas, mais especificamente com relação ao Bloco SEAL-M-428 (prospecto Cutthroat), tendo em vista que foi anunciado por meio de Comunicado ao Mercado em 21 de fevereiro de 2022 o início da perfuração do primeiro poço exploratório no referido bloco.*

A esse respeito, aproveitamos a oportunidade para tratar da notícia publicada ontem na Reuters a respeito da atividade exploratória em tal bloco. A notícia indica uma estimativa de barris de petróleo e gás que a Murphy Oil, parceira na perfuração desse poço, teria divulgado.

Esclareça-se que essa estimativa foi elaborada pela Murphy Oil de maneira unilateral anteriormente ao início da perfuração. A Companhia destaca que, segundo a sua área técnica, a avaliação do prospecto somente será efetivamente conhecida após a perfuração e a perfuração final do poço. A Companhia manterá o mercado informado sobre esse tema.”

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/03/2022

TOTALENERGIES VAI MANTER NEGÓCIOS DE GÁS NA RÚSSIA, DIZ POUYANNÉ

Sair do país em razão da guerra contra a Ucrânia seria entregar patrimônio de graça para os russos

Por Gabriel Chiappini - 25 de março de 2022 - Em Internacional, Mercado de gás



Planta de GNL Yamal, da Novatek, uma das maiores produtoras russas de gás, da qual a TotalEnergies tem 19% de participação (foto: Novatek/Divulgação)

RIO – “O gás é importante para a Europa”, afirmou Patrick Pouyanné, CEO da francesa TotalEnergies, nesta quarta (23).

O executivo no comando de uma das maiores produtoras de óleo e gás natural do mundo justificou que, ao contrário do petróleo que pode ser comprado de outros países como a Arábia Saudita, no caso do gás natural, romper contratos equivaleria a pagar “bilhões aos russos”.

“Não sabemos como interromper contratos de longo prazo, a menos que os governos decidam sobre sanções que me permitam exercer o que se chama ‘força maior’, e aí sou obrigado a parar os contratos”, afirmou Patrick Pouyanné à rádio francesa RTL.



“Se eu interromper os contratos de gás natural russos, sabe o que acontece? Pago bilhões imediatamente aos russos”, disse

A TotalEnergies afirma que deixará de comprar petróleo e derivados do país a partir de 2022, suspendeu o desenvolvimento de novos negócios e não fará aportes de capital na Rússia.

Outras petroleiras, como Shell, bp e Equinor, anunciarem que pretendem deixar negócios em território russo, logo após o início da invasão do exército de Vladimir Putin à Ucrânia.

Entregar ativos contradiz as sanções

A TotalEnergies afirma que não vai “inverter o propósito das sanções contra a Rússia”, o ocorreria caso transferisse “injustificadamente o patrimônio para os interesses russos, abandonando os ativos [no país]”.

A companhia deixou claro, contudo, que simplesmente deixar suas operações no país significaria ‘transferir valor’ para seus sócios na Rússia.

A afirmação consta nos “princípios” anunciados nesta quinta (24) em apresentação para investidores, que vão nortear a forma como a empresa lida com a crise.

É nesta apresentação que conta a foto de trabalhadores ucranianos que atuavam em projetos da TotalEnergies, mas que agora estão lutando contra os invasores russos.

A companhia garante que vai cumprir imediatamente com quaisquer sanções atuais e futuras impostas por autoridades europeias, independentes dos impactos de seus ativos na Rússia.

E seguirá contribuindo “para assegurar a segurança no suprimento de energia para o continente europeu, honrando contratos de longo prazo “enquanto os governos da Europa considerarem que o gás da Rússia é necessário”.

“Uma ‘saída’ não interromperia quaisquer operações dessas companhias em que a TotalEnergies é sócia minoritária e iria transferir valor sem contrapartidas para interesses russos, em contradição com as sanções”.

Atualmente, a TotalEnergies possui 19% de participação em uma das maiores produtoras russas de gás natural, a Novatek.

Além disso, a empresa participa de dois projetos de gás natural liquefeito na Rússia, o Yamal LNG, que iniciou a produção em 2020, e o Artic LNG, que deve fornecer gás a partir de 2023.

É sócia em campos que rendem uma produção de 500 mil barris por dia de petróleo e gás natural (boe), 17% do total da empresa.

São US\$ 13,7 bilhões em capital alocado na Rússia até 31 de dezembro de 2021.

Zelensky cobra sanções empresariais

A declaração do executivo da gigante francesa aconteceu no mesmo dia em que o presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, falou virtualmente ao parlamento francês e pediu para que empresas do país parem de abastecer a “máquina de guerra” da Rússia.

“As companhias francesas devem abandonar o mercado russo. Renault, Auchan, Leroy Merlin e outras, elas devem deixar de ser patrocinadores da máquina de guerra russa”, disse o líder ucraniano.

Após o discurso, o conselho administrativo do Grupo Renault, que tem o governo da França como acionista, decidiu apenas suspender as atividades de sua montadora em Moscou.

Já a Leroy Merlin e Auchan, ambas do Grupo Mulliez, continuarão com suas operações.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO LANÇA MEDIDAS QUE FACILITAM HOME OFFICE E LIBERAM CONTRATAR POR PRODUÇÃO

Nova modalidade, sob regime de produção, poderá ser via CLT, mas sem necessidade de controle de ponto

Por Daniel Gullino e Manoel Ventura

BRASÍLIA — O governo federal anunciou nesta sexta-feira a assinatura de duas medidas provisórias (MP) que impactam o mercado de trabalho. Uma delas flexibiliza o teletrabalho (home office) para além do período da pandemia, abrindo a possibilidade de adoção definitiva de um modelo híbrido e também a adoção de um esquema de trabalho por produção — e não apenas por jornada de trabalho.

Com isso, o trabalhador poderá ser contratado seguindo as regras da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), mas sob o regime de produção, inclusive sem controle de ponto, quando estiver no regime de teletrabalho.

A outra MP estabelece um "roteiro" de ações que podem ser tomadas em caso de calamidade pública, incluindo a redução de salário e jornada, como foi autorizado durante a pandemia de Covid-19.

As MPs foram assinadas pelo presidente Jair Bolsonaro durante uma cerimônia no Palácio do Planalto, mas ainda não foram publicadas no Diário Oficial da União (DOU).

Segundo o Ministério do Trabalho e Previdência, o objetivo de uma das medidas é ajustar a legislação às necessidades do trabalho híbrido, explicitada durante a pandemia. O governo libera, com isso, possibilidade de adoção do modelo híbrido e a contratação do trabalhador com controle de jornada (marcação de ponto) ou por produção (sem ponto).

— No caso da jornada, por exemplo, tem que respeitar toda a legislação trabalhista normal. Descanso para o almoço, descanso à noite, tem hora extra — explicou o secretário-executivo do Ministério do Trabalho, Bruno Dalcolmo.

De acordo com o governo, não estão sendo alteradas regras previdenciárias, isto é, a pessoa que adotar o teletrabalho continua com as mesmas normas do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) que valem para o trabalho presencial.

Trabalho por produção

No caso de o trabalhador ser contratado por produção, não será aplicado o capítulo da CLT que trata da duração do trabalho e que prevê o controle de jornada.

— Se for por demanda, é uma opção do trabalhador, e o trabalhador vai trabalhar e fazer sua entrega no período que ele é mais produtivo, onde melhor interessa, na parte da manhã, na parte



da tarde, por algum momento. São possibilidades que se abrem para a empresa e para os trabalhadores — afirmou o secretário-executivo do Ministério do Trabalho.

De acordo com o Ministério do Trabalho, a MP prevê a possibilidade de adoção do modelo híbrido pelas empresas, com prevalência do trabalho presencial sobre o remoto ou vice-versa. O texto estabelece que a presença do trabalhador no ambiente de trabalho para tarefas específicas, ainda que de forma habitual, não descaracteriza o trabalho remoto.

Além do modelo híbrido de trabalho, o funcionário poderá trabalhar em uma localidade diferente de onde foi contratado.

— Vale a legislação de onde ele celebrou o contrato. Dito isto, ele pode morar em outro estado, ele pode morar em outro país, não há problema nenhum. Agora, a beleza disto é que fica permitido que esses detalhes constem do acordo individual entre a empresa e o trabalhador de jornada ou por produção — explicou Dalcolmo.

A reforma trabalhista de 2017 já havia criado regras para o trabalho remoto. Entretanto, de acordo com Dalcolmo, era um modelo "binário" e que gerava insegurança jurídica.

— Não existia nenhuma regulamentação até 2017. Então foi revolucionário naquele momento. Mas naquele momento o trabalho remoto era uma coisa binária, ou você está lá, ou você está aqui. Não tinha essa coisa de flexibilidade. Então o texto gerava esse tipo de interpretação, ele gerava insegurança política, ele amarrava muito as empresas e os trabalhadores — afirmou o secretário.

A MP diz ainda que trabalhadores com deficiência ou com filhos de até quatro anos completos devem ter prioridade para as vagas em teletrabalho. O teletrabalho poderá ser contratado por jornada ou por produção ou tarefa, de acordo com o ministério.

A medida provisória também estabelece que, para atividades em que o controle de jornada não é essencial, o trabalhador terá liberdade para exercer suas tarefas na hora que desejar.

Além disso, caso a contratação seja por jornada, a MP permite o controle remoto da jornada pelo empregador. Por último, permite que teletrabalho também poderá ser aplicado a aprendizes e estagiários.

A medida também prevê a possibilidade da empresa reembolsar os trabalhadores por gastos decorrentes do trabalho remoto, como luz, internet e equipamentos.

A MP ainda muda o auxílio-alimentação. O objetivo, diz o governo, é garantir que os recursos sejam efetivamente utilizados para adquirir gêneros alimentícios.

— O que a gente está fazendo aqui é coibir essa fraude, fechar essa válvula e reorganizar o auxílio-alimentação para o que ele deve ser, que é a alimentação do trabalhador — Dalcolmo.

As alterações previstas na MP visam a garantir que os recursos sejam efetivamente utilizados para adquirir gêneros alimentícios e corrigir as distorções de mercado existente na contratação das empresas fornecedoras, afirma o Ministério do Trabalho.

Calamidade

Já a MP com regras sobre situações de calamidade autoriza o saque-calamidade do FGTS, a antecipação do abono salarial e o aumento de parcelas do seguro-desemprego.

Também será possível facilitar o teletrabalho, antecipar férias e feriados e adotar a redução proporcional de jornada de trabalho e salário ou suspensão temporária do contrato.

De acordo com o ministro do Trabalho e Previdência, Onyx Lorenzoni, a ideia foi criar um "roteiro" de ações que podem ser tomadas:

— Serve como um manual. Aconteceu alguma coisa, seja o que for, do ponto de vista de fenômeno climático ou não, o governo tem um roteiro completo daquilo que tem que fazer.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2022

EUA E UNIÃO EUROPEIA ASSINAM ACORDO DE FORNECIMENTO DE GÁS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DA RÚSSIA

Americanos vão fornecer ao bloco pelo menos 15 bilhões de metros cúbicos adicionais de GNL até o fim do ano. Pacto pode afetar o Brasil

Por O Globo e agências internacionais



*Tanques de gás da Open Grid Europe (OGE), um dos maiores sistemas de transmissão de gás da Europa, em Werne, na Alemanha
Foto: INA FASSBENDER / AFP*

BRUXELAS — Os Estados Unidos e a União Europeia (UE) anunciaram nesta sexta-feira um acordo sobre fornecimento de gás natural liquefeito (GNL), em uma tentativa de reduzir a dependência da Europa da energia russa em meio à guerra na Ucrânia.

A decisão prevê que os EUA forneçam à UE pelo menos 15 bilhões de metros cúbicos adicionais do combustível até o fim do ano.

Não está claro se o volume viria diretamente de produção extra americana ou se seria redirecionado de outros países, o que poderia afetar as exportações para outras regiões do planeta, incluindo o Brasil, onde o GNL representa 27% do consumo nacional.

A Rússia é um importante fornecedor de energia da Europa, respondendo por cerca de 40% das importações de gás da UE. A invasão da Ucrânia fez com que os preços do produto alcançassem níveis recordes.

Acordo não acaba com dependência russa

Nesta sexta, a cotação do gás europeu abriu em queda, mas inverteu a tendência logo após o anúncio do acordo. Por volta das 9h, subia 1,7%.

Investidores avaliam que o acordo com os EUA não será suficiente para substituir o suprimento de gás russo nos países europeus.

Os 15 bilhões de metros cúbicos que serão enviados ainda neste ano à UE representam apenas 3% da demanda do bloco, segundo a consultoria Inspired Energy.

O acordo prevê um volume de importação maior dos EUA para os países europeus, chegando a 50 bilhões de metros cúbicos de GNL até 2030. Ainda assim, é um volume modesto comparado ao consumo europeu



A Europa importa a maior parte do gás russo por meio de gasodutos e apenas uma pequena fração por meio de GNL.

São cerca de 150 bilhões de metros cúbicos enviados por ano para a UE, dos quais 14 bilhões de metros cúbicos a 18 milhões de metros cúbicos em forma de GNL, um tipo de gás que pode ser transportado por navio, por exemplo.

"O volume adicional vindo dos EUA ainda está bem longe do que será necessário para acabar com a dependência da Rússia", escreveu a Inspired Energy em relatório.

Reunião na Alemanha na semana que vem

O pacto anunciado nesta sexta-feira ocorre durante uma visita de três dias do presidente dos EUA, Joe Biden, a Bruxelas. Biden e a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, discutiram a invasão da Ucrânia pela Rússia e concordaram em oferecer mais apoio a Kiev.

— Nos unimos para reduzir a dependência da Europa em relação à energia russa — disse o presidente americano a jornalistas.

Os detalhes comerciais que viabilizarão o acordo serão discutidos em reunião na semana que vem, em Berlim, entre fornecedores americanos de GNL e compradores alemães.

Em janeiro, os EUA exportaram 4,4 bilhões de metros cúbicos de GNL para a Europa. No mês seguinte, o volume de exportação foi similar.

Segundo empresários do setor, não está claro se a quantidade acordada hoje viria de um adicional de produção nos EUA — novos projetos só devem entrar em operação em 2025 — ou se seria redirecionado de outros produtores, na Ásia, por exemplo.

Independentemente de onde virá o GNL, esse movimento tende a afetar o mercado global do insumo, possivelmente elevando os preços devido ao aumento da demanda. No Brasil, as importações de GNL já subiram 187% antes mesmos da guerra.

O objetivo era alimentar as térmicas devido à crise hídrica.

Alemanha: sem dependência da Rússia em 2024

O bloco europeu já deixou claro que pretende abolir o uso de gás russo, mas, além de aumentar as importações, precisa gerar mais energia a partir de fontes renováveis. Um plano com esse objetivo foi anunciado neste mês. A ideia é reduzir o uso de gás pelo bloco em 30% até 2030.

Hoje, a Alemanha também anunciou um plano para se tornar independente do gás russo até 2024. O país já havia anunciado a suspensão da certificação do gasoduto Nord Stream 2, que liga o país ao mar báltico antes mesmo de a guerra começar, em represália à movimentação de tropas russas.

Paralelamente às iniciativas de EUA e UE, o presidente russo, Vladimir Putin, anunciou na quarta-feira que exigirá que "países hostis", incluindo os da UE, paguem pelo gás russo em rublos.

Putin pediu ao Banco Central e ao governo que adotem no prazo de uma semana o novo sistema, que deve ser "claro, transparente" e implica "a aquisição de rublos no mercado cambial russo".

O anúncio teve um efeito imediato na moeda russa, que registrou valorização diante do euro e do dólar, depois da forte queda desde 24 de fevereiro, quando as forças russas invadiram a Ucrânia.

No início de março, o Kremlin anunciou uma lista de 48 Estados considerados hostis, incluindo os EUA, Japão, todos os membros da UE, Suíça e Noruega. O Brasil não faz parte da lista.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2022

UCRÂNIA DIZ QUE DESTRUIU GRANDE NAVIO DE GUERRA RUSSO EM PORTO NO MAR DE AZOV

Vídeo mostra uma coluna de fumaça subindo de um incêndio em uma doca na Ucrânia

Por Reuters



Fumaça sobe de um incêndio no que o Ministério da Defesa ucraniano diz ser um navio russo, enquanto a invasão da Ucrânia pela Rússia continua, no porto de Berdiansk, Ucrânia Foto: KIRILLOVKA.KS.UA / KIRILLOVKA.KS.UA via REUTERS

LVIV — A Ucrânia disse nesta quinta-feira que destruiu o Orsk, um grande navio russo de apoio a desembarque, no porto de Berdiansk, no Mar de Azov, ocupado pelas tropas de Moscou.

Imagens filmadas de dentro de Berdiansk mostraram o flash de uma explosão e uma coluna de fumaça subindo de um incêndio em uma doca.

Nas filmagens era possível ver dois navios, um dos quais parecia ter sido danificado, saindo do cais, enquanto um terceiro era incendiado.

A reportagem não pôde confirmar se o vídeo realmente mostrava o Orsk em chamas. As autoridades russas não responderam imediatamente aos pedidos de comentários sobre as informações de que o navio de apoio havia sido destruído.

A Rússia disse na segunda-feira que o navio havia atracado em Berdiansk, a 70 km a Sudoeste da cidade portuária sitiada de Mariupol, e o site da agência de notícias das Forças Armadas russas Zvezda (Star) sublinhou a importância do porto para as linhas de abastecimento russas.

— Sim, foi destruído — disse a vice-ministra da Defesa da Ucrânia, Hanna Malyar, em uma entrevista em vídeo quando questionada sobre o Orsk.

Um mês de conflito: Guerra na Ucrânia completa um mês sem fim à vista, com campanha estancada, negociações difíceis e crise humanitária

Segundo ela, o navio era capaz de transportar 45 veículos blindados e 400 pessoas.

Como parte do que Moscou chama de "operação militar especial" lançada há um mês, as forças russas tomaram a maior parte da costa ucraniana ao longo do Mar de Azov, exceto Mariupol, que se recusa a se render.

— Não importa que tipo de forças e meios essas perdas foram infligidas ao inimigo, podemos dizer definitivamente que essa operação foi bem-sucedida — disse o porta-voz do Ministério da Defesa ucraniano, Oleksander Motuzyanyk, em uma entrevista televisionada.

Paralelamente, a Rússia e a Ucrânia confirmaram neste quinta-feira a realização da primeira troca de prisioneiros desde o início da guerra.

Segundo a vice-primeira-ministra da Ucrânia, Iryna Vereshchuk, foram trocados dez prisioneiros russos por dez militares ucranianos.

Ela também indicou que outros 11 marinheiros civis da Rússia, que haviam sido resgatados em um navio que naufragou no Mar Negro perto de Odessa, foram enviados à Rússia em troca da liberação de 19 marinheiros civis da Ucrânia.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 25/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BELO MONTE ALERTA SOBRE RISCO DE MEGAPROJETO DE OURO AO LADO DA USINA

Concessionária Norte Energia enviou um pedido ao governo do Pará para que seja reavaliado o projeto de mineração de ouro da companhia canadense Belo Sun

Por *André Borges, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA -A concessionária Norte Energia, dona da hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, enviou um pedido ao governo do Estado, para que seja reavaliado o projeto de mineração de ouro da companhia canadense Belo Sun, que pretende transformar uma região localizada a poucos quilômetros da barragem da hidrelétrica no maior garimpo industrial do Brasil.

O Estadão teve acesso a um ofício que a Norte Energia enviou na semana passada à Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), órgão do governo paraense responsável por licenciamento ambiental no Estado. No documento, que também foi encaminhado ao Ibama e Funai, a dona de Belo Monte alerta que estudos já realizados “apontam conflito entre as atividades e risco de implantação de atividade minerária em conjunto com a operação da UHE (usina hidrelétrica) Belo Monte”.

Apesar de haver uma série de “efeitos cumulativos e sinérgicos entre os projetos de mineração e hidrelétrico”, o processo de licenciamento do “Projeto Volta Grande”, da canadense Belo Sun, é tocado pela secretaria estadual de meio ambiente, enquanto a hidrelétrica de Belo Monte foi licenciada pelo Ibama.



Usina hidrelétrica de Belo Monte; concessionária aponta conflito entre atividades e risco de implantação de atividade minerária em conjunto com a operação da hidrelétrica Foto: TV Brasil

Há anos, o Ministério Público Federal em Altamira questiona o rito de licenciamento. A própria Norte Energia alertou, em 2013, que tinha preocupação com eventuais impactos que a mineração possa gerar em sua estrutura. O processo de extração de ouro previsto para a região inclui o uso constante de explosivos, durante anos de atividades. A Belo Sun já negou que haja riscos de abalos sísmicos, mas a realidade é que, nove anos depois, a questão não está resolvida.

“Solicita-se, desde já, a reavaliação do processo de licenciamento ambiental de Belo Sun, a fim de que o tema em questão possa ser objeto de análise técnica detalhada e de imprescindível interlocução entre os interessados”, afirma a Norte Energia, em ofício que foi encaminhado dia 14.

Procurada pela reportagem, a Norte Energia não se manifestou sobre o assunto, mas a realidade é que a empresa que opera a maior hidrelétrica do País nunca viu o empreendimento vizinho com bons olhos. Ainda assim, a Semas do Pará liberou, em 2014, a licença prévia do projeto de



mineração nas margens do Rio Xingu, uma autorização que atestaria a sua viabilidade ambiental, desde que cumpridas determinadas exigências. Em 2017, a secretaria emitiu a licença de instalação para o Projeto Volta Grande, permitindo a montagem da infraestrutura para a exploração efetiva do ouro, mas uma decisão judicial suspendeu seus efeitos.

Na emissão das duas licenças, foi exigido que a Belo Sun apresentasse documentos e estudos sobre os impactos do projeto na área da usina. Para a Norte Energia, porém, o tema segue em aberto e não há conclusão sobre a viabilidade da mina. Em 2020, foi a vez da Funai se manifestar sobre o assunto e informar que a Belo Sun ainda não tinha apresentado estudos detalhados sobre os impactos associados à usina e mineração.

“No processo de licenciamento da usina de Belo Monte, já há uma exigência de se fazer o monitoramento constante e por seis anos nos cem quilômetros da Volta Grande, devido ao forte impacto dos hidrogramas que passaram a ser aplicado no rio”, Rodrigo Oliveira, pesquisador do Instituto Socioambiental (ISA). “É uma região de extrema vulnerabilidade e que foi profundamente afetada pela hidrelétrica. Por isso, é muito temerário fazer qualquer outro tipo de projeto na área, principalmente nesta fase de monitoramento.”

Questionada sobre o assunto, a Belo Sun Mineração declarou que desconhece o conteúdo do ofício da Norte Energia. A mineradora afirmou que, “nos últimos três anos, manteve um diálogo técnico com a Norte Energia e compartilhou informações atualizadas sobre o licenciamento do Projeto Volta Grande, seja por solicitação da Norte Energia e por iniciativa própria”.

A empresa informou que as atualizações dos projetos técnicos e sociais são submetidas regularmente ao órgão licenciador, que concluiu a consulta e o Estudo de Componente Indígena com as comunidades locais e que “continuará a promover o Projeto Volta Grande de maneira consciente, dialogando com as partes interessadas, seguindo todas as leis e regulamentos aplicáveis e respeitando as comunidades tradicionais e locais”.

A Semas declarou, por meio de nota, que o processo de licenciamento ambiental de Belo Sun está suspenso por decisão judicial, desde 2017. “A Semas informa, ainda, que a reavaliação de processos faz parte da rotina administrativa da Secretaria.”

O procurador regional da República, Felício Pontes, disse que a Norte Energia reconhece agora aquilo que ribeirinhos e indígenas têm alertado há uma década. “A concessionária confirma aquilo que tem sido dito há muito tempo. A região mal consegue lidar com a estrutura da usina e seus impactos. Dois projetos de grande dimensão naquela região é algo simplesmente insuportável para os milhares de indígenas e ribeirinhos que vivem na Volta Grande do Xingu.”

Reportagem publicada pelo Estadão em dezembro do ano passado revelou que a mineradora canadense Belo Sun fez aquisições de uma série de lotes da reforma agrária na região, em transações irregulares. Pelo menos 21 lotes de famílias assentadas foram negociados diretamente pela empresa e os moradores. O Estadão teve acesso a contratos nos quais a empresa desembolsa valores de até R\$ 1 milhão e registra os atos em cartório. Neles, a Belo Sun estabelece, por exemplo, que os assentados transferem a posse da terra para a mineradora, livre de qualquer tipo de embaraço.

Para viabilizar as transações, o Inkra estabeleceu que será um tipo de “sócio” da mineração e que vai receber parte do que a empresa retirar de ouro. Somente depois desses detalhes serem revelados, o Inkra publicou uma instrução normativa, para permitir esse tipo de parceria em todo o Brasil.

Nova Serra Pelada

A Belo Sun pertence ao grupo canadense Forbes & Manhattan, um banco de investimento voltado a projetos internacionais de mineração. O projeto prevê um investimento total de R\$1,22 bilhão. A produção média de ouro calculada pela empresa é de aproximadamente 5 toneladas de ouro por

ano. A extração ocorreria por, no mínimo, 12 anos, “com a possibilidade de se estender o prazo, devido ao potencial mineral da região”, conforme afirma a companhia.

São números que fazem frente ao que ocorreu nos anos 1980 na Serra Pelada, no sul do Pará, onde 42 toneladas de ouro foram extraídas em uma década, segundo registros oficiais. No auge daquele garimpo, em 1983, 14 toneladas de ouro foram retiradas do local só naquele ano.

Na fase de instalação do empreendimento da Belo Sun, a empresa calcula que serão gerados 2.100 empregos diretos e outros 6.300 indiretos. Na operação, seriam mais 526 diretos e 1.500 indiretos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/03/2022*

PRIVATIZAÇÃO DA CODESA NO ES RECEBE DUAS PROPOSTAS PARA LEILÃO QUE ACONTECE NO DIA 30

Quem arrematar a Codesa irá assumir a concessão dos dos portos de Vitória e Barra do Riacho, num contrato de 35 anos, em que estão previstos investimentos diretos de R\$ 1,3 bilhão

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O projeto de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) recebeu duas propostas para o leilão que será realizado na próxima quarta-feira, 30, pelo governo federal, apurou o Estadão/Broadcast.

O processo marca a primeira desestatização portuária, lista que conta com o maior complexo portuário da América Latina, o Porto de Santos, cujo certame está programado para o segundo semestre. O governo já esperava receber propostas de dois competidores para o leilão da Codesa, que precisaram entregar a documentação nesta sexta-feira, 25, até às 13h, na sede da B3. A expectativa é de que o leilão do Porto de Santos atraia mais concorrência, em razão da dimensão.



Complexo portuário do Espírito Santo; Porto de Vitória tem posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário e Porto Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose. Foto: Vitor Jubini/Estadão

Quem arrematar a Codesa irá assumir a concessão dos dos portos de Vitória e Barra do Riacho, num contrato de 35 anos, em que estão previstos investimentos diretos de R\$ 1,3 bilhão - R\$ 334,8 milhões em investimentos e aproximadamente R\$ 1 bilhão para custear as despesas operacionais.

O Porto de Vitória, que fica na capital do Espírito Santo, tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário. Segundo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), os estudos indicam potencial para dobrar a movimentação de cargas, de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano ao longo da concessão. São 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação disponíveis.

Já o Porto Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose, e conta com uma movimentação atual de 8 milhões de toneladas por ano. De acordo com o banco, dos 860 mil metros quadrados de área total disponível, 522 mil metros quadrados são greenfield - ainda a serem utilizados.

Para assumir a operação, a empresa vencedora no leilão deverá adquirir as ações da Codesa por R\$ 325,8 milhões, além de assumir os compromissos e o endividamento existente na companhia. Somado a esse valor, o certame será definido pelo oferecimento de maior ágio à outorga mínima, estabelecida em R\$ 1. A nova administradora também deverá pagar à União contribuições fixas anuais, no valor de R\$ 24,75 milhões, e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da sua receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de R\$ 3,188 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/03/2022

GOVERNO PRESSIONA CONGRESSO A RECOMPOR ORÇAMENTO E SEGURA SOCORRO EMERGENCIAL A AGRICULTORES

Bolsonaro ainda não assinou medida provisória liberando R\$ 1,2 bi para o socorro emergencial; disputa do governo com o Congresso pela liberação de verbas travou a ajuda emergencial ao setor, atingindo principalmente pequenos produtores

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - O governo do presidente Jair Bolsonaro decidiu segurar a liberação de recursos extraordinários para agricultores atingidos pela seca. O Estadão/Broadcast apurou que a disputa com o Congresso Nacional pela liberação de verbas em ano eleitoral travou a ajuda emergencial ao setor, atingindo principalmente pequenos produtores.

Pequenos produtores rurais são o mais atingido pelo atraso, enquanto governo e Congresso travam disputa Foto: Dirceu Segatto/ Divulgação

Bolsonaro ainda não assinou medida provisória liberando R\$ 1,2 bilhão para o socorro emergencial, anunciada por integrantes do Executivo. O governo só vai liberar o dinheiro depois de o Congresso aprovar o projeto de lei de crédito adicional para o Plano Safra e para o pagamento de servidores (PLN 1/2022).

O Legislativo, por outro lado, pressiona pela liberação de emendas parlamentares e pela derrubada de vetos presidenciais para votar a proposta solicitada pelo governo. O que era pressão de um lado agora se soma à pressão de outro. A disputa acabou travando as duas propostas de interesse do agronegócio: os recursos necessários para destravar as linhas do Plano Safra 2021/2022, suspensas desde fevereiro, e o socorro emergencial.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, chegou a prometer que Bolsonaro assinaria a medida provisória com o crédito emergencial no último dia 11, de acordo com congressistas. A liberação atende produtores de Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Mas, desde então, a liberação está suspensa. A situação causou críticas no Congresso, onde parlamentares avaliam que o governo não demonstra real empenho em resolver a situação.

A votação do projeto de lei foi adiada duas vezes e ficou para a próxima terça-feira, 29, na Comissão Mista de Orçamento (CMO). Esse será o último dia de funcionamento do colegiado com a atual composição, conforme as regras regimentais. Um novo adiamento provocaria ainda mais atrasos na votação da proposta, que passaria a depender de análise no plenário, onde os vetos trancam a pauta, ou da próxima composição da CMO, que ainda não tem acordo para ser instalada.

Para votar o projeto, o Congresso cobra do governo a liberação de emendas do orçamento secreto autorizadas em 2021 que ainda não foram pagas. Os atuais integrantes da CMO têm

interesse especial nesses pagamentos, pois cada um dos 40 membros da comissão reivindica R\$ 3 milhões das emendas carimbadas pelo relator-geral do Orçamento. Dos R\$ 16,7 bilhões empenhados no ano passado, R\$ 9,4 bilhões ainda não foram pagos.

Além disso, alguns parlamentares só querem votar o projeto após a análise de vetos do presidente ao Orçamento de 2022. Os cortes atingiram emendas das comissões, das bancadas estaduais e verbas de interesse dos próprios ministérios. Há uma pressão maior para recomposição das despesas do Ministério da Educação e da Previdência Social, que somam R\$ 1,7 bilhão. A derrubada, porém, inviabilizaria a aprovação do projeto do governo, que solicitou a recomposição de recursos com o espaço aberto pelos vetos. Se os vetos forem derrubados e o projeto for aprovado, o buraco fica maior.

A presidente da Comissão de Orçamento, Rose de Freitas (MDB-ES), afirmou que o projeto será votado na próxima terça-feira. A sinalização foi dada no plenário do Senado, onde a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, participava de uma sessão para debater a guerra na Ucrânia, na quinta-feira, 24. "Só não votamos antes porque realmente não tivemos as condições necessárias", disse a senadora.

Procurada pela reportagem, a Casa Civil afirmou que a proposta de crédito extraordinário está "em análise" na pasta "para combater os efeitos da seca ou estiagem na Safra 2021/2022 nos municípios dos estados do Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com decretação de emergência ou estado de calamidade pública pelo poder público."

O Ministério da Economia não quis se posicionar sobre a medida. O Ministério da Agricultura também não comentou o impasse, mas reforçou que negocia o crédito extraordinário. Com os recursos, uma das medidas a serem adotadas será o desconto no pagamento da dívida dos produtores rurais amparados pelo Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) que foram prejudicados pela estiagem e não têm acesso ao seguro rural ou ao Proagro, como os grandes pecuaristas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/03/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

SUPERGASBRAS TERÁ TERMINAL DE GLP NO PORTO PECÉM

Grupo holandês planeja investir quase R\$ 1 bilhão no projeto, primeiro do Nordeste

Por Maria Luíza Filgueiras — De São Paulo



Julio Cardoso, presidente da Supergasbras, diz que grupo holandês vai importar gás de cozinha dos Estados Unidos para terminal no Ceará e distribuição no NE — Foto: Divulgação

A Supergasbras vai investir quase R\$ 1 bilhão no que pode ser o primeiro terminal portuário no Nordeste para estocagem refrigerada de GLP importado. O acordo foi fechado com o Complexo do Pecém, no Ceará. Há um projeto em andamento da Nacional Gás e Copagaz para construção de um

terminal em moldes semelhantes ao do porto de Suape, em Pernambuco.



Os investimentos da Supergasbras são estimados em R\$ 920 milhões e o terminal terá capacidade para 43 mil toneladas de GLP, o gás de cozinha – a estimativa é de movimentação anual de 480 mil toneladas.

O gás é comprado nos Estados Unidos para distribuição na região Nordeste, altamente dependente de importação. Já é do mercado americano que vem o gás vendido pela Petrobras por ali e que utiliza um navio cisterna no Porto de Suape.

Apesar do momento ser oportuno, com a alta no preço do botijão e alguns estados da região tendo passado riscos de desabastecimento (caso da Paraíba), a decisão de Supergasbras data de uma estratégia iniciada quase três anos atrás. “Com o início do processo de venda de refinarias pela Petrobras, o mercado começaria a ficar mais pulverizado, com vários players substituindo o que era um fornecedor exclusivo responsável por todo supply”, afirma Julio Cardoso, presidente da Supergasbras.

“A gente tem uma operação grande e achamos um bom momento para investir em infraestrutura e garantir nossas 1,5 milhão de toneladas de GLP no país”, complementa.

A companhia é controlada pela holandesa SHV, que é a maior distribuidora mundial de GLP e já tem terminais em outros países, como Inglaterra, França e China. “O grupo também tem a SRM Trading, que comercializa de 7 a 8 milhões de toneladas ao ano e vamos ter a oportunidade de aproveitar essa expertise para importar o produto para o Brasil”, acrescenta o executivo.

Só entre o despacho de outro navio da Petrobras para o Ceará a partir do atracado em Suape, a empresa estima uma redução de cinco a 10 dias de prazo para disponibilização do gás. Outros distribuidores também poderão utilizar o terminal para suas importações.

“Estamos na esquina do Atlântico, num posição estratégica para importação e exportação, com um porto jovem, moderno, com calado natural e sem canal de aproximação, o que dispensa grandes manobras dos navios para atracar”, diz Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém. “Queremos transformar o Pecém nesse portão de entrada e saída para o Nordeste e Norte do país”, emenda.

O complexo é controlado pelo governo do Ceará, com 70%, e tem o Porto de Roterdã como sócio desde 2018, com 30%.

Não necessariamente, ou imediatamente, o terminal da Supergasbras ou das concorrentes em Pernambuco vão ajudar no preço do botijão, já que o custo é pareado com o mercado internacional – mas ajuda a aumentar a competição com os novos donos de refinarias no Brasil e afasta o risco de desabastecimento.

“É uma estocagem adicional enorme, que dá garantia de suprimento, e mais perene do que a solução temporário de um navio cisterna. Até agora, o preço era exclusivamente um decisão da Petrobras, que vendia mais caro ou mais barato conforme o interesse dele e conforme os preços internacionais”, diz o presidente da Supergasbras. “Não existe nenhum terminal de GLP no Brasil com essa tancagem hoje, é o primeiro terminal em terra.” A companhia ainda está definindo como será a estrutura de financiamento para essa operação, segundo o presidente.

O projeto das controladoras da Copagaz e da Nacional Gás em Suape tem investimento estimado em R\$ 1,2 bilhão – a corrida agora é qual terminal ficará pronto primeiro, marcando a primeira operação terrestre de estocagem refrigerada de gás de cozinha importado no país. Como os terminais poderão ser usados por outras distribuidoras para acessar o gás de cozinha importado, quem colocar o negócio de pé primeiro pode ter vantagem para fechar contratos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

PRAZO PARA LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS GERA CRÍTICAS

Últimas licitações do ministro Tarcísio de Freitas têm prazo para análise de interessados; críticos apontam influência de calendário eleitoral

Por Taís Hirata — De São Paulo

Ativos logísticos

Leilão de 3 terminais e da Codesa será realizado nesta quarta (30)



O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas terá, na próxima quarta-feira (30), a última oportunidade de bater o martelo da B3 antes de deixar o cargo para disputar o governo paulista. Nesse dia, será feito o leilão de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e do arrendamento de três terminais portuários. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 1,2 bilhão nos projetos.

No setor, houve questionamentos em relação à pressa em fazer a licitação dos terminais, em especial a do STS11, destinado à movimentação de grãos no Porto de Santos. O edital foi publicado no dia 7 de março, para a realização da licitação 23 dias depois.

A crítica é que se trata de um contrato muito grande e de alta complexidade, que demandaria mais tempo para a análise e formação de consórcios. O terminal receberá R\$ 764,8 milhões de investimentos e chegará a uma capacidade dinâmica de 14,3 milhões de toneladas de grãos por ano, uma das maiores do porto. Uma fonte, que pediu anonimato, observa que houve alterações relevantes entre a minuta da consulta pública e o edital publicado, que terão que ser avaliadas.

Uma incerteza em torno do projeto é que parte da área do terminal, que vai abrigar o pátio ferroviário, ainda não está liberada. O local abriga armazéns históricos abandonados, que serão demolidos. Porém, para isso, falta obter a liberação do órgão de patrimônio histórico de Santos e do Ministério Público. Para uma pessoa a par do tema, o ideal seria resolver a situação antes do leilão.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, negou que o cronograma tenha sido desenhado em função da agenda eleitoral. “É um prazo curto, mas suficiente para



permitir um leilão exitoso. Não colocaríamos em risco o projeto pela saída do ministro. É lógico que ter o ministro no leilão é fazer justiça com o trabalho que ele desempenhou no ministério, mas não é só isso”, afirmou.

“Nossa previsão é fazer ao menos três rodadas de leilões neste ano e precisamos distribuir. É importante colocar de forma espaçada. Devemos fazer uma rodada em março, outra julho ou agosto e mais uma no fim do ano. Não temos tempo a perder”, disse.

Em relação à liberação da área do pátio ferroviário, Bruno Stupello, diretor da Santos Port Authority, afirma que a prefeitura apoia o projeto e resta apenas a deliberação final do órgão de patrimônio. Em relação ao Ministério Público, ele diz que já estão em tratativas. Ele também destaca que a matriz de riscos do contrato deixa claro que este é um risco do poder público e, portanto, o investidor não será penalizado caso haja algum problema.

A expectativa é que o leilão tenha sucesso. Uma forte candidata na disputa é a chinesa Cofco, segundo fontes. Outras empresas do agronegócio também deverão analisar o ativo. A Santos Brasil considerou o prazo muito curto, mas disse que faria uma força-tarefa para estudar o edital.

Outro terminal que será licitado neste dia é o SUA07, no Porto de Suape (PE), para carga geral. O local abrigava uma operação de açúcar da Agrovía do Nordeste, da Odebrecht, mas o contrato foi rescindido de forma amigável. Agora, o projeto foi ampliado para abarcar outras cargas, como coque de petróleo. “Temos perspectiva de dois interessados, estamos confiantes”, disse Piloni.

Haverá ainda a licitação do terminal PAR32, de carga geral, no Porto de Paranaguá (PR). O foco do projeto será açúcar ensacado. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 128,5 milhões no ativo. O grande destaque do dia, porém, deverá ser a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/03/2022*

PIONEIRA, PRIVATIZAÇÃO DA CODESA DEVE ATRAIR GRUPOS FINANCEIROS

Desestatização da companhia docas será a primeira do país; previsão é de sucesso, mas com baixa concorrência

A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) deverá atrair consórcios liderados por grupos financeiros, em parceria com operadores estratégicos, segundo fontes do mercado. As propostas deverão ser entregues nesta sexta-feira (25), na sede da B3, em São Paulo. As gestoras de investimentos Vinci Partners e Pátria são apontadas como fortes candidatas a participar da disputa, em consórcio com operadores estratégicos que atuam na região.

A percepção é que pode haver dois ou três concorrentes, segundo o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni. “Já não havia expectativa de grande concorrência, mas estamos seguros que teremos proposta”, diz ele.

Para Rodrigo Paiva, da consultoria Mind-Infra, a conjuntura econômica e a alta dos juros prejudicou a competição. “A Codesa é um bom ativo, mas o cenário não ajuda. Além disso, há alguns riscos envolvidos no projeto, como os passivos trabalhistas e incertezas em relação a licenciamento ambiental. São problemas que têm solução, mas que incomodam o investidor financeiro”, avalia. A percepção, porém, é que se trata de um projeto atrativo.

No mercado, o projeto é visto como um laboratório para a desestatização do Porto de Santos. No caso da Codesa, haverá a privatização da empresa combinada com a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, por um prazo de 35 anos. Trata-se da primeira desestatização de uma companhia docas no país.

Se, por um lado, a privatização de Santos é muito maior e tende a atrair grandes grupos, a Codesa tem vantagens. A percepção é que, por ser menor, o projeto no Espírito Santo traz muito menos risco, diz José Augusto de Castro, sócio do TozziniFreire Advogados.

Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 334,8 milhões no contrato, que terá prazo de 35 anos, prorrogáveis por mais cinco.

Para Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer, caso o leilão tenha sucesso, será um precedente importante para tirar a desestatização de Santos do papel.

No leilão, que será realizado na próxima quarta (30), vencerá a disputa quem oferecer a maior outorga fixa inicial - cujo valor mínimo é simbólico, de R\$ 1. Os interessados, porém, terão que desembolsar R\$ 327 milhões para comprar as ações da Codesa. Além disso, a concessão prevê contribuições relevantes ao longo do contrato: deverá ser feito um pagamento de 25 parcelas de R\$ 24,75 milhões, a partir do sexto ano; além disso, haverá uma contribuição variável, equivalente a 7,5% da receita bruta.

Procurados pela reportagem, do Valor, o Pátria e a Vinci Partners não quiseram comentar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

PPPS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA DEVEM BATER R\$ 1,8 BI

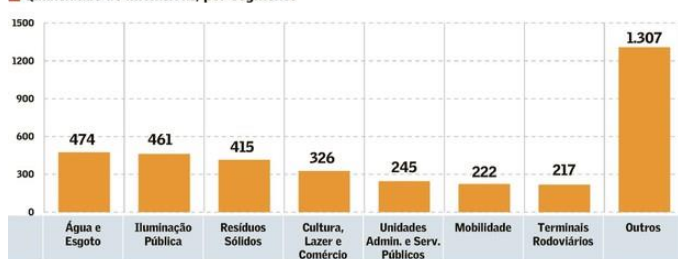
Será o maior volume de negócios desde 2014, quando a gestão passou das distribuidoras de energia para os municípios

Por Robson Rodrigues — De São Paulo

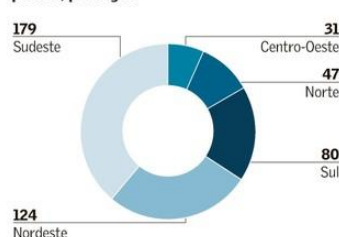
Vai clarear

Investimentos privados devem alcançar o maior volume de negócios desde 2014

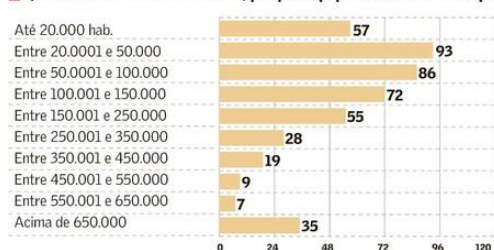
■ Quantidade de iniciativas, por segmento



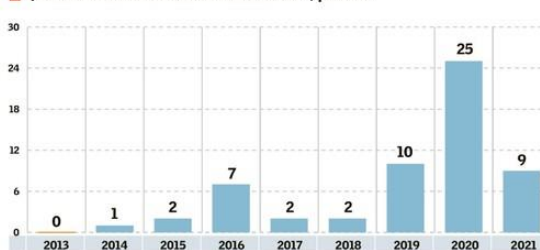
■ Quantidade de iniciativas iluminação pública, por região



■ Quantidade de iniciativas de IP*, por porte populacional do município



■ Quantidade de contratos assinados de IP*, por ano



Fonte: Radar PPP. *Iluminação pública.

Um levantamento da Radar PPP, a pedido do Valor, mostrou que só em 2022 as Parcerias Público-Privadas para iluminação pública devem ultrapassar os R\$ 1,8 bilhão em investimentos privados, o maior volume de negócios desde 2014, quando a responsabilidade pela gestão dos parques de iluminação pública passou das distribuidoras de energia para os municípios.

Atualmente, o ambiente de PPPs e concessões no Brasil conta com 3667 iniciativas em 19 segmentos, sendo o de iluminação pública o segundo maior em número de projetos, com 461 desde 2014, atrás do segmento de água e esgoto.



O sócio da Radar PPP, André Sampaio, conta que deste total, até o fim de 2021, 58 projetos já alcançaram a etapa de contrato iniciado com investimentos de quase R\$ 18 bilhões. Para 2022, o executivo prevê um ano mais aquecido, já que há uma série de projetos em estágio avançado.

“O segmento de iluminação pública conta com 35 projetos que se encontram em estágio avançado, ou seja, que estão da consulta pública publicada em diante, o que permite estimar que o volume de investimento privado a ser contratado apenas em 2022 supere R\$ 1,8 bilhão”, diz.

Sampaio avalia que os investimentos privados em serviços de iluminação pública são viabilizados, em larga medida, devido à existência da Contribuição de Serviço de Iluminação Pública (Cosip) recolhida na conta de energia elétrica, o que gera um fluxo de capital de baixo risco à futura concessionária.

“É esta garantia que contribui decisivamente para que o parceiro privado invista milhões de reais no projeto e tenha maior segurança de que os pagamentos serão honrados pelo poder público, ou seja, cumprindo os requisitos previstos em contrato, o investidor terá um fluxo de receita mais protegido do que em outros segmentos”, afirma.

Como a Cosip é um tributo com finalidade carimbada na Constituição Federal para custear os serviços de iluminação pública, o agente privado tem mais segurança jurídica e econômica no negócio. O sócio de Orizzo Marques Advogados, mestre em Direito Administrativo pela PUC-SP, Daniel Gabrielli de Godoy, acrescenta outro ponto importante.

“Os projetos de PPP e iluminação pública possuem boa segurança jurídica, principalmente nas questões relativas ao recebimento de valores do ente público. Em sua grande maioria os projetos possuem vinculações aos valores cobrados diretamente dos consumidores (CIP) e são destinados a fundos especiais que garantem o fluxo de pagamentos à concessionária”, analisa Gadoy.

Além disso, existe no Brasil, com apoio de entidades estruturadoras, como o BNDES e Caixa Econômica Federal, um padrão na modelagem destes projetos, o que vem aumentando o interesse da iniciativa privada.

O BNDES já levou seis projetos a leilão: Porto Alegre, Teresina, Vila Velha (ES), Petrolina (PE), Caruaru (PE) e Jaboatão dos Guararapes (PE). Os certames atraíram entre três e onze grupos licitantes e tiveram bastante competição. A redução estimada de gasto de energia corresponde a mais de 130 mil MWh a cada ano, o que representa uma economia de mais de 50% em relação ao consumo pré-PPP.

Estão ainda em andamento Curitiba, Canoas (RS), Caxias do Sul (RS) e Joinville (SC). Somados, os dez projetos impactam quase 8 milhões de pessoas e englobam mais de 600 mil pontos de luz, com investimentos estimados de R\$ 1,5 bilhão.

“Além dos resultados obtidos, construímos uma referência de modelagem de PPPs que tem sido aproveitada na maior parte dos projetos. Estamos replicando com sucesso o que há de mais moderno em estruturação para parques de iluminação de regiões fora dos grandes centros, como no interior do Nordeste. São ganhos que vão muito além do orçamento. Há uma valorização do patrimônio público com reflexos no comércio e na segurança, redução de custos com melhor eficiência energética e, sobretudo, uma maior governança sobre o serviço”, diz o diretor de Concessões do BNDES, Fábio Abrahão.

O que Abrahão diz encontra lastro na pesquisa da Radar PPP, já que a quantidade de iniciativas de iluminação pública tem se concentrado em cidades de médio porte populacional nas regiões Nordeste e Sudeste.

Ao todo, são mais de 50 grupos empresariais que se interessaram pelo setor, incluindo companhias de capital aberto e fundos de investimento. Além disso, os últimos leilões feitos no Brasil foram marcados por forte concorrência e deságios que ultrapassam 60% em relação ao limite máximo definido em edital.

O setor de iluminação pública vem pleiteando novos modelos contratuais que prevejam a modernização e regras para receitas acessórias e digitalização nas PPPs em cidades inteligentes. André Sampaio, da Radar PPP, considera salutar que os modelos contratuais contemplem isso para possíveis implantações e melhorias além das que estão previstas em contrato.

“A tendência é que a gente bata recorde atrás de recordes em números de contratos assinados (...). Encontramos na maioria dos contratos dispositivos que contemplem a receita acessória e entendemos que isto é imprescindível.”

Considerando os 3667 projetos monitorados pela Radar PPP, Sampaio destaca que 815 alcançaram a etapa de contrato iniciado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

FRETE PARA IMPORTAR FERTILIZANTE DA EUROPA SOBE ATÉ 20%

Custo do transporte marítimo de adubos aumentou neste mês, e tendência é que siga em elevação, segundo a Conab

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



Importação de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Portos do Paraná/divulgação

Os preços dos fretes marítimos subiram neste mês, e a tendência é que permaneçam em alta, segundo Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Conforme a estatal, o custo médio para o transporte de adubos da Europa ao Brasil alcançou US\$ 50 a tonelada em março, um aumento de 10% em relação a fevereiro, quando o preço era de US\$ 46 a tonelada. Para os produtos que saem do Egito, o aumento foi de mais de 20%, chegando US\$ 12 por tonelada.

“Essa subida nos preços do frete marítimo é explicada não só pelo aumento nos valores do barril de petróleo, que tem impacto sobre o combustível, mas também pela diminuição do número de rotas disponíveis, principalmente na região do Mar Negro. Com isso, cresce a demanda por outros percursos, além de a disponibilidade de navios diminuir”, explica

o superintendente de Logística Operacional da Companhia, Thomé Guth, em nota.

Segundo ele, a expectativa é de pressão sobre os preços do frete no Brasil no segundo semestre, com demanda para exportação. “Há uma tendência de aumento do volume de exportação do milho brasileiro, o que terá impactos sobre a movimentação de cargas para as principais rotas de exportação. Se observarmos, temos uma indicação de alta nos valores do prêmio de porto para o cereal, tanto em Santos (SP) quanto em Barcarena (PA), para o mês de julho. Isso mostra um cenário de forte interesse dos importadores pelo milho brasileiro, sobretudo diante das incertezas dos efeitos da guerra”, ressalta Guth.

Frete rodoviário

No cenário doméstico, o preço dos fretes rodoviários continua em elevação. Dentre os motivos para o aumento estão a redução da oferta de veículos, um reflexo do avanço da colheita da soja no país, e a alta dos preços dos combustíveis, que acompanha a valorização do barril de petróleo no mercado externo.

“Em Mato Grosso, a colheita da soja atingiu seu pico em fevereiro, e o que se verifica é que o expressivo fluxo de caminhões para o porto de Miritituba (PA) tem provocado o estrangulamento na descarga, gerando longas filas para desembarque, aumentando o tempo de espera. Essa maior estadia está sendo compensada com o aumento do frete”, diz.

Segundo o boletim, os preços também subiram nos terminais ferroviários de Rondonópolis e Alto Araguaia (MT). “Devido à baixa oferta de frete-retorno, o que torna a rota pouco atrativa, a elevação do valor praticado para a remoção ocorre para que o transporte da soja seja mantido”, afirma. O avanço da colheita e a dinâmica de escoamento para exportação devem manter os preços elevados durante boa parte de março, segundo o superintendente.

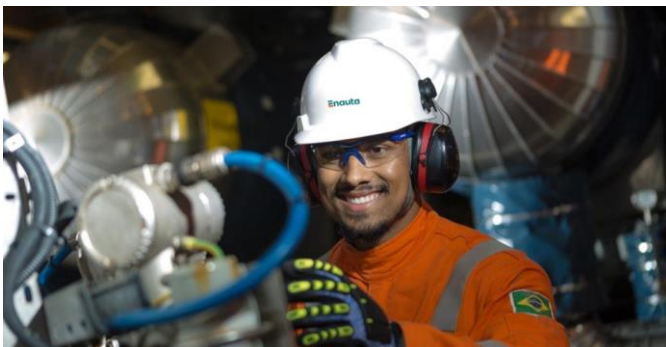
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

ENAUTA: AVALIAÇÃO DE BLOCO NA BACIA SERGIPE-ALAGOAS SÓ SERÁ CONHECIDA APÓS PERFURAÇÃO

As ações fecharam em alta de 10,5% na quarta-feira com as especulações envolvendo o potencial exploratório do bloco

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Funcionário da Enauta em ação — Foto: Divulgação/Enauta

A Enauta disse nesta quinta-feira que a avaliação do prospecto Cutthroat, o Bloco SEAL-M-428, na Bacia Sergipe-Alagoas, só será conhecida após a perfuração e a perfilagem final do poço. Em fevereiro, foi iniciado o procedimento no bloco.

De acordo com a companhia, as estimativas divulgadas pela Murphy Oil, parceira da Enauta no bloco, em apresentação a acionistas no início da semana foram elaboradas de maneira unilateral pela empresa americana anteriormente ao início da perfuração.

As ações da Enauta fecharam em alta de 10,5% na quarta-feira com as especulações envolvendo o potencial exploratório do bloco na Bacia Sergipe-Alagoas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

ALTA PROMETIDA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL JÁ ERA PREVISTA ANTES DA GUERRA, INDICAM AUTORIDADES

O ministro de Minas e Energia afirmou, na quarta (23), que o Brasil aumentaria a produção de petróleo em cerca de 300 mil barris por dia (barris/dia), de modo a contribuir para a oferta global, neste ano

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



Plataforma da Petrobras em exploração do campo de Atapu, no pré-sal da Bacia de Campos — Foto: Geraldo Falcão/Agência Petrobras

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou, ontem, que o Brasil aumentaria a produção de petróleo em cerca de 300 mil barris por dia (barris/dia), de modo a contribuir para a oferta global, neste ano. O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Rodolfo Saboia, disse hoje que tomou

conhecimento da informação por notícias e que desconhece a natureza da afirmativa do ministro.

“Não tenho conhecimento da afirmativa que foi feita, mas, basicamente, nós já temos uma previsão de crescimento da nossa produção, que deve chegar a 4 milhões de barris/dia até 2025”, disse Saboia, a jornalistas, na manhã desta quinta-feira, durante o Congresso da Associação Ibero-americana de Gás Liquefeito de Petróleo (AIGLP), no Rio.

Em fevereiro de 2022, a produção brasileira de petróleo ficou em 2,9 milhões de barris/dia, aumento de 3,46% na comparação anual. Há cerca de duas semanas, Albuquerque havia se comprometido com o aumento dos volumes, após um pedido feito por videoconferência pela secretária de energia do governo americano, Jennifer Granholm. O objetivo seria ajudar a estabilizar o mercado internacional, afetado pela redução das exportações russas depois da invasão da Ucrânia.

Questionada sobre o assunto, a diretora de estudos do petróleo, gás e biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Heloísa Borges, afirmou hoje que a projeção do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2031 já era de a produção de petróleo nacional chegar a 3,36 milhões de barris/dia ao final deste ano, aumento de 230 mil barris/dia. O documento entrou em consulta pública em 24 de janeiro, antes da guerra.

“Podemos dizer que no meio dessa crise o Brasil vai manter a produção, o que é um avanço”, afirmou Borges.

Ela explicou que as projeções para os primeiros cinco anos contemplados no PDE, ou seja, até 2026, contemplam investimentos já aprovados pelas operadoras nos planos de desenvolvimento dos projetos protocolado pelas operadoras junto à ANP.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2022

FOLHA de PERNAMBUCO

FOLHA DE PERNAMBUCO - PE

SUAPE DESTACA CRESCIMENTO DE 11,52% NA RECEITA NO ÚLTIMO ANO

Complexo Industrial Portuário de Suape anunciou a arrecadação de R\$ 261,6 milhões

Por Júlio Aquino

Mesmo com os impasses da pandemia, o Complexo Industrial Portuário de Suape anunciou a arrecadação de R\$ 261,6 milhões e um crescimento de 11,52%, ante 2020. Esses números foram apresentados em reunião realizada com o Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria e a Diretoria da estatal.



Complexo Industrial Portuário de Suape - Foto: Divulgação/Suape

De forma líquida, o crescimento de 11,52% em relação ao ano anterior deve-se a diversificação de cargas e da atração de investimentos ao porto. Além dos números, Suape também recebeu, pelo segundo ano consecutivo, notas máximas no Índice de Adequação ao Sistema de Controle Interno (IAS) e no Índice de Adequação das Estatais (IAE), medidos pela Secretaria da

Controladoria-Geral do Estado (SCGE).

Leia também

- **Suape aposta em inovação e sustentabilidade no retorno da Intermodal**
<https://www.folhape.com.br/economia/suape-aposta-em-inovacao-e-sustentabilidade-no-retorno-da-intermodal/219284/>
- **Suape e CESAR lançam ferramenta para produtividade no porto**
<https://www.folhape.com.br/economia/suape-e-cesar-lancam-ferramenta-para-ampliar-produtividade-no-porto/219745/>
- **Complexo Industrial Portuário de Suape investe R\$ 37 milhões para finalizar recuperação do molhe de proteção**
<https://www.folhape.com.br/economia/suape-investe-r-37-milhoes-para-finalizar-recuperacao-do-molhe-de/220347/>

Desses 11,52%, a maior parte da receita vem da movimentação de contêineres. Em 2021, foram 518.581 TEUs, o que representa um aumento de 7,1% em relação a 2020. Para este ano de 2022, a expectativa de crescimento de receita é de 10%

De acordo o Conselho de Administração de Suape, o crescimento ficou dentro da projeção anual e não ocorreu limitação de movimentação provocados pela pandemia neste período.

“O crescimento está dentro da projeção anual. Maiores fatores para o aumento de receita foram o mix de movimentação com produtos que trazem maior contribuição com base nas tarifas públicas portuárias e arrendamentos. Parcela significativa do crescimento da receita deveu-se ao reajuste de contratos com base no IGP-M. Esses foram os impulsionadores do resultado obtido.”, destacou Marcos Baptista, presidente do Conselho de Administração de Suape.

Em comparação ao ano de 2020, o Complexo Portuário obteve um aumento de R\$ 27 milhões. Durante o período registrado, apenas o volume de grânéis líquidos teve suas cifras impactadas por uma paralisação da Refinaria Abreu e Lima, durante dois meses, em 2021.

Fonte: Folha de Pernambuco - PE

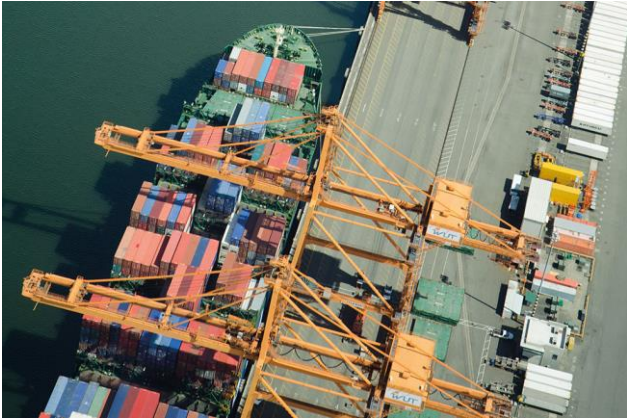
Data: 24/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO PROMULGA REDUÇÃO DE ALÍQUOTAS DO AFRMM E PRORROGAÇÃO DO REPORTO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Dispositivos incorporados à Lei 14.301/2022 (BR do Mar) também garantem 10% de recursos do adicional para projetos da Marinha e incluem empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de treinamento no regime especial para compra de equipamentos.

O governo promulgou as mudanças na lei 14.301/2022 (BR do Mar) definidas pelo Congresso na última quinta-feira (17), em sessão conjunta para análise de vetos presidenciais ao programa de estímulo à cabotagem. Com a promulgação, publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (25), ficam incorporados ao texto dos dispositivos que garantem a renovação do Reporto até o final de 2023, além da redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Com as mudanças, o recolhimento do AFRMM passou de 25% para 8% no longo curso, exceto para o transporte fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, cujo frete continuará com o encargo de 40%. A alíquota da cabotagem caiu de 10% para 8%. Também foi garantido o repasse de 10% dos recursos do adicional para projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

Já a decisão que envolve o Reporto permite a volta do incentivo para compra de equipamentos portuários sem similar nacional, que havia perdido validade no final de 2020. O texto final da lei inclui entre os beneficiários do regime especial empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de formação profissional e treinamento multifuncional que constam na Lei dos Portos (12.815/2013). As aquisições e importações amparadas pelo Reporto têm validade de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/03/2022

APOIO MARÍTIMO MANTÉM 91% DA FROTA COM BANDEIRA BRASILEIRA

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 24 Março 2022



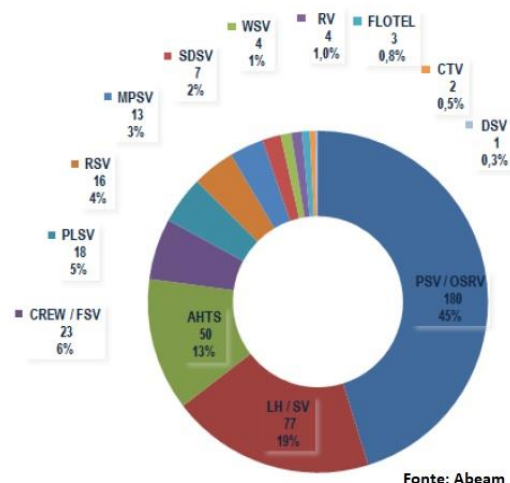
Arquivo/Divulgação

Segundo relatório da Abeam, número de embarcações segue em alta gradativa, tendo totalizado 398 unidades em fevereiro. Desse total, 180 correspondem a PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo).

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras manteve tendência de crescimento gradual e encerrou fevereiro com um total de 398 embarcações, ante 395 em janeiro e 393 em dezembro. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), 361 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 37 de bandeira estrangeira. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 174 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 98 de bandeira

brasileira. Cerca de 56 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

220324-frota-abeam-fevereiro-2022-porcentagem.jpg



A frota de apoio offshore com bandeira nacional se manteve em 91%, enquanto 9% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Em janeiro, o levantamento da Abeam havia identificado 395 embarcações, das quais 361 de bandeira brasileira e 34 de bandeiras estrangeiras. Em dezembro, eram 393 embarcações, das quais 361 de bandeira brasileira e 32 de bandeiras estrangeiras.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP

inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em fevereiro era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 180 barcos. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que agora correspondem a 77 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 50 unidades no período (13%), enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs (lançamento de linhas) e 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs).

A Bram Offshore/Alfanave continua a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 58 unidades (apenas duas estrangeiras), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional, e pela CBO que opera 40 barcos de apoio, todos de bandeira brasileira.

Distribuição da frota por empresa

Empresa	Status	Bandeira		Total
		Brasileira	Estrangeira	
BRAM / ALFANAVE	ABEAM	56	2	58
STARNAV	ABEAM	41		41
CBO	ABEAM	40		40
OCEANPACT	ABEAM	26	2	28
DOF / NORSKAN	ABEAM	17	6	23
WSUT	ABEAM	23		23
TRANSHIP	ABEAM	21		21
CAMORIM	Não Associado	16		16
ASTROMARÍTIMA	Não Associado	12		12
BARU	Não Associado	12		12
BRAVANTE	ABEAM	12		12
LOCAR	Não Associado	10		10

Fonte: Abeam

frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 40 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em fevereiro, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com

220324-frota-abeam-fevereiro-2022-por-empresa.jpg

Segundo o relatório, 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A DOF/Norskan, com 23 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e seis estrangeiras), e a Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira brasileira, aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua



mais embarcações LH/SV: 20 unidades. Confira abaixo a quantidade e os tipos de embarcações da frota de cada empresa, entre as associadas Abeam.

Frota de apoio marítimo de bandeira brasileira e estrangeira

Grupo	PSV / OSRV	AHTS	LH / SV	PLSV	RSV	MPSV	SDSV	RV	WSV	CREW / FSV	CTV	FLOTEL	DSV	Total
BRAM / ALFANAVE	40	9		2	2	2			3					58
STARNAV	21	3	17											41
CBO	22	14			4									40
OCEANPACT	11	3	2		3	3		4		2				28
DOF / NORSKAN		9		5	5	3							1	23
WSUT	23													23
TRANSHIP	1		20											21
BRAVANTE	12													12
UP OFFSHORE	7													7
SUBSEA7			1	5										6
ASGAARD BOURBON	1	3							1					5
FARSTAD		3			1	1								5
MAERSK	2	3												5
MARLIN	4	1												5
SIEM	4									1				5
OSM						1					2	1		4
SAPURA				4										4
TECHNIP				2		2								4
ASSO MARITIMA	2	1												3
BELOV ENGENHARIA							3							3
GALAXIA	3													3
DEEP SEA	2													2
HORNBECK	1					1								2
SISTAC							2							2
FUGRO BRASIL					1									1
Total	156	49	40	18	16	13	5	4	4	3	2	1	1	312

Fonte: Abeam

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/03/2022

SBM OFFSHORE VENDE PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA NO FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO'

Da Redação OFFSHORE 24 Março 2022

A operadora holandesa de FPSO SBM Offshore recorreu aos seus parceiros japoneses Mitsubishi Corporation e Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) para vender participações no FPSO "Alexandre de Gusmão".

A Mitsubishi Corporation e a NYK adquiriram, cada uma, 25% e 20% de participação acionária, respectivamente, nas sociedades de propósito específico relacionadas ao arrendamento e operação do FPSO "Alexandre de Gusmão". A SBM Offshore é a operadora e continuará sendo a acionista majoritária com 55% de participação acionária.

Em novembro do ano passado, a SBM Offshore assinou contratos com a Petrobras para o arrendamento e operação do FPSO "Alexandre de Gusmão" por 22,5 anos. A plataforma está atualmente em construção. Ela será implantada no campo de Mero, na Bacia de Santos, a 100 milhas da costa do Rio de Janeiro, sob um contrato de arrendamento de 22,5 anos e operação com a Petrobras.

O campo Mero Unitizado é operado pela Petrobras, que detém 38,6%. Seus parceiros no projeto são Shell Brasil e TotalEnergies, que detêm 19,3% cada, enquanto CNPC e CNOOC Limited possuem 9,65%. O sócio final é a Pré-sal Petróleo SA – PPSA que detém os restantes 3,5%.

A Mitsubishi e a NYK também adquiriram participações no FPSO "Almirante Tamandaré" para o qual a SBM Offshore assinou um contrato de arrendamento com a Petrobras em julho do ano passado. Os parceiros japoneses adquiriram uma participação acionária de 25% e 20%, respectivamente.

O FPSO "Almirante Tamandaré" também está em construção. Será implantado no campo de Búzios, na Baía de Santos, a aproximadamente 112 milhas da costa do Rio de Janeiro, sob um contrato de arrendamento e operação de 26,25 anos com a Petrobras.

O primeiro óleo do campo está previsto para o segundo semestre de 2024. A Petrobras está operando o campo de Búzios em parceria com a CNOOC e a CNOOC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/03/2022

JUSTIÇA ACATA RECURSO CONTRA SUSPENSÃO DE COBRANÇA DE SSE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Março 2022



Divulgação

Juíza do DF acolheu argumento da Portonave em ação para anular decisão do Cade proferida em fevereiro de 2021. Para magistrada, empresa não poderia ser punida por outro órgão, que não a Antaq, ainda que sobre enfoque concorrencial.

A Justiça de Brasília acatou, na última terça-feira (22), o recurso da Portonave para anular a decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), de fevereiro do ano passado, que

determinava a suspensão da cobrança do SSE — também chamado de THC-2, ou outros valores a título de segregação e entrega de contêineres a quaisquer operadores portuários ou retroportuários. A juíza federal titular da 20ª Vara/SJDF, Adverci Rates Mendes de Abreu, considerou que a empresa praticava cobrança autorizada por ato regulatório do órgão setorial competente (Antaq), não podendo ter sido punida por outro órgão, ainda que sobre outro enfoque (concorrencial).

A magistrada entendeu que a atuação do Cade, da forma como praticada, não respeitou os atos regulatórios provenientes da capacidade institucional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que, por sua vez, autorizava a prática da cobrança da tarifa SSE por considerá-la serviço destacado dos demais, inclusive com abrangência de atividades tecnológicas de análise de risco. A juíza mencionou que, recentemente, o próprio Cade reconheceu a necessidade de articular o assunto com a agência, citando que, em junho de 2021, houve assinatura de um memorando de entendimentos para cooperação na análise de cobranças sobre o SSE entre o órgão antitruste e a agência reguladora, com interveniência do Ministério da Infraestrutura.

Nos autos, a Portonave alegou que sua autorização de terminal de uso privado (TUP) a habilita legalmente a praticar preços que são fixados de acordo com capital empregado para o aperfeiçoamento da infraestrutura portuária nacional. A empresa acrescentou que, dependendo do regime de desembaraço aduaneiro escolhido pelo importador (DI e DTC), passam a incidir tarifas nomeadas THC (Terminal Handling Charge) e SSE, constantes na cesta de serviços aprovadas pela Antaq (Box Rate) e associadas aos serviços de transporte, armazenagem, segregação das mercadorias, análise de riscos, dentre outros. No pedido, a empresa considerou que a cobrança do SSE encontra suporte na resolução 34/2019 da Antaq, o que dispensaria a sindicância pelo Cade.

O acórdão administrativo do Cade havia determinado, por maioria e sob pena de multa, a interrupção imediata da cobrança do SSE ou outros valores a título de segregação e entrega de contêineres a quaisquer operadores portuários ou retroportuários, independentemente do regime alfandegado adotado, até o julgamento do mérito do processo.



Em seu recurso, a Portonave pediu, em caráter de urgência, a suspensão dos efeitos da medida preventiva determinada pelo órgão antitruste, assegurando-lhe o direito de ser remunerada e de cobrar pelos serviços de segregação e entrega de contêineres prestados aos terminais e recintos alfandegados, além da suspensão de outros dois processos administrativos até o julgamento final desta ação. As empresas Localfrio e Multilog requereram admissão ao processo sob a justificativa que, na condição de recintos alfandegados de zona secundária (porto seco), possuem direitos porque figuram respectivamente como reclamante e assistente no processo administrativo. O ingresso dos dois TRA's, na qualidade de assistentes simples do Cade, foi aceito no decorrer do processo.

O Cade argumentou nos autos que a intervenção foi realizada sob o aspecto concorrencial, considerando que os terminais portuários atuam simultaneamente no mercado de armazenagem alfandegária, concorrendo com os demais armazéns pelas cargas que são importadas, razão pela qual podem prejudicar o mercado de armazenagem com a cobrança do que considerou 'segunda tarifa'. O órgão de defesa econômica sustentou ainda que a lei antitruste reputa condutas ilícitas, ainda que potenciais, que limitem o acesso ao mercado, mediante a criação artificial de barreira à entrada de mercadorias, de dificuldades ao funcionamento e desenvolvimento de empresas concorrentes, ou a fixação diferenciada e discriminatória de preços. Na justificativa, o Cade alegou que, pelo fato de o THC-2 ser imposto aos concorrentes conforme o exclusivo arbítrio do operador portuário, garantindo-lhe vantagens no mercado de armazenagem, fica evidente a situação anticoncorrencial.

Na sentença, a juíza avaliou que a ordem jurídica estatal prima pelo princípio da complementariedade e da cooperação entre a atuação das agências reguladoras e órgãos de defesa à concorrência. "Ocorre que, na demanda ora analisada, a atuação, que deveria ter sido conjunta entre autarquia e Cade, tornou-se, por sua vez, conflituosa, pois, as práticas consideradas anticompetitivas imputadas à autora (Portonave) foram praticadas com respaldo em atos normativos emanados na resolução 34/2019-Antaq", salientou.

A juíza justificou que, a despeito de todos os instrumentos legais sobre cooperação no combate à prática antitruste, a coerência é manter a competência da própria Antaq, sob pena de violação ao princípio da segurança jurídica, na medida em que o Cade poderia se tornar 'regulador' de atos técnicos emanados da instituição competente. "No máximo, o órgão de defesa da concorrência deveria articular com a agência as investigações sobre a possível dominação de mercado resultante da permissão de cobrança", considerou. Ela ponderou que o restabelecimento da cobrança não pode ser deferido pelo poder judiciário sem a análise conjunta dos órgãos especiais, sob pena de incursão em mérito administrativo da Lei Antitruste. "A cobrança da taxa SSE apenas pode ser continuada caso as autarquias Cade e Antaq assim o estabeleçam", pontuou a magistrada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/03/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 040/2022
Página 62 de 62
Data: 25/03/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006