

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 043/2022
Data: 30/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE PROPOSTA PARA LEILÃO.....	4
POR R\$ 10 MILHÕES, EMPRESA ARREMATTA TERMINAL DE GRANÉIS NO PORTO DE SANTOS.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
CODESA É LEILOADA E BRASIL TEM A PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO DA HISTÓRIA DO SETOR PORTUÁRIO.....	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	7
RECEITA FEDERAL E GOV.BR LANÇAM AVALIAÇÃO DO SERVIÇO DIGITAL DO IMPOSTO DE RENDA DA PESSOA FÍSICA.....	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	8
EDITORIAL - PROTEGENDO O AGRO.....	8
HUB - CURTAS.....	8
GOVERNADOR DA PARAÍBA ASSINA CONTRATOS PARA OBRAS NO PORTO DE CABEDELLO.....	9
DE INVESTIMENTO BRASILEIROS QUEREM COMPRAR CODESA.....	10
PORTO DE SANTOS REGISTRA NOVO RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO DA MERCADORIAS.....	12
IBGE PROJETA SAFRA RECORDE PARA 2022.....	14
OPINIÃO - DESESTATIZAÇÃO - A VOLTA DA GESTÃO PORTUÁRIA PRIVADA.....	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	20
A GIGANTE GLOBAL DE TRANSPORTE MAERSK DIZ QUE O BLOQUEIO DE XANGAI CAUSARÁ ATRASOS E AUMENTARÁ OS CUSTOS DE TRANSPORTE EM UM NOVO IMPACTO NA CADEIA DE SUPRIMENTOS.....	20
OBRAS NO PORTO DE PARANAGUÁ VÃO AMPLIAR CAPACIDADE DE OPERAÇÃO E AGILIZAR DESCARGA DE FERTILIZANTES.....	21
PORTO DE ROTERDÃ É O PRIMEIRO NA HOLANDA A ALOCAR ESPAÇO AÉREO PARA USO DE DRONES.....	23
PRATICAGEM: WEBINAR DANGEROUS LADDERS, COM O PRÁTICO ARIE PALMERS.....	24
PRESIDENTE DA COP-26 E MAPA DEBATEM INICIATIVAS.....	25
NAVAL PORTO ESTALEIRO.....	26
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA, BENTO ALBUQUERQUE, COMENTA SOBRE EXPANSÃO NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E NOVAS PERSPECTIVAS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA PARA A ECONOMIA DO BRASIL.....	26
COMPANHIAS DE FRETES MARÍTIMOS INVESTEM EM MANUTENÇÃO DE NAVIOS E CONTÊINERES PARA CONTORNAR ALTOS CUSTOS DESSSES EQUIPAMENTOS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	29
MUDANÇA NA PETROBRAS VIRA PAUTA PARA PRESIDENCIÁVEIS.....	29
BRASIL DEVE TER PRIMEIRA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE ATÉ 2024, PROJETA SIEMENS ENERGY.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
ADRIANO PIRES É A PESSOA ‘MAIS ADEQUADA’ PARA PETROBRAS NESTE MOMENTO, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA.....	33
PROPOSTA DE FUTURO PRESIDENTE DA PETROBRAS PARA REDUZIR PREÇOS É ‘CARA E INEFICIENTE’, DIZ SECRETÁRIO DE GUEDES.....	37
VICE-LÍDER DO GOVERNO NO SENADO CRITICA PEC DO QUINQUÊNIO, QUE PREVÊ BÔNUS PARA JUÍZES E PROMOTORES.....	38
QUADRA VENCE LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO DE PORTO DO BRASIL.....	39
REFINARIA PRIVADA, RIVAL DA PETROBRAS, JÁ AUMENTOU COMBUSTÍVEIS CINCO VEZES NESTE ANO.....	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	43
MINISTÉRIO DA ECONOMIA QUER FECHAR PORTA DE ESTATAIS, MAS DEFESA RESISTE.....	43
GOVERNO EDITA AMANHÃ DECRETO QUE PASSA A REDUÇÃO DE IPI DE 25% PARA 33%.....	45
TCU: SE HOVER REAJUSTE SALARIAL DE SERVIDORES, TRIBUNAL DEVE SER CONTEMPLADO.....	46
CODESA: LEILÃO DE DOCAS NO ES HOJE SERÁ TESTE PARA A VENDA DO PORTO DE SANTOS.....	47
FUNDO DE INVESTIMENTO VENCE LEILÃO DA CODESA, A PRIMEIRA PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS.....	48
BRASKEM PODE TER NOVO SÓCIO CONTROLADOR EM ENGENHARIA DESENHADA POR BTG.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
JORNADA EM HOME OFFICE TERÁ QUE SER CONTROLADA.....	50
GOVERNO FAZ LEILÃO PORTUÁRIO HOJE COM PRIVATIZAÇÃO DA CODESA E ARRENDAMENTO DE TERMINAIS.....	52
GRUPO FORTESOLO VENCE LEILÃO DE TERMINAL PARA CARGAS GERAIS NO PORTO DE PARANAGUÁ, POR R\$ 30 MILHÕES.....	53
LEILÃO PORTOS: COM OFERTA DE R\$ 10 MILHÕES, COFCO INTERNACIONAL VENCE DISPUTA PELO STS11.....	53
‘PROCESSO É IRREVERSÍVEL’, DIZ TARCÍSIO DE FREITAS, SOBRE PRIVATIZAÇÕES PORTUÁRIAS.....	54



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 043/2022
Página 3 de 63
Data: 30/03/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	55
PROJETO DE LEI REGULA O SERVIÇO DE PRATICAGEM	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	56
NOVAS EMPILHADORAS KALMAR COMEÇAM A OPERAR NA PORTONAVE	56
IPEA PROJETA RECUPERAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PARA FEVEREIRO	57
ASSINADO ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO PORTO DE ÍMBITUBA	58
PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO TEM REDUÇÃO DE 3,8% EM FEVEREIRO	59
COFCO INTERNATIONAL ARREMATA STS-11 EM LANCE ÚNICO.....	60
COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM EXPANDIRÁ SUA BARREIRA VERDE COM 8 MIL ÁRVORES.....	61
FUNDO DE INVESTIMENTOS DA QUADRA CAPITAL VENCE LEILÃO DA CODESA	61
DECRETO DO PNC ENDEREÇOU PROBLEMAS ENFRENTADOS NO VAZAMENTO DE 2019, AVALIA IBAMA	62
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE PROPOSTA PARA LEILÃO

Destinado à movimentação de granéis vegetais, o STS11 será arrematado nesta quarta-feira, em São Paulo

Por: Ágata Luz



Contrato de arrendamento do STS11 prevê a movimentação de granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, milho e grãos e farelos de soja Foto: Divulgação/SPA

Está marcado para esta quarta-feira (30), às 15 horas, na B3, em São Paulo, o leilão do terminal STS11, destinado a granéis sólidos vegetais no Porto de Santos. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em nota, a área recebeu “pelo menos uma proposta de empresa interessada na concessão”. O

número de interessados pelo terminal, que fica no Paquetá, não foi divulgado.

O leilão deve contar com a participação do ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. A vencedora será a empresa que oferecer o maior valor de outorga à Autoridade Portuária pela cessão da área.

Caso o arrendamento receba mais de duas propostas, o leilão será disputado em viva-voz. Para isso, é necessário que os inscritos classificados estejam entre as três maiores ofertas do arrendamento ou tenham o valor da oferta igual ou superior a 90% da outorga. A partir daí, cada lance deverá superar o montante anterior e o leilão será encerrado quando nenhum inscrito se manifestar mais.

De acordo com o edital, caso haja empate entre as propostas, mesmo com prorrogação da disputa em viva-voz, o desempate será realizado mediante a maior proposta de forma escrita. Caso o vencedor não seja definido sob esta condição, serão aplicados os critérios legais de preferência. A última medida para definir o novo arrendatário prevista é um sorteio.

A homologação do resultado e a transferência da posse da área ainda não têm data e ficam a critério da União. Até 45 dias a partir desta publicação, o vencedor do leilão do STS11 terá de comprovar o cumprimento das obrigações legais e, a partir disso, será marcada a data para a assinatura do contrato de arrendamento.

A concessão

O arrendamento terá validade de 25 anos, com possibilidade de prorrogação contratual com limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão do complexo portuário, a projeção de investimentos no terminal é de R\$ 764,8 milhões.

Os recursos serão destinados à modernização e aumento da capacidade do agronegócio na Baixada Santista, especialmente de soja, farelo de soja, milho, entre outros. Segundo a SPA, o

STS11 será o maior terminal de grãos vegetais do País, com capacidade para 14,3 milhões de toneladas anuais.

Codesa

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) recebeu duas propostas para o leilão que será realizado pelo Governo Federal, nesta quarta-feira (30). O processo marca a primeira desestatização de uma autoridade portuária no País. A União já esperava receber propostas de dois competidores para o leilão da empresa capixaba. A documentação foi recebida na sede da B3, em São Paulo.

Quem arrematar a Codesa assumirá a concessão 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, 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), estudos indicam potencial para dobrar a movimentação de cargas, de sete milhões para 14 milhões de toneladas por ano ao longo da concessão. São 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação disponíveis.

*com informações de Estadão Conteúdo

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/03/2022

POR R\$ 10 MILHÕES, EMPRESA ARREMATO TERMINAL DE GRANÉIS NO PORTO DE SANTOS

Cofco Internacional Brasil SA foi a vencedora do leilão na tarde desta quarta-feira

Por: *Maurício Martins*



Espaço foi arrematado pelo valor de R\$ 10 milhões Foto: Divulgação

A empresa Cofco Internacional Brasil SA foi a vencedora do leilão feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na tarde desta quarta-feira (30), para aquisição do terminal STS 11, no Porto de Santos. Participante, a Cofco arrematou o espaço para armazenagem de grãos sólidos vegetais oferecendo R\$ 10 milhões de outorga. O leilão foi feito na Bolsa de Valores (B3) de São Paulo, com a participação do ministro da Infraestrutura,

Tarcísio de Freitas.

A Cofco se apresenta como a maior companhia de agronegócios em valor de ativos do mundo e tem entre os acionistas as empresas Temasek, Affirma Capital, China Investment Corporations e Hopu Investment Management. A empresa, com sede em Genebra, na Suíça, trabalha com cadeias de fornecimento de grãos, oleaginosas, açúcar e café em mais de 50 países.

A área adquirida fica no Paquetá, em Santos. O arrendamento será válido por 25 anos. Além do valor de outorga, a projeção de investimentos no terminal é de R\$ 764,8 milhões. Os recursos serão destinados à modernização e aumento da capacidade do agronegócio na região, especialmente soja em grãos, farelo de soja, milho, açúcar e desembarque de trigo.

Além de contar com dois berços de atracação exclusivos, o terminal terá capacidade de armazenar 490 mil toneladas e movimentar 14,5 milhões de toneladas por ano. O empreendimento será instalado em duas fases: a primeira com 62 mil metros quadrados e a segunda chegando a 98,2 mil metros quadrados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/03/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

CODESA É LEILOADA E BRASIL TEM A PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO DA HISTÓRIA DO SETOR PORTUÁRIO

Vencedor do certame vai administrar os portos de Vitória e de Barra do Riacho pelos próximos 35 anos. Investimento fica na casa dos R\$ 850 milhões



Empresa vencedora do leilão vai administrar os portos de Vitória e Barra do Riacho por 35 anos - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

O setor portuário brasileiro entrou em uma nova fase nesta quarta-feira (30) com a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a primeira da história do setor. Pelos próximos 35 anos, a FIP Shelf 119 Multiestratégia, vencedora do leilão realizado na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, vai investir pelo menos R\$ 850 milhões, sendo 335 milhões na ampliação dos portos de Vitória e de Barra do

Riacho. Disputado por duas empresas, o certame teve quatro dezenas de lances e chegou a uma outorga de R\$ 106 milhões.

Com a desestatização, a Codesa deixa de ser uma empresa pública e torna-se de capital privado após o pagamento de R\$ 326 milhões por suas ações. A nova companhia vira concessionária dos dois portos com fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A modelagem inédita no Brasil foi proposta pelo Ministério da Infraestrutura e estruturada pela Fábrica de Projetos do BNDES.

“A bem-sucedida desestatização da Codesa nos mostra que o futuro da infraestrutura de transportes está cada vez mais próxima da gente. Com os investimentos previstos, será possível dotar os portos de Vitória e de Barra do Riacho das melhores práticas e tecnologias existente no mundo hoje. Na prática, é desenvolvimento, empregos e aprimoramento de toda a cadeia logística brasileira”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Investimentos prioritários

De imediato, o arrendatário deverá aportar R\$ 55 milhões na recuperação estrutural de todo o complexo portuário, R\$ 34 milhões na recuperação dos berços dos terminais Peiú e de São Torquato e mais de R\$ 270 milhões na modernização do canal de acesso. Também estão previstos R\$ 10 milhões como contrapartida na reforma de armazéns e em melhorias urbanas no acesso ao porto. “Esse contrato pioneiro tem o potencial de mudar todo o cenário do nosso setor portuário”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

A aplicação dos recursos deverá dobrar a movimentação de cargas do Porto de Vitória de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano. Para Barra do Riacho, há a possibilidade de exploração de novas áreas, uma vez que 522 mil metros quadrados, de um total



de 860 mil metros quadrados, são greenfield – ou seja, para projetos que começam do zero – e poderão ser destinadas a novas atividades na zona portuária.

Estruturação

A desestatização também prevê a vedação de demissões do atual quadro de funcionários sem justa causa por 12 meses e apresentação de um Programa de Incentivo ao Desligamento Voluntário (PIDV) a ser custeado por até 10% das ações vendidas pela União (cerca de R\$ 32,6 milhões).

"Conseguimos estruturar um contrato em que prevemos geração de caixa desde o início com um crescimento de 171% em 10 anos. Tudo isso com redução nas tarifas vigentes e mais de R\$ 850 milhões em investimentos. Esse é o peso do Custo Brasil que estamos começando a tirar da cadeia logística nacional, com reflexos em todo o setor produtivo", afirmou o diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, Fábio Abrahão.

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

Data: 30/03/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA FEDERAL E GOV.BR LANÇAM AVALIAÇÃO DO SERVIÇO DIGITAL DO IMPOSTO DE RENDA DA PESSOA FÍSICA

Contribuintes poderão dar sua opinião e sugestões ao final do preenchimento da Declaração do Imposto de Renda. Objetivo é melhorar o serviço de acordo com a percepção do usuário.

Em breve, todos os contribuintes que fizerem a Declaração do Imposto de Renda da Pessoa Física de 2022 poderão participar de uma avaliação sobre o serviço digital. Será a primeira avaliação mais detalhada a ser lançada na plataforma de relacionamento do governo brasileiro com o cidadão, o GOV.BR, em um trabalho conjunto com a Receita Federal.

Como será a avaliação? É simples. Ao final do preenchimento da declaração, o usuário poderá optar por avaliar ou não o serviço. Caso decida avaliar, é rápido, não demora mais de um minuto.

“É fundamental usarmos essa experiência que o usuário tem com nossos serviços digitais para entendermos melhor quais funcionalidades precisamos aprimorar e quais modificações visuais facilitarão a vida do cidadão, entre tantos outros aspectos”, ressalta o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade. “A percepção do próprio usuário vai melhorando cada vez mais o serviço”.

O contribuinte vai encontrar perguntas sobre sua experiência com o serviço - se foi rápido, fácil de utilizar e confiável - e se deseja registrar elogio ou reclamação. Este é o primeiro de uma série de serviços que passarão a contar, ainda este ano, com o formulário de avaliação que trará opiniões mais detalhadas sobre o assunto.

Para o secretário especial da Receita Federal, Julio Cesar Vieira Gomes, “a avaliação nos permitirá conhecer melhor a perspectiva do usuário, além de ampliar a oportunidade de participação social, transparência e melhoria contínua dos serviços prestados. No ano em que o programa do Imposto de Renda completa 100 anos, o cidadão poderá contar com mais essa inovação”.

A Declaração do Imposto de Renda deve ser entregue até o dia 29 de abril e o contribuinte poderá fazer a avaliação até essa data. Atenção: o serviço só poderá ser avaliado assim que for utilizado. Não será possível, por exemplo, realizar a avaliação dias depois da entrega da declaração.



Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 30/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - PROTEGENDO O AGRO

Impulsionado pelas exportações do agronegócio, o Porto de Santos volta a bater recordes operacionais. Levantamento divulgado ontem pela Santos Port Authority, a Autoridade Portuária, mostra que o complexo teve o melhor bimestre de sua história. Nesses dois meses, passaram por seus terminais 23,5 milhões de toneladas de cargas, 16,9% a mais do que no mesmo período do ano passado. E apenas em fevereiro, o resultado chegou a 12,9 milhões de toneladas, com uma alta de 17,7%.

Analisando as cargas que mais se destacaram nesse início de ano, as commodities agrícolas se destacam. Em fevereiro, a soja somou 4,2 milhões de toneladas, aumento de 47,2%. No bimestre, foram 5,5 milhões de toneladas, 67,8% a mais. A celulose cresceu 65%, chegando a 613,9 mil toneladas no mês passado. As carnes contabilizaram um crescimento de 47% no segundo mês do ano, com 190,8 mil toneladas, e de 74% entre janeiro e fevereiro, atingindo quase 380 mil toneladas.

Os números mostram a importância de Santos para o agronegócio e, da mesma forma, o papel dessas cargas para o complexo santista. E isso mostra a atenção que este porto e sua comunidade devem ter com fatores que afetam este setor da economia – pontualmente, a Guerra da Rússia na Ucrânia, que deve prejudicar as operações de fertilizantes e, com isso, impactar o agronegócio.

Para Santos, é um período de preocupação, especialmente em relação às medidas que o setor público tem de tomar para reduzir os efeitos desse conflito na economia brasileira, que certamente não vão se limitar a seu principal porto.

Conter os impactos da Guerra na Ucrânia nas atividades econômicas brasileiras deve ser uma das prioridades do Governo, sob o risco de o País ter de encarar mais desafios do que já tem enfrentado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2022

HUB - CURTAS

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

DESPEDIDA

O leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que ocorrerá nesta manhã, na B3, em São Paulo (SP), e marca o primeiro processo de desestatização portuária na história recente do Brasil, será um dos últimos compromissos do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, à frente da pasta. Ele deve deixar a função amanhã, para disputar o Governo do Estado de São Paulo nas eleições deste ano. A transmissão do cargo, para o secretário executivo Marcelo Sampaio Cunha Filho, já está agendada para a tarde dessa quinta-feira, no auditório do DNIT, em Brasília

WITH A LITTLE HELP ...

Tarcísio já sabe com quem pode contar para ajudá-lo em sua campanha ao Governo do Estado. Ontem, em entrevista a um programa de rádio em São Paulo, ele comentou que deve trazer profissionais com quem trabalhou no Ministério para esse novo desafio.

.... OF MY FRIENDS

O diretor-presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL, subordinada ao Ministério da Infraestrutura), Arthur Luis Pinho de Lima, será um dos que estarão ao lado de Tarcísio nesse projeto político.

PARANAGUÁ

Aproveitando a citação à EPL, o estudo que o órgão fez para a concessão do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, no Paraná, já está com os técnicos da pasta da Infraestrutura. O trabalho avaliou linhas de ação para transferir, ao setor privado, a operação do trecho aquaviário compreendido entre o mar aberto e o cais do porto. O projeto prevê apenas a concessão do acesso, mantendo as demais funções de autoridade portuária com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2022

GOVERNADOR DA PARAÍBA ASSINA CONTRATOS PARA OBRAS NO PORTO DE CABEDELLO

Projetos vão garantir ampliação da capacidade operacional do complexo em até 57%

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



João Azevêdo garante investimentos para o complexo paraibano e fala em “legado pro futuro”

“Para mim, é uma alegria, pois estamos deixando aqui uma obra que será um legado pro futuro. E isso tudo é fruto do trabalho de muita gente, de muitas mãos lutando para atingir esse objetivo”

JOÃO AZEVÊDO
governador da Paraíba

O governador da Paraíba, João Azevêdo (PSB), assinou, na manhã de ontem (29), três contratos para a realização de obras estratégicas para o Porto de Cabedelo (PB). Um deles envolve a dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução do complexo paraibano; outro trata da supervisão e monitoramento ambiental da dragagem; e o terceiro é para a implantação do Pátio de Regulação de Caminhões, o Truck Center.

Os três projetos representam um investimento de R\$ 97 milhões e vão garantir uma ampliação de 57% na capacidade de movimentação de cargas no Porto de Cabedelo.

“Nós sabemos exatamente o reflexo que essa obra de dragagem trará para a economia da Paraíba. A decisão política de fazer a dragagem com recursos próprios do Estado foi tomada em 2019, quando ficou claro que não teríamos apoio em termos de investimentos. Para mim, é uma alegria, pois estamos deixando aqui uma obra que será um legado pro futuro. E isso tudo é fruto do trabalho de muita gente, de muitas mãos lutando para atingir esse objetivo”, destacou o governador João Azevêdo.

Gilmara Temóteo, diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), lembrou a luta pela realização da obra da dragagem e celebrou. “Eu fico muito feliz de estar vivendo, junto à comunidade portuária, esse momento histórico para o Porto de Cabedelo. E esse momento não seria possível sem a determinação e o olhar visionário do governador João Azevedo em colocar o porto em outro patamar”, afirmou a presidente da Docas-PB.

Além do governador, estiveram presentes na solenidade o deputado federal Wilson Santiago; os deputados estaduais Ranieri Paulino, Wilson Filho e João Gonçalves; o prefeito de João Pessoa, Cícero Lucena, o vice-prefeito Leo Bezerra e o Capitão dos Portos Erijansen Maciel.

Operadores portuários, arrendatários, representantes das empresas e dos sindicatos da comunidade portuária também acompanharam o evento.

VISITA TÉCNICA

Depois da assinatura dos contratos, o governador participou de uma visita técnica pelo canal de acesso e pela bacia de evolução do Porto de Cabedelo, para conhecer as áreas que receberão as obras.

A visita contou com o apoio dos rebocadores New Furacão, da empresa Camorim, e Onix, da Wilson Sons, do Corpo de Bombeiros, da Capitania dos Portos da Paraíba e Sudema.

OBRAS

O contrato da dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução do porto paraibano foi assinado com a empresa DTA Engenharia LTDA, vencedora da licitação do serviço, realizada em 7 de março, no valor de R\$ 83,27 milhões. A obra deve começar em junho e ser concluída em quatro meses.

O segundo contrato, orçado em R\$ 1,9 milhão e assinado ontem, se refere à supervisão da obra de dragagem e de sua gestão ambiental. Ele foi firmado com a empresa Eicomnor Engenharia e Caruso Soluções Ambientais e Tecnológicas, vencedora da licitação realizada em 17 de março.

Já o contrato para a instalação do primeiro Pátio Regulador de Caminhões do Porto de Cabedelo, o Truck Center, foi assinado de forma simbólica porque, segundo a assessoria da Docas da Paraíba, o consórcio vencedor da licitação ainda precisa apresentar o Plano Básico de Implantação (PBI) à Autoridade Portuária. Após análise e aprovação do Plano pela Docas-PB, o contrato oficial será assinado e o consórcio terá 12 meses para construir o pátio.

O investimento nesta obra é de R\$ 12 milhões e integra o Programa de Parcerias Público-Privada (PROPPP-PB) do Governo da Paraíba. O consórcio é composto pelas empresas Campinense Transporte, RL Administração e Marajó Logística.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2022

DE INVESTIMENTO BRASILEIROS QUEREM COMPRAR CODESA

LEILÃO ACONTECERÁ NESTA MANHÃ, NA B3, EM SÃO PAULO. SERÁ A PRIMEIRA PRIVATIZAÇÃO DE UMA AUTORIDADE PORTUÁRIA NA HISTÓRIA RECENTE DO BRASIL

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br e **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Logo após a privatização da Codesa, Governo fará o leilão de três terminais portuários

Dois fundos de investimento brasileiros, a Vinci Partners e a Quadra Capital, vão disputar o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e a concessão dos portos de Vitória e de Barra do Riacho. A sessão, que ocorrerá hoje, às 11 horas, na B3, a bolsa de valores de São Paulo (SP), marcará ainda o primeiro processo de desestatização portuária na história recente do

Brasil.



As participações da Vinci e da Quadra foram validadas ontem. A medida foi confirmada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pelo leilão do porto, juntamente com o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional Transportes Aquaviários (Antaq).

O BE News procurou os fundos de investimento, que se negaram a fazer comentários sobre seus planos para o leilão. Mas a reportagem apurou que tanto a Vinci como a Quadra vão atuar nessa disputa individualmente, sem integrar consórcios ou como parte de sociedades.

Essa estratégia já havia sido adotada pela Vinci quando comprou o terminal marítimo privado Porto Pontal, no Paraná. A transação foi anunciada em janeiro passado. Na época, o sócio da Vinci e head de infraestrutura do fundo de investimento, José Guilherme Souza, havia revelado que estudava disputar o leilão da Codesa, projeto que já era analisado por sua equipe desde outubro do ano passado. Ele também afirmou que tinha interesse nas privatizações de Santos (SP), prevista para o final do ano, e São Sebastião (SP).

Fundada em 2009, a Vinci conta, atualmente, com R\$ 57 bilhões em ativos sob sua gestão.

Criada há cerca de cinco anos, a Quadra Capital ainda não atua no setor de transportes. Conforme apurou o BE News, o fundo busca ter a Codesa como seu primeiro ativo nesse mercado.

O edital do leilão da Codesa prevê a concessão dos portos por 35 anos, prorrogáveis por mais cinco. Nesse período, os investimentos diretos a serem feitos deverão totalizar cerca de R\$ 1,3 bilhão - R\$ 1 bilhão para o custeio das despesas operacionais e R\$ 334,8 milhões para investimentos.

Além dos valores de custeio e investimentos, a nova administradora deverá pagar contribuições fixas anuais à União de R\$ 24,75 milhões e uma taxa anual de fiscalização à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, de R\$ 3,188 milhões.

Os estudos promovidos pelo BNDES mostram que o Porto de Vitória tem posição favorável a acessos rodoviários e ferroviários. Segundo o banco, é possível dobrar a movimentação de cargas, chegando a 14 milhões de toneladas por ano ao longo do período de concessão. O complexo tem 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação disponíveis.

Já o Porto da Barra do Riacho, especializado em embarque de celulose, possui uma movimentação anual de 8 milhões de toneladas. São 860 mil metros quadrados, sendo 522 mil Greenfield (área que ainda não foi utilizada).

A disputa seguirá o modelo de outorga mínima, estabelecida pelo valor simbólico de R\$ 1. Contudo, o vencedor será obrigado a comprar todas as ações da Codesa da União, que estão com o valor estabelecido em R\$ 325,8 milhões.

O número baixo de proponentes e o fato de serem fundos de investimentos já eram esperados pelo governo. Em entrevista ao BE News, publicada na primeira edição do jornal, em 17 de fevereiro, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que esperava que os interessados seriam "fundos de investimento, que farão, por meio de operadores, a operação".

O certame será um dos últimos grandes eventos de Freitas, à frente da pasta. Filiado ao Partido Republicanos na segunda-feira (28), o ministro da Infraestrutura deve deixar o cargo amanhã, para se dedicar à disputa pelo governo de São Paulo. Em seu lugar deverá assumir o atual secretário-executivo do ministério, Marcelo Sampaio.

PROJETO-PILOTO

O leilão da Codesa é considerado o projeto piloto do Ministério da Infraestrutura para a privatização dos portos no país. Na sequência o governo pretende leiloar a SPA (Santos Port Authority).

A previsão é que o certame da SPA aconteça no último bimestre deste ano. Técnicos da pasta projetam uma maior disputa pelo cais santista, o mais importante da América do Sul, devido a seu volume de negócios.

Só para este ano o Porto de Santos prevê um lucro líquido de R\$ 500 milhões, 50% a mais do que o registrado em 2021. O lucro em 2021, de R\$ 329,1 milhões, já foi 62,6% maior do que o de 2020, que até então tinha sido a melhor marca da autoridade portuária.

#####

TERMINAIS

Na tarde desta quarta-feira, mais três terminais serão leiloados na B3. Um deles é o terminal STS 11, destinado a grãos sólidos vegetais.

A área fica no bairro Paquetá, na margem direita do Porto de Santos (SP), e tem projeção de investimentos totais de R\$ 764,8 milhões. Já o segundo é o terminal PAR 32, de Paranaguá (PR), 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 SUA 07, que trata de instalação portuária multipropósito, destinada à movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos 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.

Na segunda-feira, a ANTAQ afirmou que cada uma das duas áreas recebeu pelo menos uma proposta de empresa interessada na concessão. Também não houve problemas com a validação das proponentes.

Já a Portos do Paraná, responsável pela licitação do terminal PAR 32, de Paranaguá (PR), também informou que recebeu a documentação de empresas interessadas na concessão. O certame será por viva-voz.

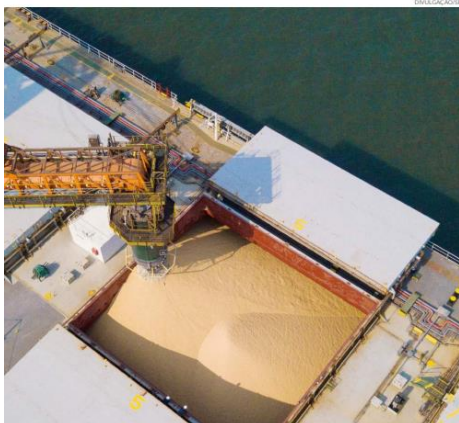
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2022

PORTO DE SANTOS REGISTRA NOVO RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO DA MERCADORIAS

Complexo operou 23,5 milhões de toneladas entre janeiro e fevereiro deste ano

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



Apenas em fevereiro, passaram pelo cais santista 12,9 milhões de toneladas de cargas

O Porto de Santos registrou o melhor bimestre de sua história ao movimentar 23,5 milhões de toneladas entre janeiro e fevereiro deste ano, 16,9% acima dos dois primeiros meses de 2021. Só no mês passado, o complexo operou 12,9 milhões de toneladas, uma alta de 17,7% em relação ao mesmo período do ano anterior. Janeiro também apresentou crescimento de 16% quando comparado a janeiro de 2021. Os dados foram divulgados ontem (29), pela Santos Port Authority (SPA), a Autoridade Portuária.

A alta do bimestre foi puxada pelo agronegócio, com destaque para soja, milho, celulose, carnes e fertilizantes. Só em fevereiro, a soja atingiu 4,2 milhões de toneladas, alta de 47,2%, e, na soma dos dois primeiros meses, 5,5 milhões de toneladas, um acréscimo de 67,8%.

O milho também se sobressaiu, com 240,1 mil toneladas movimentadas no mês passado (em fevereiro de 2021 não houve operação dessa carga) e 1,2 milhão de toneladas no acumulado (+107%).

A celulose registrou um bom desempenho e cresceu 65% no mês, ao atingir 613,9 mil toneladas, valor que eleva o acumulado para 1,3 milhão de toneladas (+68%). As carnes tiveram alta de 47% em fevereiro (190,8 mil toneladas) e 74% na soma de janeiro e fevereiro (379,8 mil toneladas).

Os fertilizantes foram o destaque das importações, com desembarque de 837,1 mil toneladas no mês (+6%) e 1,6 milhão de toneladas no acumulado (+8%), seguido pelo enxofre, com 197,4 mil toneladas em fevereiro (+631%) e 362,2 mil toneladas no acumulado (+206%).

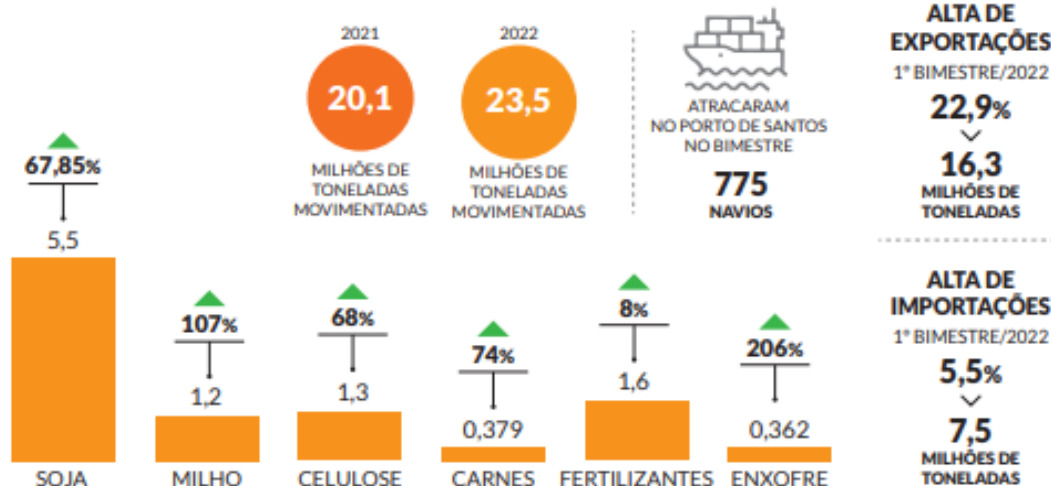
EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO

O aumento de 22,1% no volume de cargas destinadas à exportação foi determinante para esse resultado. Foram 9,2 milhões de toneladas no mês e 16,3 milhões de toneladas no acumulado do ano (+22,9%). As importações tiveram alta, fechando com 3,7 milhões de toneladas, 8,1% acima de fevereiro de 2021. As descargas também se elevaram no acumulado do ano, chegando a 7,3 milhões de toneladas (+5,5%).

O fluxo de navios aumentou em 3% em fevereiro (396 embarcações) e em 6% no acumulado (775 navios).

PRINCIPAIS PRODUTOS MOVIMENTADOS

PRIMEIRO BIMESTRE DE 2022 (EM MILHÕES DE TONELADAS)



FONTE: SPA/MONICA SOBRAL /BENEWS

CONTÊINERES

Os embarques e descargas de contêineres somaram 370,6 mil TEU (contêiner de 20 pés) em fevereiro, queda de -5% comparado a fevereiro passado. Em relação ao bimestre atual, foram movimentados 754,6 mil TEU (-1%).

A movimentação dos graneis sólidos somou 6,9 milhões de toneladas no mês (+35,9%) e 11,2 milhões de toneladas na soma de janeiro e fevereiro (+33,5%), ambas a melhor marca para os períodos. Os graneis líquidos chegaram a 1,3 milhão de toneladas no mês (+2,6%), refletindo o aumento nos embarques de óleo combustível (+59,4%) e suco cítrico (+26,9%). O acumulado do ano atingiu 2,9 milhões de toneladas (+5,9%), a melhor marca para o período.

CORRENTE COMERCIAL

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira aumentou em fevereiro, chegando a 29,2%. A China apresentou a maior participação das transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos, com 29,7%. O Estado de São Paulo manteve-se como a unidade da Federação com a maior participação nas transações comerciais com o exterior: 52,3%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2022

IBGE PROJETA SAFRA RECORDE PARA 2022

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

A safra deste ano deve ter produção recorde, segundo o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola divulgado no dia 10 de fevereiro, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A produção de cereais, leguminosas e oleaginosas estimada para 2022 é de 271,9 milhões de toneladas, 7,4% a mais do que a produção do ano passado, que foi de 253,2 milhões de toneladas. Se confirmada, serão 18,7 milhões de toneladas a mais do que a registrada em 2021.

O arroz, o milho e a soja, os três principais produtos deste grupo, somados, representam 93% da estimativa da produção e respondem por 87,8% da área a ser colhida. Frente a 2021, houve acréscimos de 5,8% na área do milho (6,9% na primeira safra e 5,4% na segunda), de 7,2% na do algodão herbáceo e de 3,6% na da soja. Já o arroz teve queda de -0,9% na área de plantio, assim como o trigo, em -1,7%.

Quanto à soja, a produção esperada é de 131,8 milhões de toneladas em 2022. Já o milho, se não tiver quebra de safra este ano, deve chegar a 109,9 milhões de toneladas, um acréscimo de 25,2% em relação a 2021.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2022

Bolsonaro envia ao Congresso projeto de regulação da praticagem

Projeto de lei estabelece regulação econômica do serviço pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); objetivo do Governo é coibir cobranças abusivas

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



Governo afirmou que a praticagem tem regulação econômica em países como Estados Unidos, Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca

A cabotagem cresce acima de 5% ao ano, segundo dados da própria Antaq, e os preços da praticagem brasileira são na maioria das vezes inferiores ou no mesmo patamar dos praticados internacionalmente, de acordo com estudo realizado em 2021 pelo Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)”

**PRATICAGEM
DO BRASIL**

O presidente da República, Jair Bolsonaro, encaminhou ao Congresso Nacional projeto de lei que estabelece a regulação econômica do serviço de praticagem. A proposta favorece os armadores. O Governo Federal justifica que o objetivo é coibir cobranças abusivas.

Em comunicado divulgado ontem, a Secretaria-Geral da Presidência da República afirmou que o serviço de praticagem é obrigatório nas áreas de navegação restrita, conhecidas como zonas de

praticagem, e destaca que, “conforme a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, a Lei nº 9.537/1998 permite a regulação econômica mediante a fixação de preços do serviço de praticagem apenas quando houver a possibilidade de interrupção na prestação do serviço”.

Segundo o Governo Federal, a praticagem é considerada essencial por lei, “pois é necessário à livre e segura movimentação das embarcações, assim como ao abastecimento e escoamento de produtos no país”.

O Governo propõe a regulação do serviço sob o argumento de coibir cobranças abusivas. “Ocorre que os armadores que são obrigados a contratar o serviço de praticagem não têm liberdade para escolher o profissional que prestará o serviço, que atua obedecendo uma escala de rodízio, conforme previsto na Norma da Autoridade Marítima (Norman) nº 12. Portanto, o serviço não é prestado em regime de livre iniciativa, o que justifica a previsão de regulação econômica para evitar a cobrança de valores abusivos. Assim, o projeto de lei tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento do transporte aquaviário, especialmente o de cabotagem, com efeitos favoráveis sobre a competitividade da economia brasileira”, comunicou a Secretaria-Geral da Presidência da República.

O Governo destacou ainda que existe regulação econômica do mercado de praticagem em países como Estados Unidos, Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca.

Segundo o projeto, a regulação econômica do serviço ficará a cargo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, sendo mantida a competência da Autoridade Marítima para a regulação técnica.

O projeto também prevê que os práticos poderão prestar os seus serviços por meio de sociedades empresárias, devendo prestar informações à Antaq.



O prático é o profissional responsável por orientar a navegação de embarcações em áreas abrigadas

Apesar de ser um serviço exercido em regime de exclusividade no mundo inteiro, em razão da segurança da navegação, tanto a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537/1997) quanto o decreto que a regulamenta (Decreto 2.596/1998) e a NORMAM-12/DPC asseguram instrumentos regulatórios eficientes sobre a atividade”

PRATICAGEM DO BRASIL

PRATICAGEM RESPONDE

Em nota, a Praticagem do Brasil informou que não teve acesso ao projeto de lei do Governo Federal sobre a atividade, mas refuta as alegações divulgadas em comunicado. A

associação afirmou que os preços cobrados são equiparados aos valores internacionais.

“Com base em release oficial da Presidência da República, o texto que passa a regulação econômica do serviço para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) parte da premissa de evitar a cobrança de preços que seriam abusivos e atrapalhariam o desenvolvimento da cabotagem. A cabotagem cresce acima de 5% ao ano, segundo dados da própria Antaq, e os preços da praticagem brasileira são na maioria das vezes inferiores ou no mesmo patamar dos praticados internacionalmente, de acordo com estudo realizado em 2021 pelo Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), referência

em análises no setor, inclusive para o próprio governo. O trabalho analisou a participação do custo da praticagem na cadeia logística de exportação de soja, principal produto do agronegócio. Além disso, comparou o preço do serviço em portos com características similares no mundo”, destacou a Praticagem em nota.

A associação apontou ainda que, “tendo como exemplo o Porto de Santos – maior da América Latina –, o valor de R\$ 0,66 por tonelada é menor do que nos portos de Quequén e Bahía Blanca, na Argentina, e Norfolk, nos Estados Unidos. A representatividade da praticagem no valor CFR (Custo e Frete) da soja exportada é de 0,03%. Já a participação no total dos custos logísticos varia entre 0,11% e 0,18%, enquanto no valor do frete entre 0,36% e 0,54%. Esses percentuais na cabotagem são ainda menores, já que os preços da praticagem para o segmento são mais reduzidos e as cargas containerizadas têm valor agregado superior ao das commodities”.

A entidade também se posicionou em relação a armadores citados pelo Governo. “Reclamações sobre preço partem sempre de grupos de armadores estrangeiros e terminais controlados por estes, que querem diminuir custos de escala para aumentar o lucro da viagem, sem assumir o compromisso de reduzir o frete para o dono da carga. Esses armadores também controlam a cabotagem e são os mesmos que pleiteiam à Marinha isenção de praticagem para navios maiores, pondo em risco a segurança da navegação. Em 2021, as empresas de transporte marítimo tiveram lucro de US\$ 190 bilhões, quase três vezes mais do que gigantes como o Google”.

A associação esclareceu que “a praticagem é uma atividade privada e a interferência do Estado na formação do preço do serviço só é admitida em situações excepcionais de total desordem de mercado, e por prazo limitado, conforme entendimento pacificado no Supremo Tribunal Federal (STF) após dezenas de ações judiciais. Não é o caso da praticagem, em que praticamente 100% das manobras ocorrem após acordos comerciais com os armadores. Além disso, existe a Marinha para fixar o preço em caráter temporário, a fim de assegurar o atendimento nas situações em que não haja acordo na negociação com os donos dos navios”.

A associação finaliza a nota afirmando que “apesar de ser um serviço exercido em regime de exclusividade no mundo inteiro, em razão da segurança da navegação, tanto a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537/1997) quanto o decreto que a regulamenta (Decreto 2.596/1998) e a NORMAM-12/DPC asseguram instrumentos regulatórios eficientes sobre a atividade”.

Cabeça d’água, onda de cheia, riscos e prevenção

Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo

*Engenheiro Civil, mecânico e de Segurança do Trabalho
Mestre e Doutor é Diretor da Unisanta e da AEAS*

Verão, tempo de estio, sol e calor, energia em trânsito, potencializam o fenômeno de evapotranspiração. Acumulando-se em nuvens durante o dia formam-se com frequência fortes tempestades, que promovem precipitação intensa em duração geralmente curta.

A natureza agradece, agricultores também. Mas, saturado o solo, vem o runoff, volumes excedentes que escorrem pelas superfícies, fluem pelos rios e são rapidamente multiplicados, seguindo pelos talwegues ganhando velocidade em pontos de maior declividade, notadamente em paredes de grande inclinação, corredeiras, cascatas e cachoeiras.

Assim, nesse deslocamento animado em velocidade ao encontrar pontos de redução de seção produz-se o fenômeno conhecido popularmente como cabeça d’água, descrito como Onda de Cheia nas aulas de hidráulica fluvial do saudoso prof. Dívio del Grande, no curso de Engenharia Civil.

Por outro lado, justamente em meses de maior temperatura ambiental, pessoas são motivadas a encontrar lugares onde possam refrescar-se em ambientes agrestes, aproveitando o contato próximo à natureza. São piqueniques e convescotes, em lugares de remanso, poços e outras denominações locais.

Trata-se de uma situação que pode surpreender pessoas que estejam em atividades ao longo do curso, notadamente banhistas em poços e áreas de lazer e sejam atingidos subitamente por ingente massa d'água, mesmo que, naquele local onde se encontram pouco ou até nada tenha chovido.

Apresentam-se condições para verdadeira armadilha, pois pessoas despreocupadas em momento de lazer não atentam para um perigo que se apresenta de forma inesperada e pouco podem fazer ao serem arrastadas pela enxurrada de forma irresistível entre restos de vegetação e detritos diversos muitas vezes fatal.

O Fenômeno hidráulico já é estudado e tem referências estabelecidas.

Pode ocorrer até o chamado “galgamento de barragens” onde o aumento de volume se sobrepõe a barragens no trajeto, podendo levar até ao rompimento potencializando efeitos desastrosos como descritos em Lemos et al, Estudo sobre o Cálculo da Probabilidade de Risco por Galgamento em Barragens, GeoCentro, Brasília 2019.

Como prevenir emergências hidráulicas?

Embora a aproximação de uma massa d'água ocasione ruído correspondente ao evento, pessoas nem sempre percebem o risco iminente a que estão sujeitas. Daí, a recorrência de perda de vidas pois, como as chuvas ocorreram a montante nas cabeceiras, muitas vezes distantes, faltam elementos sensoriais de seus efeitos destrutivos.

Esse o tripé causal: Chuva intensas a montante, pessoas envolvidas em atividades de lazer, locais onde a velocidade se multiplica de forma irresistível.

As autoridades tem responsabilidade em estabelecer as medidas de prevenção que resguardem a vida e patrimônio das pessoas em suas áreas de jurisdição.

Por seus órgãos efetivos como a Defesa Civil devem conhecer, avaliar e minimizar os riscos em locais com potencial para essas ocorrências.

Identificados locais de ocorrências anteriores, sinalizar as áreas e, em limite, até interditar onde não é possível estabelecer atividades seguras com monitoramento e proteção às pessoas.

Com base em dados avançados em meteorologia, acompanhados em sistema de transmissão em tempo real estabelecer um plano de ação para alertar e evacuar áreas em risco potencial e iminente, com tempo hábil para essa efetivação.

Essas medidas tem aderência os esforços de Plano Global de Atendimento para Situações de Emergências (APPEL). Resta adaptar aos fenômenos aqui mencionados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2022

OPINIÃO - DESESTATIZAÇÃO - A VOLTA DA GESTÃO PORTUÁRIA PRIVADA

Por MARIO POVIA Diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)
opinio@portalbenews.com.br

Aproxima-se o leilão para passagem à iniciativa privada da administração dos portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, atualmente sob gestão da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.

A última iniciativa dessa magnitude ocorreu no início dos anos 1940, quando da concessão do Porto de Imbituba. Destaca-se, contudo, que desta feita, além da concessão dos portos envolvidos, ocorrerá simultaneamente a venda da empresa estatal.

Significa dizer, em outras palavras, que todos os direitos e obrigações da CODESA serão assumidos pelo licitante vencedor que, ato contínuo, fará jus a celebrar os contratos de concessão dos citados portos. A CODESA passa, portanto, definitivamente, a ser uma empresa privada, entretanto, os portos continuam a ser públicos, pertencentes à União, que os terá de volta à posse ao final do contrato de concessão.



O regime de exploração será um híbrido de público e privado, uma vez que o novo concessionário terá liberdade para celebrar novos contratos de arrendamento e cessão de áreas sem necessitar recorrer a certames licitatórios. Será possível, na mesma linha, convolar o regime jurídico dos contratos de arrendamento vigentes de público para privado, conforme expressa disposição legal.

Continuarão os portos concedidos, entretanto, sendo submetidos a tarifas portuárias devidamente reguladas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, bem como aos preceitos entabulados pelo Poder Público no tocante ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e, bem assim, a outros instrumentos de planejamento.

De forma coerente, é de se supor que o órgão regulador continue a exigir a prestação do chamado “serviço adequado”, na acepção jurídica do termo, mantendo in totum as exigências atuais atinentes aos portos organizados.

Os menos avisados dirão então que se trata de mudanças residuais, já que as infraestruturas concedidas permanecerão na condição de “portos organizados”, sendo-lhes exigidas as mesmas obrigações atuais. É, pois, um raciocínio correto se considerarmos a situação de uma forma estrutural.

Ocorre que, sob o ponto de vista fático, ter liberdade de contratar, de repactuar os contratos existentes, de adquirir bens e serviços em regime privado acaba por fazer toda a diferença, inclusive no que se refere à prestação de contas.

Criamos no Brasil um modelo de gestão onde se gasta mais tempo nas atividades meio do que naquelas finalísticas, ou seja, mais prestamos contas do que empreendemos.

Empresas públicas foram criadas para atuar em condições de mercado, em regime concorrencial, sendo controladas pelo Estado pela simples de razão de haver um interesse público ou estratégico subjacente.



Deveriam prestar conta aos seus respectivos conselhos, como qualquer empresa privada, só que atualmente todos os órgãos de controle se sentem à vontade para também exigir das empresas públicas o mesmo nível de regulação praticados na administração direta ou autárquica.

No setor portuário, não há liberdade para contratar no lado da atividade fim. A legislação exige licitação também na escolha dos parceiros do negócio portuário. Seria o mesmo que exigir que a Petrobras fizesse licitação para a venda de petróleo ou que a Caixa Econômica Federal realizasse leilões para emprestar recursos financeiros a quem lhe pagasse a melhor taxa de juros. Difícil de imaginar um cenário desses.

Para culminar com chave de ouro, as Autoridades Portuárias atualmente sequer dispõem de autonomia para realizar suas licitações, celebrar seus contratos de arrendamento ou aditamentos contratuais.

Não há, também, recursos financeiros provenientes da União para a realização de investimentos estruturantes, além de serem empresas não dependentes em termos orçamentários.

Há claramente um modelo de governança que não conversa bem com a relação ônus versus bônus, induzindo exatamente no sentido de que, o melhor a se fazer efetivamente é manter o Poder Público longe desse negócio chamado gestão portuária.

De tudo isso, o mais curioso é que o mesmo porto, localizado no mesmo local, movimentando as mesmas cargas, atendendo os mesmos operadores portuários, o mesmo mercado de produção e consumo, rezando na mesma cartilha de planejamento portuário, sob a mesma fiscalização e regulação da ANTAQ, passará a ter liberdade de contratação e o menor dos níveis possíveis em termos de controle e governança, baseado no simples fato de possuir uma empresa privada à frente de sua gestão.

A pergunta que não quer calar é a seguinte: Não era para as empresas públicas concorrerem em igualdade de condições com as empresas privadas?

A questão posta é meramente para reflexão. Na realidade, o fato é que perdemos a paciência para esperar por dias melhores que contemplasse uma governança mais racional que, sabemos, dificilmente será implementada em nosso País.

Tudo leva a crer que a iniciativa privada terá êxito na administração de portos organizados, fazendo jus a um merecido retorno financeiro que, espera-se, seja oriundo dos ganhos de eficiência que produzirá na cadeia logística, sem onerar, portanto, o chamado "Custo Brasil".

Dispomos atualmente de mecanismos regulatórios para assegurar à carga, aos operadores portuários e aos trabalhadores portuários, uma transição harmônica e, sobretudo, eficiente, lastreada em segurança jurídica e estabilidade regulatória.

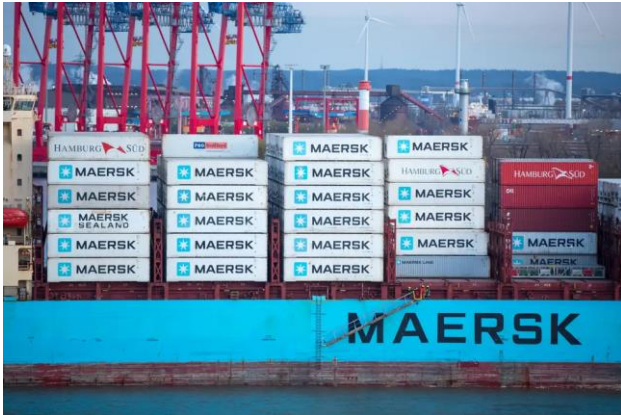
OCORRE QUE, SOB O PONTO DE VISTA FÁTICO, TER LIBERDADE DE CONTRATAR, DE REPACTUAR OS CONTRATOS EXISTENTES, DE ADQUIRIR BENS E SERVIÇOS EM REGIME PRIVADO ACABA POR FAZER TODA A DIFERENÇA, INCLUSIVE NO QUE SE REFERE À PRESTAÇÃO DE CONTAS. CRIAMOS NO BRASIL UM MODELO DE GESTÃO ONDE SE GASTA MAIS TEMPO NAS ATIVIDADES MEIO DO QUE NAQUELAS FINALÍSTICAS, OU SEJA, MAIS PRESTAMOS CONTAS DO QUE EMPREENDEMOS



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

A GIGANTE GLOBAL DE TRANSPORTE MAERSK DIZ QUE O BLOQUEIO DE XANGAI CAUSARÁ ATRASOS E AUMENTARÁ OS CUSTOS DE TRANSPORTE EM UM NOVO IMPACTO NA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Informação: *Business Insider* (30 de março de 2022)



Contêineres Maersk empilhados em um navio. Foto: Bodo Marks/picture aliança via Getty Images

A gigante global de transporte marítimo Maersk disse que o bloqueio do COVID-19 no centro comercial da China, Xangai, deve diminuir os prazos de entrega e aumentar os custos de transporte.

Em um comunicado divulgado em seu site na segunda-feira, a empresa de transporte disse: “O serviço de transporte de entrada / saída de

Xangai será severamente impactado em 30% devido a um bloqueio total nas áreas de Pudong e Puxi, em Xangai, até 5 de abril”.

“Consequentemente, haverá um tempo de entrega mais longo e um possível aumento nos custos de transporte, como taxa de desvio e taxa de rodovia”, acrescentou o comunicado.

O bloqueio em Xangai lembra o início da pandemia, quando a cadeia de suprimentos global foi lançada no caos depois que as fábricas na China foram fechadas e os regulamentos de saúde interromperam os movimentos dos navios.

Atualmente, Xangai é um ponto de acesso para casos de COVID-19 e medidas rígidas de bloqueio começaram esta semana para combater o aumento de casos em toda a cidade. Ele foi dividido em dois ao longo do rio Huangpu para permitir testes em massa. Aqueles que vivem a leste do rio estão atualmente trancados enquanto os do oeste passam por testes. Um bloqueio de quatro dias para as pessoas que vivem a oeste do rio começará na sexta-feira, quando os testes começarão no leste.

A cidade registrou 4.381 casos assintomáticos de COVID-19 e 96 casos sintomáticos na segunda-feira, segundo a Reuters.

A Maersk disse que todos os depósitos permaneceriam fechados em Xangai entre 28 de março e 1º de abril, enquanto vários depósitos seriam fechados a partir de 28 de março “até novo aviso”, segundo o comunicado.

A empresa de navegação também disse que a carga aérea também seria afetada devido a restrições trabalhistas.

A China é responsável por cerca de um terço da fabricação global, de acordo com o The New York Times.

O último bloqueio em Xangai também está afetando várias fábricas. A Shanghai Gigafactory da Tesla está interrompendo a produção por quatro dias devido à sua localização na parte da cidade onde o primeiro bloqueio está em andamento, informou Urooba Jamal, da Insider.

A China também colocou outros centros de exportação, incluindo Changchun e Shenzhen, sob bloqueio no início deste mês, informou a Reuters. Desde então, as restrições foram relaxadas em Shenzhen, mas várias pequenas empresas da região foram afetadas por interrupções na cadeia de suprimentos, disse a agência.

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

Data: 30/03/2022

OBRAS NO PORTO DE PARANAGUÁ VÃO AMPLIAR CAPACIDADE DE OPERAÇÃO E AGILIZAR DESCARGA DE FERTILIZANTES

Informação: Portos do Paraná (30 de março de 2022)



Governador Carlos Massa Ratinho Junior Assina Liberação de 7,5Bilhões em Infraestrutura para os Municípios. Foto: Ari Dias/AEN

A descarga de fertilizantes ficará ainda mais ágil e atrativa para quem opera no Porto de Paranaguá. O governador Carlos Massa Ratinho Junior confirmou nesta terça-feira (29) as obras de implantação de novas esteiras transportadoras nos berços 211, 209 e 208, com investimento de R\$ 800 milhões da iniciativa privada, das empresas Rocha e Fertipar. A solenidade foi no Palácio Iguazu, em Curitiba. As

novas estruturas de correias serão instaladas no cais comercial, que é público.

“Nós temos que transformar o Paraná na central logística da América do Sul porque uma das preocupações das grandes empresas do mundo é a logística, que custa muito no dia a dia. E esses investimentos da iniciativa privada que estamos fechando são fruto desse planejamento para ampliar o porto mais eficiente do Brasil”, declarou o governador. Segundo ele, para acompanhar esse movimento do mercado, o Estado prepara duas modernizações que alcançam R\$ 2 bilhões em investimentos: o Moegão e o Corredor de Exportações.

Segundo o secretário estadual de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, a ampliação do porto é fundamental, principalmente para as operações nos próximos anos. “Nós estamos concluindo mais uma etapa importante para as próximas décadas. Hoje, para nós do time da infraestrutura, é um momento de prestar contas à sociedade. São projetos ousados do governo em todos os modais, principalmente na Portos do Paraná, reconhecida como a melhor gestão e que está recebendo investimentos milionários”, disse.

O presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, reforçou a importância das obras para impulsionar a estrutura. “O Governo fez um planejamento estruturado na infraestrutura como um todo. Ferrovia, rodovia, e o porto tem que responder. Teremos condição de receber mais carga, gerar mais emprego, atrair mais investimentos, operando com um custo menor e mais eficiente”, afirmou.

NOVAS ESTEIRAS – Hoje há correias operando apenas no berço 209 e elas chegam até dois terminais – o Terminal Público de Fertilizantes (TEFER) e o Rocha. Com a expansão das dalas (estruturas onde ficam as correias), outros dois berços (o 208 e o 211) e novos terminais (como a Fertipar) poderão se interligar para a recepção dos granéis sólidos minerais.

Os adubos poderão ser descarregados de três navios, simultaneamente, utilizando as esteiras transportadoras. Além de aumentar a capacidade de descarga, o investimento vai dar mais agilidade, reduzindo a fila de espera para a atracação e, conseqüentemente, os custos da operação.



No Porto de Paranaguá, além dos três berços preferenciais para os navios carregados de fertilizante (208, 209 e 211), ainda há um píer privado, com outros dois berços exclusivos e interligados por esteiras (Fospar). No Porto de Antonina são mais dois berços para o segmento.

A descarga de fertilizantes é feita com o auxílio de guindastes (tipo MHC, de cais, ou os de bordo, do próprio navio). Aos equipamentos são conectadas uma espécie de concha (grab) que retira os produtos dos porões das embarcações e descarrega nos funis das esteiras transportadoras ou dos funis sob os quais passam os caminhões que levam as cargas para os terminais.

OBRAS – Os terminais portuários Rocha e Fertipar, ambos localizados na retroárea do Porto de Paranaguá, pretendem investir um total de R\$ 800 milhões nesse projeto de expansão que prevê, além das novas esteiras, a construção de novos armazéns. Em geral, o projeto pretende criar um corredor para descarga de fertilizantes com duas novas linhas independentes. A nova estrutura possibilitará a atracação de navios com maior capacidade, como o Panamax, por exemplo.

Em detalhes, no cais será feita a demolição das atuais correias transportadora e torre de transferência e a implantação das novas esteiras nos três berços. Cada um terá capacidade de descarregar até mil toneladas de fertilizantes, por hora. No total serão 1.192 metros lineares de esteiras transportadoras. Também será montada uma nova balança de fluxo, com a mesma capacidade; três estruturas de funis sobre trilhos, com capacidade para 60 metros cúbicos cada; e equipamentos afastadores no berço 209.

Fora do porto, serão construídos três armazéns pela empresa Rocha adicionando uma capacidade estática de mais 192 mil toneladas, que serão somadas às atuais 445 mil toneladas que o terminal já tem para a recepção de carga. Estes, assim como a estrutura atual da empresa, também serão interligados às correias do cais.

A Fertipar, por sua vez, vai construir outros quatro armazéns que somarão mais 300 mil toneladas de capacidade estática às atuais 192 mil toneladas que a empresa já tem de armazenagem. Essas novas estruturas também serão interligadas às esteiras de recepção da faixa primária.

Para essas interligações dos novos armazéns, ainda na área de retaguarda do porto serão construídos mais 1.282 metros lineares de esteiras transportadoras. Toda essa expansão vai gerar 350 empregos diretos, em um período de cerca de dois anos o meio – tempo que devem durar as obras.

INVESTIMENTOS PÚBLICOS – No evento, o governador falou ainda sobre o edital de licitação do projeto de moega exclusiva para trens, o Moegão, que vai receber investimento de R\$ 524 milhões. O projeto voltado a estrutura do Porto de Paranaguá tem como objetivo absorver a produção transportada pelo modal ferroviário, já tendo em vista o projeto da Nova Ferroeste. A fase atual é de preparação para o certame. A previsão de início das obras é novembro deste ano, com conclusão a partir de julho de 2024.

O governador afirmou que a construção do Moegão traz mais eficiência logística e melhora a vida de quem mora em Paranaguá. “As interferências da ferrovia na cidade serão reduzidas de 16 para 5 pontos. O número de caminhões vai diminuir, tirando até 700 veículos por dia do trânsito local. As manobras também ficarão mais rápidas, operando até 180 vagões simultaneamente”, disse.

O projeto prevê, também, a adequação do acesso, redistribuição das faixas internas e posicionamento das balanças e das moegas destinadas ao depósito de grãos. A descarga ferroviária será centralizada em uma moega exclusiva e interligada a três linhas independentes.

Ratinho Junior falou ainda sobre o andamento da modernização e ampliação do Corredor de Exportação (CORREX), no Porto de Paranaguá. A Portos do Paraná vai investir R\$ 1,3 bilhão na obra. O projeto básico está sendo finalizado e vai permitir a construção de um píer em T, com 4

berços de atracação, ponte de acesso e 8 torres pescantes, cada uma com capacidade de embarque de quatro mil toneladas/hora.

“Para que essas cargas, que vão chegar num futuro próximo, tenham um tratamento eficiente, o porto precisa ajustar o Moegão, que dá uma condição muito melhor de recebimento ferroviário, olhando não só agora, mas o futuro. O novo corredor de exportação também. As mercadorias têm que chegar no navio com eficiência, tudo isso para que o Paraná seja visto não só como um ponto logístico muito bom, mas com custo ao importador e exportador muito barato”, complementou Garcia.

PRESENCAS – Participaram da cerimônia o vice-governador Darci Piana; os secretários estaduais João Carlos Ortega (Casa Civil), Márcio Nunes (Desenvolvimento Sustentável e Turismo), Marcel Micheletto (Administração e Previdência), Beto Preto (Saúde) e Augustinho Zucchi (Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas); o diretor-presidente do DER/PR, Fernando Furiatti; o diretor-presidente da Invest Paraná, Eduardo Bekin; o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves; o coordenador do grupo de trabalho da Nova Ferroeste, Luiz Fagundes; os deputados federais Ricardo Barros, Vermelho, Christiane Yared e Rubens Buenos; o presidente da Assembleia Legislativa, Ademar Traiano; os deputados estaduais Hussein Bakri (líder do Governo), Luiz Cláudio Romanelli, Gugu Bueno, Tião Medeiros, Alexandre Curi, Anibelli Neto, Artagão Júnior, Boca Aberta Júnior, Cantora Maria Lima, Cobra Repórter, Delegado Fernando Martins, Douglas Fabrício, Evandro Araújo, Rodrigo Estacho, Élio Rusch, Dr. Batista, Guto Silva, Luiz Fernando Guerra, Maria Victoria, Nelson Justus, Pedro Paulo Bazana, Tercílio Turini, Tiago Amaral e Paulo Litro; a promotora de Justiça e Coordenadora do Gaema, Dalva Marin Medeiros; a especialista líder em transportes do BID do Brasil, Ana Beatriz de Castro; o chefe da equipe de infraestrutura do BID, Daniel Torres Garcia; o presidente da Associação dos Municípios do Paraná (AMP) e prefeito de Jesuítas, Júnior Weiller; o diretor administrativo da Itaipu, almirante Paulo Roberto Xavier; além de prefeitos, vice-prefeitos e lideranças dos municípios beneficiados.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/03/2022

PORTO DE ROTERDÃ É O PRIMEIRO NA HOLANDA A ALOCAR ESPAÇO AÉREO PARA USO DE DRONES

Informação: Porto de Roterdã (30 de março de 2022)



Drone deployment in the port of Rotterdam (Photo: Luuk Barth)

A Autoridade do Porto de Roterdã iniciará um piloto sobre regulamentos e controle de tráfego no chamado “espaço aéreo de nível muito baixo” para garantir que o aumento do tráfego de drones na área do porto de Roterdã seja coordenado adequadamente. É a primeira vez que um piloto desse tipo acontece na Holanda. As partes que podem fornecer apoio foram

convidadas a apresentar propostas hoje cedo.

O manuseio do tráfego aéreo tripulado está nas mãos seguras do Controle de Tráfego Aéreo da Holanda. O tráfego marítimo dentro e ao redor de Roterdã é controlado pela Divisão do Capitão do Porto. No entanto, nenhuma instalação desse tipo está em vigor para o tráfego profissional de drones, que opera em ‘espaço aéreo de nível muito baixo’. Conseqüentemente, a Autoridade do Porto de Roterdã está iniciando um piloto para descobrir como e por quem isso pode ser feito melhor e para elaborar um conjunto adequado de regras para o tráfego seguro no espaço aéreo.

Vertiports

O número de voos de drones – para inspeções, segurança, detecção de crimes e em um futuro não muito distante para entrega de encomendas – está aumentando. Este desenvolvimento positivo está de acordo com a política da Autoridade do Porto de Roterdã de ser um porto limpo e inteligente. Os drones são rápidos, limpos, relativamente baratos, seguros e requerem pouca manutenção. No porto híbrido do futuro, além de navios, trens e caminhões serão utilizados drones para o transporte de cargas e passageiros. Espera-se que os primeiros vertiports (áreas projetadas especificamente para pouso e decolagem vertical de aeronaves) possam ser testados em Roterdã já em 2024, para serem seguidos dois anos depois pelos primeiros voos comerciais usando táxis voadores, ainda que com piloto. Atualmente, os fabricantes estão desenvolvendo esses drones para transportar entre dois e seis passageiros.

A área portuária é acessível apenas a operadores de drones com autorização da Inspetoria de Meio Ambiente e Transporte Humano. Vários voos no mesmo espaço aéreo simultaneamente serão a regra e não a exceção no futuro. Como a segurança tem a maior prioridade no porto de Roterdã e os serviços de emergência (por exemplo, helicópteros de trauma, helicópteros da polícia) devem operar sem impedimentos, a Autoridade Portuária convidou empresas que oferecem um sistema de gerenciamento de tráfego não tripulado para propostas. Este UTM, também conhecido como 'U-space', é um sistema para monitorar drones no ar, verificar se os drones podem estar lá e controlar o tráfego de drones profissionalmente.

Roterdã protótipo U-Space Airspace

Além das empresas e instituições envolvidas em voos de drones, os Ministérios da Defesa e Infraestrutura e Gestão da Água, bem como a Inspetoria de Meio Ambiente e Transporte Humano estão envolvidos no protótipo U-Space Airspace de Roterdã. O protótipo deve fornecer informações confiáveis sobre o tipo e a quantidade de trabalho que o controle do espaço aéreo por drones, os custos necessários e uma resposta para a pergunta de quem realizará as atividades. O objetivo final é salvaguardar a segurança do espaço aéreo a longo prazo. O piloto começará em meados de 2022 e levará dois anos. Após sua conclusão, mais decisões podem ser tomadas sobre a configuração do controle do espaço aéreo por drones.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/03/2022*

PRATICAGEM: WEBINAR DANGEROUS LADDERS, COM O PRÁTICO ARIE PALMERS

Informação: Praticagem do Brasil (30 de março de 2022)

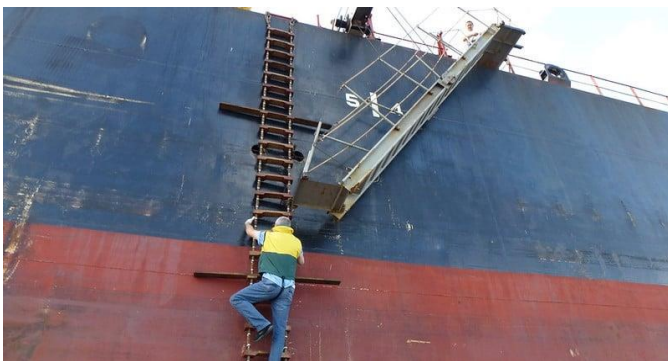


Foto: Praticagem do Brasil

Na próxima sexta, dia 1º, no YouTube da Praticagem do Brasil e no Zoom, o prático Arie Palmers, que atua na Holanda, vai fazer uma apresentação sobre as irregularidades encontradas nas escadas de embarque e desembarque dos navios.

Após sofrer dois acidentes em 2018, Arie se tornou um fiscalizador dos problemas e tem sido uma voz ativa em busca de correções junto a empresas de navegação, fabricantes, certificadoras e entidades que tratam do tema.

Segundo ele, o dia a dia da praticagem mostra que mais de 50% dos meios de acesso às embarcações estão malconservados ou instalados incorretamente, podendo causar a queda e morte do prático. Confira na live o panorama atual e o que vem sendo feito para melhorar a situação.

Data: 1º de abril de 2022

Hora: 10h Brasília / 13h GMT

Perguntas poderão ser feitas por chat durante a transmissão

YOUTUBE

<https://www.youtube.com/watch?v=5xf7sBP7zvM>

ZOOM

ID do webinar: 852 1688 0878

Senha: CONAPRA

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

Data: 30/03/2022

PRESIDENTE DA COP-26 E MAPA DEBATEM INICIATIVAS

Informação: Revista Cultivar (30 de março de 2022)



Foto: Divulgação / Revista Cultivar

O presidente da COP-26, Alok Sharma, esteve no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, em Brasília, para participar de uma mesa redonda sobre a transformação do setor agrícola.

O secretário-executivo do Mapa, Marcos Montes, reafirmou o compromisso do governo brasileiro, por intermédio do Mapa, de continuar trabalhando pelo fortalecimento da sustentabilidade das cadeias produtivas agropecuárias. “Estamos definitivamente empenhados na descarbonização das cadeias produtivas, sempre a partir de uma ótica que contemple tanto atividades de mitigação quanto de adaptação aos impactos da mudança do clima”.

Durante a COP-26, em novembro do ano passado, o Brasil aderiu ao compromisso global para redução das emissões de metano e também à declaração de Glasgow sobre florestas e uso da terra. Sharma disse que é importante que o Brasil defina estratégias de longo prazo para a implementação das metas.

“O Brasil é um dos maiores exportadores de carne do mundo. Chegar até emissão zero até 2050 vai exigir uma estratégia de longo prazo e estamos comprometidos para continuar colaborando com o Brasil”, disse. Ele também destacou que a meta de atingir a neutralidade de carbono até 2050 trará, além de um benefício ambiental enorme, oportunidades econômicas para os produtores rurais.

Montes também destacou o potencial de cooperação entre Brasil e Reino Unido para a redução de emissões no setor agropecuário. “O longo e bem-sucedido histórico de cooperação em agricultura entre o Brasil e o Reino Unido reflete nossa visão compartilhada sobre o papel fundamental da ciência e da inovação para o desenvolvimento de uma agricultura moderna, de baixa emissão de carbono, que contribua, simultaneamente, para a geração de riqueza, para a segurança alimentar global e para a preservação do planeta”, disse.

A embaixadora Melanie Hopkins, encarregada de negócios da embaixada do Reino Unido em Brasília, ressaltou a intenção do país em avançar na parceria com o Brasil em projetos de sustentabilidade, como o Plano ABC. “Somos um país que tem um olhar para o futuro e acreditamos no potencial atual e futuro da agricultura brasileira. Achamos que o ABC é um modelo para o mundo”.

O secretário de Inovação, Desenvolvimento Sustentável e Irrigação do Mapa, Fernando Camargo, falou sobre o fortalecimento da cooperação entre Brasil e Reino Unido em agricultura sustentável. “É uma parceria exitosa e tenho certeza de que vamos continuar trabalhando juntos e vamos conseguir alcançar as metas pactuadas com relativa facilidade”.

No ano passado, Sharma visitou a Embrapa Cerrados, no Distrito Federal, onde conheceu de perto a vitrine de experimentos com sistemas de Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILPF) e outras iniciativas de contribuição da agricultura brasileira para a mitigação das emissões de gases de efeito estufa, como o Plano ABC. “Aquilo que o senhor viu na prática, estamos tentando expandir para a maior área possível no Brasil hoje”, disse Fernando Camargo.

Também participaram do debate o presidente da Embrapa, Celso Moretti, o coordenador-geral de Ciência do Clima e Sustentabilidade do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, Márcio Rojas, e o vice-presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Muni Lourenço.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA, BENTO ALBUQUERQUE, COMENTA SOBRE EXPANSÃO NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E NOVAS PERSPECTIVAS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA PARA A ECONOMIA DO BRASIL

Por Ruth Rodrigues



O Ministro de Minas e Energia pretende elevar em 10% a produção de petróleo no Brasil, visando estabilizar a economia nacional, e está com novos planos para contribuir com a transição energética no país

Com a instabilidade econômica no mercado global, em razão dos conflitos entre Rússia e Ucrânia, o Ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, comentou recentemente sobre uma expansão de 10% na produção do petróleo no Brasil. Que até nessa quarta-feira, (30/03), está sendo visto como uma forma de ajudar a economia nacional, e as novas perspectivas para a transição energética no país, incluindo o plano de produção de biometano.

 **Vitor Vieira**
@Videversus

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse hoje que o Brasil irá aumentar em 10% a sua produção de petróleo neste ano. O anúncio foi feito durante o encontro anual



4:32 PM · 23 de mar de 2022



Produção de petróleo no Brasil será elevada em 10% para garantir uma maior estabilidade à economia brasileira em meio aos conflitos internacionais

A guerra que vem acontecendo entre as nações da Rússia e da Ucrânia vem trazendo sérias consequências ao mercado global, uma vez que ambos os países são fortes influentes dentro da cadeia de exportação no mundo inteiro, inclusive de combustíveis fósseis como óleo, gás e petróleo. Assim, visando garantir uma maior

estabilidade à economia nacional, o Ministro de Minas e Energia afirmou que a produção brasileira

de petróleo será elevada em até 10%, para que o déficit internacional não venha a afetar o abastecimento nacional.

Essa declaração foi dada na abertura da reunião ministerial da Agência Internacional de Energia (AIE), em Paris, onde Bento Albuquerque afirma que a produção de petróleo ficará em cerca de 300 mil barris por dia, o que levará à alta 10% da produção nacional, um aumento expressivo para o mercado nacional, principalmente em momentos de crise no abastecimento. Assim, o Ministro de Minas e Energia também busca expandir a exportação desses produtos no Brasil, conseguindo suprir parte da necessidade do mercado global em relação a esse combustível fóssil.

O Ministro ainda afirmou que a possibilidade de uma expansão tão significativa dentro da produção de petróleo no país é resultado de avanços regulatórios, modernização do mercado brasileiro de energia e investimentos consistentes realizados no pré-sal. Assim, ele destaca que o território nacional, já bastante reconhecido dentro do segmento, tem capacidade para se tornar ainda mais expressivo no mercado internacional, e que isso será o objetivo do Ministro durante os próximos anos, além de, por ora, estar satisfeito com as perspectivas de aumento na produção.

Ministro de Minas e Energia comenta sobre expressividade das energias renováveis no Brasil e dá novas perspectivas para o futuro da transição energética no país em meio ao aumento na produção de petróleo

Durante os últimos anos e com a expressividade da sustentabilidade em torno do mercado global, o Brasil tem dado um “salto significativo” em fontes limpas e renováveis, tais como bioenergia e biocombustíveis, solar e eólica, além da eficiência energética. Esse crescimento se deve, em partes, pela boa posição geográfica que o país possui, permitindo o aproveitamento de diversas fontes como o sol e os ventos. Além disso, os novos empreendimentos nas energias renováveis tornaram cada vez mais possível esses grandes resultados.

Com isso, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, debateu sobre a transição energética no mercado nacional e afirmou que “a transição energética deve avançar de mãos dadas com a segurança energética. A consistência de nossas políticas ao longo do tempo e marcos regulatórios estáveis e previsíveis têm sido cruciais para o setor privado tomar as decisões de investimento necessárias para aumentar a escala e a velocidade da transição energética no Brasil”. Assim, com o projeto de produção de biometano, que está em linha com o compromisso assumido pelo Brasil na COP-26, o Ministro de Minas e Energia espera atrair novos olhares para o setor das energias renováveis no Brasil e, conseqüentemente, contribuir para o processo de transição energética, juntamente com a produção de petróleo.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 30/03/2022

COMPANHIAS DE FRETES MARÍTIMOS INVESTEM EM MANUTENÇÃO DE NAVIOS E CONTÊINERES PARA CONTORNAR ALTOS CUSTOS DESSES EQUIPAMENTOS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Por Ruth Rodrigues



A alta nos preços dos navios e a escassez de contêineres no mercado global fizeram com que empresas de fretes marítimos buscassem estender a vida útil desses equipamentos para a movimentação de cargas por meio de manutenção

No último sábado, (26/03), o mercado global de fretes marítimos enfrenta uma grande alta nos preços dos navios e uma forte escassez na produção de

contêineres em razão dos conflitos entre Rússia e Ucrânia. Assim, as empresas de movimentação de cargas estão buscando investir na manutenção desses equipamentos para contornar a situação atual que assola o mercado internacional da logística de transportes.



Conflitos entre Rússia e Ucrânia causam escassez no número de contêineres e alta nos preços dos navios, impactando diretamente a logística dos fretes marítimos

O segmento da logística nos fretes marítimos já estava passando por um momento bastante delicado após o início da pandemia do Covid-19 e, com as novas dinâmicas internacionais causadas pelos conflitos entre Rússia e Ucrânia, esse cenário se encontra ainda mais agravado. Os preços dos navios estão cada vez mais altos e o mercado global enfrenta um déficit na oferta de contêineres para a movimentação de cargas, levando as companhias do segmento a buscarem novas alternativas e soluções para o problema.

Assim, os valores atuais das embarcações estão alarmando as empresas do setor portuário quanto ao cenário futuro que irá assolar esse segmento. O preço

médio atual para os navios que podem transportar 15 mil contêineres de 20 pés estão na faixa de preço de US\$ 100 a US\$ 110 milhões, já navios de 20 a 24 mil contêineres estão em cerca de US\$ 150 milhões. Todos esses aumentos que houveram no último mês representam um total de 30% de crescimento em relação aos meses anteriores, uma alta bastante significativa para o mercado.

Com isso, as empresas que atuam no mercado de fretes marítimos estão buscando novas soluções para continuar com as operações de movimentação de cargas em dia. Assim, elas vêm buscando estender a vida útil de navios em até dois anos e de contêineres em até 3 anos, por meio de investimentos na manutenção e em reformas nesses equipamentos. Dessa forma, as companhias conseguirão aguardar a estabilização do mercado para investirem em novas aquisições para a logística dos fretes marítimos.

Empresas do ramo da logística nos fretes marítimos comentam sobre situação atual do mercado internacional e estratégias para contornar altos preços dos navios e contêineres

O tempo médio para a construção de navios é de 9 a 12 meses, principalmente em estaleiros da China, Coreia e Japão, que lideram a atividade no mundo, após anos de supremacia da Europa até a década de 1980. Assim, as empresas de fretes marítimos devem conseguir aguardar esse período de construção enquanto realizam a manutenção nas embarcações, assim como os contêineres, que estão passando por novas reformas para que possam continuar em operação.

Com isso, Leandro Barreto, sócio diretor da Solve Shipping Intelligence, comenta que “O fato é que o navio está caro e estamos avaliando se vale a pena estender a vida útil. É obvio que os armadores que já tinham planos de trocar navios certamente vão reconsiderar. Mas isso só dá certo se vier com estratégia. Estender a vida útil sem estratégia leva a risco muito grande de começar a ter quebra de navio e quebra da confiabilidade da empresa e problemas financeiros, o cliente não vai querer navio quebrando”.

Dessa forma, o cenário atual é de muito estudo e análise quanto ao custo-benefício e aos pontos positivos e negativos das estratégias que podem ser utilizadas para contornar a situação, que não tem previsão para ser amenizada, já que os conflitos ainda seguem acontecendo.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 30/03/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MUDANÇA NA PETROBRAS VIRA PAUTA PARA PRESIDENCIÁVEIS

Pré-candidatos criticam demissão na Petrobras; Bolsonaro classificou de “rotina”
Por epbr - 30 de março de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Eleições 2022

Contato da redação
epbr@epbr.com.br



Adriano Pires, indicado por Jair Bolsonaro para a presidência da Petrobras, em audiência pública no Senado com o ex-ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, e o senador Tasso Jereissati (PSDB-CE). Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

Não foi apenas o mercado que repercutiu, nessa terça (29/3), a troca do general Joaquim Silva e Luna pelo consultor Adriano Pires no comando da Petrobras, promovida pelo presidente Jair Bolsonaro (PL). A mudança foi a

ordem do dia de pré-candidatos à Presidência.

— Todos foram críticos à substituição, mas com diferentes argumentações. Exceto, claro, Bolsonaro, que disse ser “coisa de rotina, sem problema nenhum” a troca na presidência da estatal, segundo a Reuters.

— Líder nas pesquisas, o ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva criticou Adriano Pires. Culpou Bolsonaro e o comando da Petrobras pelos preços dos combustíveis. E defendeu repartir seu lucro com a população. “Uma empresa do porte da Petrobras precisa ter lucro. Nunca defendi que ela fosse deficitária. Mas é preciso repartir esse lucro com quem é responsável por ela, que é o povo brasileiro”, disse, em encontro com petroleiros da Federação Única dos Petroleiros (FUP). Poder 360

— Defensor da privatização da Petrobras, o ex-ministro da Justiça e ex-juiz Sergio Moro disse que a troca é uma “cortina de fumaça” para o preço dos combustíveis. “A resposta para as dificuldades dos brasileiros está na volta do crescimento econômico, com inflação controlada e juros baixos. Factóides e instabilidade nada resolvem.”

— Ciro Gomes não falou diretamente sobre a mudança, mas aproveitou o episódio para criticar Lula, que teria implantado a “governança corporativa da ladroeira” na Petrobras, e Sergio Moro, a quem chamou de “pilantra, que trocou os pés pelas mãos” na operação Lava Jato.

— Já a senadora Simone Tebet disse que é preciso investigar os reais motivos para a troca no comando da Petrobras. “O general [Silva e Luna] assumiu o lugar de Castello Branco em abril do



ano passado com a alegação do mesmo motivo: a alta nos preços dos combustíveis. Naquela ocasião, devido à pandemia. Mas o que há por trás disso e quais são os reais motivos? Precisamos investigar.”

Pires não revela clientes A lista de clientes do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), do qual Adriano Pires é fundador e sócio-diretor, não é informada em nenhum endereço público. Indagados pelo colunista Rubens Valente, do UOL, tanto o consultor quanto a entidade se recusaram a fornecê-la, alegando “período de silêncio”.

Fusão entre Petrobras e Eletrobras O senador Jean Paul Prates (PT/RN) propôs, nessa terça (29/3), a fusão de Petrobras e Eletrobras em uma única empresa de energia, que potencialize, por meio da exploração de hidrocarbonetos, a tecnologia de energias sustentáveis. Para Prates, que citou a norueguesa Equinor como exemplo, a nova empresa seria uma espinha dorsal da atividade energética, em sinergia e parceria com a iniciativa privada. Agência Senado

Petróleo cai com diálogo entre Rússia e Ucrânia e lockdown na China O preço do petróleo caiu nessa terça (29/3), após progressos nas negociações entre Rússia e Ucrânia e confinamentos na China. Foi a segunda sessão consecutiva de queda.

— O Brent para entrega em maio caiu 2%, para US\$ 110,23 o barril, e o WTI para o mesmo mês caiu 1,62% para US\$ 104,24 o barril. AFP

Fusão entre Petrobras e Eletrobras O senador Jean Paul Prates (PT/RN) propôs, nessa terça (29/3), a fusão de Petrobras e Eletrobras em uma única empresa de energia, que potencialize, por meio da exploração de hidrocarbonetos, a tecnologia de energias sustentáveis. Para Prates, que citou a norueguesa Equinor como exemplo, a nova empresa seria uma espinha dorsal da atividade energética, em sinergia e parceria com a iniciativa privada. Agência Senado

Petróleo cai com diálogo entre Rússia e Ucrânia e lockdown na China O preço do petróleo caiu nessa terça (29/3), após progressos nas negociações entre Rússia e Ucrânia e confinamentos na China. Foi a segunda sessão consecutiva de queda.

— O Brent para entrega em maio caiu 2%, para US\$ 110,23 o barril, e o WTI para o mesmo mês caiu 1,62% para US\$ 104,24 o barril. AFP

Mundo precisa de US\$ 5,7 tri por ano até 2030 em transição energética O World Energy Transitions Outlook 2022 da Agência Internacional de Energia Renovável (Irena, sigla em inglês) diz que será necessário investir US\$ 5,7 trilhões por ano até 2030 em transição energética. O relatório foi lançado nessa terça (29/3).

— A cifra inclui o imperativo de redirecionar US\$ 0,7 trilhão anualmente para longe dos combustíveis fósseis para evitar ativos ociosos.

— Investir na transição vai adicionar 85 milhões de empregos em energias renováveis e outras tecnologias de baixo carbono entre hoje e 2030, afirma o relatório. Superaria em muito as perdas de 12 milhões de postos nas indústrias de combustíveis fósseis.

Maior avião comercial do mundo decola com 100% de SAF A Airbus estreou na semana passada o primeiro A380, o maior avião comercial do mundo, capaz de voar usando apenas combustível sustentável de aviação (SAF). O voo foi abastecido com 27 toneladas de SAF, fornecidas pela TotalEnergies.

— A aeronave de teste decolou do Aeroporto de Blagnac, em Toulouse, França, às 08h43 do dia 25 de março. O voo durou cerca de três horas, operando um motor Rolls-Royce Trent 900 com 100% de SAF.

— É o terceiro modelo da Airbus a voar com 100% de SAF em 12 meses. O primeiro foi um Airbus A350, em março de 2021, seguido por um A319neo, em outubro.

Geração distribuída atinge 10 GW no Brasil A geração própria de energia atingiu nessa terça (29/3) a marca de 10 GW de potência instalada no Brasil, segundo a Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD). A associação aponta para o ritmo acelerado de instalações no 1º trimestre, com a adição de 1 GW em 67 dias.

— A expectativa da ABGD é que o país ultrapasse 15 GW até o final de 2022.

Hydro capta US\$ 200 milhões atrelados à meta ESG A Alunorte, controlada pelo grupo norueguês Hydro, levantou US\$ 200 milhões em um financiamento atrelado a critérios ESG para utilizar na substituição de combustíveis fósseis por gás natural em sua fábrica em Barcarena (PA). A operação, coordenada pelo Citi Brasil, condiciona o custo financeiro à redução de emissões de CO2 da companhia. Valor

BYD e Shell fecham cooperação para transição energética A fabricante de veículos chinesa BYD e a Shell assinaram um acordo de cooperação estratégica para promover a transição energética e melhorar a experiência de carregamento para os usuários de veículos elétricos puros e híbridos plug-in da marca. A parceria terá início na China e na Europa, com planos de expansão às demais regiões do mundo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/03/2022

BRASIL DEVE TER PRIMEIRA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE ATÉ 2024, PROJETA SIEMENS ENERGY

Companhia está envolvida em seis grandes projetos de hidrogênio verde, mas não revelou se há algum deles no Brasil

Por Gabriel Chiappini - 30 de março de 2022 - Em Biocombustíveis, Transição energética



“Até 2024, 2025, veremos as primeiras grandes instalações de hidrogênio verde entrando em operação nas costas do Brasil”, disse André Clark, diretor geral da Siemens Energy no Brasil (foto: Envolverde/Divulgação)

RIO — O diretor geral da Siemens Energy no Brasil, André Clark, acredita que as primeiras unidades de produção em larga escala de hidrogênio verde no Brasil comecem a operar até 2024.

“Nossos cálculos mostram que até 2024, 2025, veremos as primeiras grandes instalações de hidrogênio verde entrando em operação nas costas do Brasil”, disse Clark, na segunda (28/03), durante webinar da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex). Clark disse que a companhia está envolvida em seis grandes projetos de hidrogênio verde, mas não revelou se algum deles será no Brasil.

“Estamos extremamente envolvidos com seis projetos realmente de grande porte, são projetos que consideram quatro [tipos de] players juntos”, explicou.

Esses players seriam um produtor de energia renovável para exportação do hidrogênio; um offtaker — que pode ser uma indústria de fertilizantes, de biocombustíveis avançados, como o HVO, ou siderurgia —; um player do setor de gás; e finalmente a Siemens Energy como provedora de tecnologia.

“É incrível como todos esses projetos estão progredindo, alguns deles com a ajuda da comunidade diplomática alemã. São bastantes promissores”, afirmou.

Projetos pelo mundo

Oficialmente, a companhia possui apenas um projeto piloto no Brasil. No ano passado, a Eletrobras, a Siemens Energy e o Cepel concluíram a assinatura de um memorando para realização conjunta de estudos sobre o ciclo tecnológico completo do hidrogênio verde, desde sua produção até o consumo.

Na América Latina, o projeto mais avançado da empresa está no Chile. Ao lado da ExxonMobil, Enel e Porsche e das companhias de gás e petróleo chilenas, Gasco e Enap, a Siemens vai construir uma planta industrial para produção de combustível sintético a partir de hidrogênio verde.

O anúncio mais recente foi na Europa, onde será implantado na Dinamarca o primeiro projeto comercial para produção de e-Metanol em grande escala, com hidrogênio fornecido por uma planta eletrolisadora de 50 megawatts (MW) da Siemens Energy.

Um dos consumidores finais do e-Metanol será a companhia de navegação dinamarquesa Maersk, que possui uma ambiciosa meta de descarbonizar sua frota até 2040.

Relação Brasil-Alemanha

A relação Brasil e Alemanha promete ganhar destaque no desenvolvimento desse novo mercado de hidrogênio verde, tendo o primeiro como grande exportador e o segundo como grande consumidor, avalia o executivo da Siemens.

No final do ano passado, o país europeu anunciou 34 milhões de euros para desenvolver o mercado de hidrogênio verde no Brasil.

Boa parte do projeto de descarbonização da Alemanha passa pela adoção do hidrogênio verde como principal fonte energética, entretanto o país dependerá de importações do produto para atender à demanda.

“Pense o quanto isso é importante para a relação entre a Alemanha e o Brasil e, por que não dizer, para o acordo comercial do Mercosul e da União Europeia. Imagine que começamos a comercializar energia em escala nessa parceria”, concluiu.

Para Maike Schmidt, chefe no Centro alemão de pesquisa em Energia Solar e Hidrogênio Baden-Württemberg (ZSW), o Brasil pode ser uma dos grandes players no leilão organizado pela Alemanha para compra de hidrogênio verde, que será realizado ainda este ano.

“O Brasil poderia se firmar como pioneiro. Os primeiros leilões acontecerão este ano de 2022, e a primeira entrega está prevista para 2024. Talvez os projetos que o André [Clark] já mencionou tenham a possibilidade de participar e se tornar os primeiros a entregar hidrogênio verde do Brasil para a Alemanha”, disse Schmidt.

Ela também ressaltou que a guerra na Ucrânia e as consequentes sanções à Rússia, tornaram o gás natural como uma solução inviável para a transição energética na Europa.

A União Europeia (UE) importa quase 90% do gás natural utilizado para aquecimento e geração de eletricidade na região, sendo 45% proveniente da Rússia.

Recentemente a Comissão Europeia apresentou um plano chamado RePowerEU (em inglês), que espera reduzir a demanda da UE por gás russo em dois terços antes do final do ano.



“Na minha visão, isso abre uma oportunidade para o Brasil (...) O Brasil pode rapidamente desenvolver uma capacidade de geração de energia a partir de hidrogênio limpo”, ressaltou Schmidt.

ARTIGO: Hidrogênio verde e oportunidades entre o Brasil e a Europa, por Marcos Ludwig e Bruno Galvão

Gabriel Chiappini

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ADRIANO PIRES É A PESSOA ‘MAIS ADEQUADA’ PARA PETROBRAS NESTE MOMENTO, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA

Em entrevista ao GLOBO, Bento Albuquerque afirma que novo chefe da estatal terá 'interlocução muito grande' com Congresso e Executivo

Por Manoel Ventura



O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, durante a cerimônia no Palácio do Planalto Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — Ao falar pela primeira vez sobre a troca de comando na Petrobras, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse que o consultor Adriano Pires é a pessoa “mais adequada” para estar à frente da estatal neste momento. Na segunda-feira, o presidente Jair

Bolsonaro demitiu o general da reserva Joaquim Silva e Luna do comando da empresa e indicou Pires para o seu lugar.

Mourão sobre Adriano Pires: 'Vai continuar tudo como dantes no quartel de Abrantes', diz vice-presidente sobre Petrobras

Em entrevista ao GLOBO, Albuquerque disse que Pires terá uma “interlocução muito grande com o Congresso Nacional, com o próprio Executivo, com a própria mídia” e que essas são qualidades do economista.

Por que a Petrobras não baixa a gasolina? A resposta da estatal, após pressão de Bolsonaro

A demissão de Silva e Luna ocorre menos de três semanas depois da Petrobras anunciar um reajuste de 18% na gasolina e de 25% no óleo diesel, o que irritou Bolsonaro, membros do governo e do Congresso. Albuquerque, porém, garantiu que essa não foi a razão da troca na estatal e também disse que não foi pedida a Pires uma mudança na política de preços da empresa.

A política de preços da Petrobras equipara no mercado doméstico as variações do dólar e do barril de petróleo. Em evento nesta terça-feira, Silva e Luna disse que essa política, porém, é só uma referência e o que disparou o reajuste do início do mês foi o risco de desabastecimento.



Leia a seguir os principais trechos da entrevista.

Por que o governo decidiu trocar o comando da Petrobras, demitindo o general Silva e Luna e colocando o economista Adriano Pires na presidência da empresa?

As substituições no governo, tanto ao nível do ministério quanto no de empresas, o próprio presidente Bolsonaro colocou isso, é um processo normal. O governo entendeu que o momento agora (de fazer a troca) é na substituição e na eleição do novo conselho da Petrobras (cuja assembleia ocorre no dia 13 de abril).

Esse é um momento particular, nós estamos vivendo uma crise energética mundial. O governo entendeu que o Adriano Pires seria a pessoa adequada para estar à frente da Petrobras neste momento.

Por que, então, o governo entendeu que o Silva e Luna não era a pessoa mais adequada para estar à frente da Petrobras neste momento?

Isso é uma decisão do governo. Eu disse que o governo entende que o Adriano Pires é a pessoa adequada agora para estar à frente da Petrobras. O ministro não tem mandato, o presidente da empresa não tem mandato. O acionista controlador pode indicar a substituição a qualquer momento. Como ministro pode ser substituído também a qualquer momento.

Petrobras: Pires defende política de preços, mas já falou a favor de subsídio temporário

Por que o Adriano Pires, então, é a pessoa mais adequada?

É só você olhar o currículo do Adriano Pires. Você vê o vínculo que ele tem com o setor de energia. E nós entendemos que uma pessoa com esse perfil nesse momento seria a pessoa adequada para estar à frente da Petrobras.

Essa troca acontece menos de três semanas depois do aumento nos preços dos combustíveis. A demissão do Silva e Luna é por conta desse reajuste?

Não, não acontece por conta desse reajuste. O governo vem dizendo, eu venho dizendo isso, o presidente diz isso quase toda semana, que não há interferência nos preços da Petrobras. Por motivos óbvios, os preços dos combustíveis no Brasil não são determinados pela Petrobras.

A Petrobras pratica os preços, é de mercado. Porque se não praticar os preços de mercados, não haverá combustível para todos os consumidores. A questão é essa. Isso não é uma questão só no Brasil, isso é uma questão no mundo de uma maneira geral.

“Se não praticar os preços de mercados, não haverá combustível para todos os consumidores”

BENTO ALBUQUERQUE
Ministro de Minas e Energia

O governo fez algum pedido especial para o Adriano Pires, alguma recomendação, em relação aos preços e outros aspectos?

Não houve nenhum pedido específico para o Adriano Pires. Evidentemente que o Adriano Pires, como uma pessoa do setor de energia, um consultor reconhecido, uma pessoa que já foi da própria Agência Nacional de Petróleo, nós conversamos.

Eu particularmente já conversei com eles várias vezes a respeito de políticas públicas do setor de energia. Então, essa troca de informações há, mas nada específico à Petrobras.

Se não vai mudar a política de preços e o direcionamento da empresa, por que então mudar o comando da empresa?



Nós trocamos o presidente Roberto Castello Branco (em fevereiro de 2021, também num contexto de alta de preços dos combustíveis), entrou o presidente Silva e Luna, e agora entra o Adriano Pires. Esse é um processo. Como tem ministérios que já tiveram alguns ministros.

É um processo, isso é uma forma que o governo, e particularmente o presidente, tem de escolher aquelas pessoas que vão desempenhar as políticas públicas e que vão dirigir as empresas para prestar melhores serviços à sociedade, aos consumidores brasileiros.

E é isso que se espera quando você faz uma substituição dessa. O Silva e Luna tem relevantes serviços prestados ao país, na Itaipu Binacional e agora na Petrobras. Ontem mesmo ele mencionou que continua à disposição de servir o país.

Míriam Leitão: Troca na Petrobras: governo tentará controlar preço de combustíveis através de subsídio do Tesouro

A Petrobras vai ter uma presidência mais política com o Adriano Pires, com um diálogo mais estreito com o Congresso?

Ele foi escolhido para ser presidente da Petrobras também pelas qualidades que ele possui. Não só do conhecimento técnico e profissional, mas também na interlocução que ele tem. E, se ele tem essa interlocução, é porque as pessoas o procuram para escutar a sua opinião. Seja a imprensa, seja o próprio Congresso Nacional, sejam as próprias empresas de energia.

A própria interlocução que ele sempre teve, por exemplo, com o Ministério de Minas e Energia. Todas as grandes políticas públicas que nós tivemos ele, naturalmente, teve, de uma forma ou de outra, algum tipo de interação.

Ele, como consultor, procurava o Ministério de Minas e Energia nas próprias audiências públicas, para perguntar os objetivos da política pública. E, eventualmente, apresentava sugestões.

Então, não há dúvida que ele, como presidente na Petrobras, terá, sim, uma interlocução muito grande com o Congresso Nacional, com o próprio Executivo, com a própria mídia.

E eu acho que isso são algumas das qualidades que o Adriano Pires tem, além de ser um grande conhecedor do setor de energia, não só do Brasil, mas também globalmente.

Encomenda: Bolsonaro pede a Adriano Pires melhor comunicação da estatal e mais interlocução com o Congresso

Na avaliação do senhor, a Petrobras precisa melhorar a comunicação?

Na minha avaliação, a Petrobras, tem feito um trabalho de comunicação de forma de esclarecimento. Mas eu não tenho avaliação, até porque não cabe a mim esse tipo de avaliação, se ela está se comunicando bem ou mal.

Nós aqui no MME, há três anos e três meses, melhoramos muito a comunicação. Então, se a Petrobras, e eu acredito que isso ocorrerá, melhorar a sua comunicação, isso faz parte.

“Como presidente na Petrobras, ele terá, sim, uma interlocução muito grande com o Congresso Nacional, com o próprio Executivo, com a própria mídia”

BENTO ALBUQUERQUE

Sobre a relação de Adriano Pires com o Congresso

O Silva e Luna ontem disse que a Petrobras não pode fazer política pública e política partidária. Em algum momento, houve esses pedidos à Petrobras?

Eu não acompanhei a íntegra da fala dele. Se ele falou isso, ele falou o que não praticamos nesse governo. Não há interferência política, não há interferência partidária. O presidente Castello Branco teve autonomia total para escolher os diretores, o Silva e Luna teve autonomia total para escolher os diretores da Petrobras. E o senhor Adriano Pires terá total autonomia para escolher os diretores da empresa, sem indicação política, sem indicação partidária.



O presidente Jair Bolsonaro ao lado do ministro de Minas e Energia Foto: Adriano Machado / Reuters

Vai ter mais troca na Petrobras?

Isso depende do presidente tomar posse lá na Petrobras. Isso é uma coisa que eu não discuto.

A forma como a mudança aconteceu também chama atenção. Como foi conduzido esse

processo de demissão do Silva e Luna e escolha do Adriano Pires?

Ora, nós sempre procuramos agir da forma mais correta e, particularmente, com muito respeito pelas pessoas. No caso do Silva e Luna, sou amigo dele há muitos anos, tenho uma profunda admiração por ele. Todo esse processo foi conduzido com respeito, com ética e também com muito diálogo. Não houve nenhum problema.

Ele entende que isso faz parte de um processo de escolha que cabe, no caso, ao presidente. E não há nenhum problema, não há nenhuma questão pessoal. Isso foi feito dentro de um processo normal. E a transição na Petrobras também será feita um processo normal, ético, e com toda a colaboração do Silva e Luna.

Há 15 dias, o senhor disse em uma entrevista ao GLOBO que o Silva e Luna continuava presidente da Petrobras e que o presidente Bolsonaro não comentou nada com o senhor sobre isso. O que mudou em duas semanas?

Isso faz parte de um processo. Nós vamos ter a assembleia geral ordinária agora no dia 13 de abril em que o acionista controlador tem que encaminhar os novos nomes dos novos conselheiros para serem aprovados. Essa lista de conselheiros também faz parte de um processo. Isso não é decidido em um dia. Nomes são discutidos, nomes são entrevistados.

Essa lista não estava fechada e isso foi sendo discutido no governo para que nós tivéssemos as pessoas que, para essa conjuntura, fossem as melhores para a condução da empresa Petrobras. E dentro desse período foi decidido que nós indicaríamos uma pessoa para substituir o Silva e Luna.

Essa decisão foi tomada no governo, como tantas outras decisões são tomadas. E isso não é um processo público.

“A preocupação hoje no mundo é segurança energética”

BENTO ALBUQUERQUE

Ao explicar escolha de Adriano Pires para a Petrobras

O Adriano Pires defende publicamente um fundo de estabilização de preços e também um subsídio temporário. A escolha dele tem relação com essa defesa e o governo via criar esses programas?

Tudo isso que você mencionou nós estudamos desde 2019. Fundo, reserva, a questão tributária, já foi discutido. O Adriano Pires não foi chamado para ser presidente da Petrobras por conselhos

que ele tem como consultor de energia. Ele foi chamado por ser uma pessoa que conhece o setor de energia muito bem, tem experiência na questão é de petróleo e gás.

E nós entendemos que é a pessoa que tem o perfil adequado para esta conjuntura não só nacional, mas particularmente quando ela está inserida numa questão geopolítica mundial. A preocupação hoje no mundo é segurança energética.

Os presidentes das grandes empresas têm uma preocupação muito grande com a segurança energética e a importância que o setor de óleo e gás tem para o mercado mundial. E é isso que nós acreditamos, que o presidente, como o Adriano Pires, pode contribuir muito à frente da Petrobras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2022

PROPOSTA DE FUTURO PRESIDENTE DA PETROBRAS PARA REDUZIR PREÇOS É 'CARA E INEFICIENTE', DIZ SECRETÁRIO DE GUEDES

Paulo Valle reiterou que o Ministério da Economia é contrário ao fundo de estabilização de preço, medida que é defendida por Adriano Pires, futuro presidente da estatal

Por Fernanda Trisotto



Paulo Valle, que irá assumir a secretaria do Tesouro Nacional Foto: Pedro França / Agência Senado

BRASÍLIA – O secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, criticou o fundo de estabilização de preço dos combustíveis, considerado caro e ineficiente. A proposta que é defendida pelo novo presidente da Petrobras, Adriano Pires.

— A posição do Ministério da Economia sempre foi muito clara em relação a esse ponto — afirmou nesta quarta-feira.

E acrescentou:

— A gente acredita que para resolver o problema dos combustíveis, as medidas têm que ser mais focalizadas. O fundo é caro e ineficiente. E é importante dar tempo ao tempo. As primeiras medidas foram adotadas e devem trazer resultado positivo.

Valle defendeu medidas focalizadas e afirmou que é preciso “dar tempo ao tempo”, para avaliar os impactos das primeiras medidas que já foram adotadas com o objetivo de reduzir o preço dos combustíveis, como a colaboração da União com a redução dos tributos federais que incidem sobre o diesel e o projeto de lei que permite que estados alterem a metodologia de cálculo do ICMS.

Em relação à defesa pública que Adriano Pires faz do fundo de estabilização e também de subsídio temporário, Valle resumiu:

— O novo presidente da Petrobras foi anunciado, só toma posse dia 13, e não tem mudança na posição do ministro da economia (em relação ao fundo).

Ele também ressaltou o cenário externo, com estabilização do preço do barril de petróleo e a valorização do real ante o dólar. Esse movimento já traria um impacto positivo e requereria ações mais cadenciadas.

Em relação às medidas focalizadas, Valle afirmou que elas evitam o gasto excessivo e citou como exemplo o vale-gás, que é voltado para a população mais vulnerável. Também justificou a escolha do governo de cortar tributos do diesel considerando que é o combustível que atende a transportes de massa e teria um impacto maior na economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2022

VICE-LÍDER DO GOVERNO NO SENADO CRITICA PEC DO QUINQUÊNIO, QUE PREVÊ BÔNUS PARA JUÍZES E PROMOTORES

Carlos Viana falou sobre o tema como argumento contra proposta que passa pagamento antecipado de perícias do INSS do Judiciário ao Executivo

Por *Julia Lindner*



Como vice-líder, Carlos Viana tem representado o governo no Senado Foto: Jefferson Rudy / Agência Senado

BRASÍLIA — Vice-líder do governo no Senado, Carlos Viana (MDB-MG) criticou a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do Quinquênio, que prevê um bônus ao Judiciário a cada cinco anos e que conta com o apoio do presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). A fala de Viana ocorreu ontem durante discussão de um projeto

que tenta passar ao Executivo a responsabilidade de pagar as perícias do INSS em caráter antecipado. A deliberação foi adiada para esta quarta-feira a pedido do representante do Palácio do Planalto.

— Nós não temos dinheiro para pagar os peritos, mas estamos discutindo trazer de volta vantagens que são, na verdade, não benefícios, mas privilégios. Os senadores fiquem atentos a isso! É uma questão de justiça com o país, no momento em que nós estamos vivendo, falarmos em aumentar, em trazer determinados proventos — disse Viana, em plenário.

Segundo Viana, os quinquênios representam "aquilo tudo que, no passado, tornou o Judiciário quase que uma casta no Brasil".

— Precisamos pensar muito sobre o nosso posicionamento em relação a esse assunto que virá para esta Casa, com o apoio, inclusive, do Presidente da Casa. (Pacheco) deu declarações aí, pelo país todo, de que é a favor da volta dos quinquênios, dos biênios, daquilo que tornou difícil pagar a Justiça no Brasil — acrescentou.

O governo está sem liderança no Senado desde o final do ano passado, quando Fernando Bezerra (MDB-PE) pediu para deixar a função. Por isso, os vice-líderes têm se revezado nas articulações.

Na semana passada, Rodrigo Pacheco defendeu o pagamento de um quinquênio, adicional de 5% a cada cinco anos, nos vencimentos de juízes e promotores. A proposta de emenda à Constituição (PEC) que trata desse benefício estava parada desde 2014.

Paralelamente, entrou na pauta de ontem do Senado uma proposta que prevê que a antecipação do pagamento das perícias do INSS deverá ficar sob responsabilidade do Executivo. Atualmente, isso caberia ao Judiciário, que não possui verba para custeio desse pagamento. Nos últimos dois anos, o governo arcou provisoriamente com essa despesa.

O INSS tem hoje o maior número de pessoas à espera de uma resposta da sua história. Há, no mínimo, 2,85 milhões de requerimentos em análise, segundo dados inéditos obtidos pelo GLOBO. Trata-se de um contingente comparável à população de Salvador, quarta cidade mais populosa do país.

A questão do pagamento das perícias é um tema caro ao Judiciário, que tem procurado parlamentares para viabilizar a aprovação da matéria.

Viana contou que o presidente do TRF4, Ricardo Teixeira do Valle Pereira, tratou do assunto na semana passada com o presidente Rodrigo Pacheco, por intermédio do senador Esperidião Amin (PP-SC). O próprio Viana disse que já recebeu essa demanda da presidente do TRF3, Marisa Santos, e do presidente do STJ, ministro Humberto Martins.

— Na semana passada, realmente, recebendo aqui o nosso Presidente do TRF catarinense, Dr. Ricardo do Valle Pereira, eu fiz coro à solicitação que todos nós estamos subscrevendo de dar uma solução, até porque os destinatários dessa providência são vulneráveis, são pessoas de uma fragilidade social evidente — confirmou Amin, depois da fala de Viana.

O parlamentar catarinense disse que é preciso que se tenha uma solução para o tema, mas concordou com Viana que a despesa não é do Executivo:

— O ordenador dessa despesa, cumprindo com o seu dever, é o Judiciário. É preciso que se acuda em função da óbvia prioridade social do projeto. É evidente, salta aos olhos. Ninguém quer carregar isso como remorso daqui a pouco, por não ter ajudado, mas tem que haver limite, porque ninguém pode fazer despesa sem limite, nem por conta própria, nem para ele próprio pagar ou a sua jurisdição pagar, nem, muito menos, a de outro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2022

QUADRA VENCE LEILÃO DA CODESA, PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO DE PORTO DO BRASIL

Concessionária vai aportar mais de R\$ 850 milhões e 35 anos de contrato

Por Ivan Martínez-Vargas



Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)
Foto: Divulgação/Codesa

outorga.

SÃO PAULO — O Fundo de Investimentos em Participações Shelf 119, liderado pela Quadra Capital, venceu o leilão de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), autoridade portuária dos portos de Vitória e Barra do Riacho. A Quadra venceu o certame disputado com o consórcio liderado pela Vinci Partners com o lance de R\$ 106 milhões de

A modelagem do projeto de privatização da Codesa foi estruturada pelo BNDES. A desestatização é a primeira de uma autoridade portuária no país e é tida pelo Ministério da Infraestrutura como modelo para as próximas privatizações do tipo, especialmente a do Porto de Santos, cuja etapa de consulta pública foi encerrada na semana passada. O governo quer fazer o leilão de Santos até novembro e espera privatizar ainda neste ano as autoridades portuárias de São Sebastião e Itajaí.



O certame desta quarta-feira ganhou contornos eleitorais por ser o último conduzido na gestão do ministro Tarcísio de Freitas, que vai renunciar ao cargo nesta semana para ser pré-candidato do bolsonarismo ao governo de São Paulo.

— Hoje a gente está vivendo o início de um ciclo (como pré-candidato) e o fim de outro (como ministro) — disse Freitas, em discurso em que lembrou, com autoelogios, sua trajetória profissional, de engenheiro no Exército a ministro, com passagem pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), no governo Dilma, e pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), na gestão de Michel Temer.

Hoje, as concessões portuárias se concentram nos terminais, mas as autoridades portuárias são controladas pelo poder público, quase sempre a União.

Além da privatização, o leilão contempla a concessão dos portos de Vitória e de Barra do Riacho por 35 anos, com possibilidade de prorrogar o contrato por mais 5 anos.

Além da outorga, o projeto prevê o pagamento de R\$ 326 milhões pela concessionária pelas ações da Codesa. Haverá, ainda, o desembolso de uma contribuição variável de 7,5% sobre a receita auferida pela autoridade portuária no ano anterior à União e uma contribuição fixa de R\$ 24,754 milhões do sexto ao trigésimo ano da concessão.

A concessionária deverá fazer R\$ 334,8 milhões de investimentos em infraestrutura ao longo do contrato. Estão previstos ainda R\$ 520 milhões de custos operacionais. A Quadra levou o ativo após 40 lances disputados com o consórcio liderado pela Vinci Partners e que tinha o Grupo Serveng como sócio.

A concessionária vencedora foi assessorada pela Garín, que fez parte do grupo que realizou estudos para as desestatizações dos portos de Santos e São Sebastião, em São Paulo.

A privatização tem sido comemorada pelo setor privado. Em nota, a Confederação Nacional das Indústrias (CNI) ressalta que a Codesa “investiu somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2021 – R\$ 822 milhões dos R\$ 2,9 bilhões autorizados” e afirma que as sete companhias docas federais, que administram 17 portos, deixaram de investir no mesmo período R\$ 17,5 bilhões.

Com a privatização da Codesa, os contratos de terminais portuários dos dois portos concedidos passam a ser contratos privados com a concessionária, que terá maior flexibilidade para a assinatura de novos acordos, segundo o advogado Rafael Wallbach Schwind, do escritório especialista no setor.

Segundo o secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, os contratos dos terminais passarão por um período de seis meses de transição durante os quais vão negociar com a concessionária os termos do novo contrato. Caso não haja acordo entre as partes após duas rodadas de negociação, permanecem válidas as cláusulas do atual contrato dos terminais.

A autoridade portuária também deixa de ser responsável por atividades de fiscalização, que são assumidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De imediato, a concessionária que levou a Codesa deverá investir R\$ 55 milhões para recuperar estruturas dos dois portos e R\$ 34 milhões para recuperação dos berços dos terminais Peiú e de São Torquato.

O contrato prevê ainda R\$ 270 milhões na modernização do canal de acesso do porto de Vitória e R\$ 10 milhões como contrapartida na reforma de armazéns e em melhorias urbanas no acesso ao porto.

A concessionária não poderá demitir os funcionários da Codesa sem justa causa por pelo menos 12 meses. Ao final desse período, poderá apresentar uma espécie de plano de demissão voluntária cujo custeio poderá ser feito com até 10% das ações da Codesa vendidas pela União, o que corresponde a R\$ 32,6 milhões.

Com os investimentos, a previsão do BNDES é de que a movimentação do porto de Vitória dobre, de 7 milhões de toneladas ao ano para 14 milhões de toneladas. No porto de Barra do Riacho, o projeto prevê a possibilidade de exploração de áreas novas.

Clima eleitoral

O certame foi o último de Tarcísio de Freitas como ministro e foi marcado pela despedida dele, que deve renunciar ao cargo nesta quinta-feira para ser formalizado como o pré-candidato bolsonarista ao Palácio dos Bandeirantes.

— Vou começar a rodar mais, visitar o interior (de São Paulo), a capital, participar de eventos, falar com as pessoas, apresentar o que será um plano de governo, que a gente espera que seja um plano consistente, exequível, com aderência orçamentária. O fato de eu não ser conhecido representa uma oportunidade porque dá espaço para ser conhecido e crescer (nas intenções de voto) — disse Freitas. Nas pesquisas de intenção de voto atuais, ele aparece em segundo lugar, atrás de Fernando Haddad (PT) e à frente do vice-governador de São Paulo Rodrigo Garcia (PSDB), ambos pré-candidatos ao governo paulista.

Após a disputa entre Quadra e Vinci, o evento teve discursos de secretários do Ministério e lideranças políticas governistas em tom de autoelogio e congratulações a Freitas.

O ainda ministro disse que o modelo de privatização da Coesa vai ser replicado para os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos e reafirmou que a desestatização deste último porto sai ainda neste ano. No setor privado, embora haja interesse de distintos grupos pelo projeto, a possibilidade de realização de um leilão ainda neste ano é tida como remota.

— O Porto de Santos concluiu o período de consulta pública, São Sebastião também e estamos analisando as contribuições. Itajaí ainda está em consulta pública, teremos em breve audiência presencial. Todos esses ativos têm condições de ser leiloados ainda neste ano. Obviamente, tem alguns fatores que não dependem só da gente, como o tempo de análise no TCU, mas o fato de a gente já ter um caso paradigma, um leilão que já passou para o tribunal (...) torna as próximas etapas mais céleres — disse Freitas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2022

REFINARIA PRIVADA, RIVAL DA PETROBRAS, JÁ AUMENTOU COMBUSTÍVEIS CINCO VEZES NESTE ANO

Mataripe, comprada pelo fundo árabe Mubadala, elevou preço da gasolina em 29,7% e do diesel em 47% desde janeiro

Por Bruno Rosa



Acelen: Empresa que administra refinaria diz que segue critérios de mercado Foto: Humberto Guanais / Sindipetro Bahia

RIO — Na última semana, a Bahia registrou o preço mais alto da gasolina no país, de R\$ 8,949. Os preços dos combustíveis estão em alta em todo o país, mas na Bahia o salto tem sido mais rápido. Com 14% da capacidade de refino no país, a Refinaria de Mataripe vem reajustando os preços



com maior frequência que a Petrobras neste ano.

Ela foi vendida pela Petrobras ao fundo árabe Mubadala. A Acelen, empresa do Mubadala, tem repassado de forma quase automática as flutuações em petróleo e dólar aos preços vendidos não só na Bahia, como em Pernambuco, Maranhão e Alagoas.

Assim, na refinaria da Bahia, o preço da gasolina já foi reajustado em 29,7% este ano. Passou de R\$ 3,267, em janeiro, para R\$ 4,238 no último sábado. Ao todo, foram cinco altas e uma queda.

No caso do diesel, o avanço chegou a 47% na refinaria. O preço por litro subiu de R\$ 3,427 para R\$ 5,066 entre janeiro e o último sábado. Houve também uma queda e cinco altas ao longo deste ano. Os valores se referem à estação de São Francisco do Conde, na área operacional da empresa.

No mesmo período, na Petrobras, foram feitos dois aumentos na gasolina, que acumula avanço de 24,9% e chegou a R\$ 3,86 por litro na refinaria. No diesel, foram dois reajustes, com alta acumulada de 35% e preço de R\$ 4,51.

Há duas semanas, a Advocacia Garcez, representando o Sindipetro Bahia, ingressou com ação civil pública na Justiça pedindo “imediata paralisação” dos trâmites finais do processo de venda até que seja apresentado um estudo sobre os impactos da privatização para a economia baiana. O processo de transição deve acabar só em março de 2023.

No início deste mês, o Sindicato do Comércio de Combustíveis, Energias Alternativas e Lojas de Conveniência do Estado da Bahia (Sindicombustíveis Bahia), acionou o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), com uma representação por possível abuso de poder econômico, diante dos constantes aumentos e elevados preços praticados pela Acelen.

— Questionamos o Cade sobre quais os limites de uma empresa privada que atua de forma dominante e monopolista nessa região, uma vez que grande parte do mercado no estado está na mão da Acelen. A legislação que aprovou a privatização permite esse tipo de postura, de precificação, já que tem essas consequências negativas? — questiona Marcelo Travassos, secretário executivo do Sindicombustíveis na Bahia.

Desabastecimento pontual

Segundo o processo, “a venda da refinaria causaria um monopólio regional e afetaria profundamente a economia baiana”. O Sindipetro pede também que seja feita audiência pública na Bahia para se debater os efeitos da privatização da refinaria na região.

A ação pede que sejam apresentadas políticas públicas para reduzir os efeitos já sentidos nesse processo de venda.

Procurada, a Acelen disse que os preços seguem critérios de mercado que levam em consideração variáveis como custo do petróleo, que é adquirido a preços internacionais, dólar e frete, podendo variar para cima ou para baixo.

— Toda sexta à noite é liberada para as distribuidoras a tabela nova, que pode ter reajuste ou não. A gente só pode comprar na refinaria da Bahia, porque se for comprar em outro estado, tem que pagar uma diferença de ICMS. Fica bem mais caro, até pela distância — diz Andrea Novaes, representante de um posto de combustível em Jequié, onde o litro da gasolina custa R\$ 7,72.

Na terça-feira, com a queda do preço do petróleo no mercado internacional, a defasagem da gasolina está zerada. Ou seja, é vendida no Brasil pelo mesmo preço do exterior, diz a Abicom, associação dos importadores.

No caso do diesel, a diferença é de 3% (R\$ 0,12). No Brasil, a Petrobras vende em média 3% mais barato que no exterior.

Segundo Sergio Araujo, presidente da Abicom, que reúne as importadoras, não houve importações de gasolina e diesel entre as associadas nos primeiros três meses deste ano. Para ele, talvez possa haver em abril, mas vai depender da evolução dos preços.

— Não houve operações porque a defasagem ficou muito elevada nesse ano por parte da Petrobras — disse Araujo.

Mudança: 'É uma resposta para parte do eleitorado', diz ex-diretor da ANP sobre mudança no comando da Petrobras

Segundo fontes, já estaria ocorrendo desabastecimentos pontuais de gasolina e diesel em alguns postos do Nordeste, Minas Gerais e Sul do Brasil. Isso ocorre, segundo analistas, porque as importações precisam ser maiores.

Hoje, cerca de 25% do consumo de diesel no Brasil são importados e cerca de 10% do de gasolina.

Dados da S&P Global Commodity Insights, as importações líquidas de gasolina foram zero em janeiro. No mesmo mês de 2021, foram 39 mil barris por dia. No caso do diesel, o valor diário de importação líquida caiu de 160 mil barris, em janeiro de 2021, para 105 mil barris diários em janeiro deste ano. Em nota, a ANP disse que o abastecimento se mantém regular. (Colaborou Camilla Alcântara) Ao Ponto 30-3-22 (vale)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIO DA ECONOMIA QUER FECHAR PORTA DE ESTATAIS, MAS DEFESA RESISTE

Enquanto na venda de grandes empresas, como os Correios, o percalço é a resistência do Congresso, na tarefa de dar fim às estatais o entrave está nas disputas internas e na influência dos militares no governo

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com dificuldades de emplacar todas as privatizações prometidas, o governo Bolsonaro também não atravessa um mar calmo para concluir os planos de liquidação e incorporação de estatais. Enquanto na venda de grandes empresas, como os Correios, o percalço

é a resistência do Congresso, na tarefa de dar fim às estatais o entrave está nas disputas internas e na influência dos militares no governo.

O Estado/Broadcast apurou que o destino de ao menos duas empresas públicas vive esse impasse: a Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep) e a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

Paulo Guedes, ministro da Economia, e Braga Netto, da Defesa Foto: Edu





Andrade/ME

A equipe comandada pelo ministro Paulo Guedes queria fechar as portas das duas empresas, mas enfrenta a resistência do Ministério da Defesa, no caso da ABGF, e o interesse da Marinha em manter as atividades da Nuclep, criada em 1975 para produzir equipamentos de projetos nucleares. Integrantes do Poder Executivo já admitem que a estatal não deve ser liquidada, como queria a equipe econômica.

Localizada no Rio, a Nuclep é vinculada ao Ministério de Minas e Energia, mas tem uma ligação estreita com a Marinha, principalmente pela construção do primeiro submarino de propulsão nuclear do País. Na semana passada, por exemplo, o comandante da Marinha, Almir Garnier Santos, fez uma visita às instalações da estatal para acompanhar a produção de equipamentos relativa à embarcação. Esse braço das Forças Armadas tem, inclusive, um de seus quadros da reserva no comando da Nuclep, que é presidida pelo contra-almirante Carlos Henrique Silva Seixas.

Esse e outros negócios da Nuclep, no entanto, não dão conta de tornar a empresa financeiramente sustentável. Segundo o relatório de estatais mais recente, produzido pelo Ministério da Economia, a Nuclep precisou receber R\$ 223,4 milhões do Tesouro Nacional em 2020. Mesmo assim, encerrou o ano com resultado negativo.

Na mira da desestatização, a empresa decidiu se aventurar em mais um setor, e agora também investe na produção de torres de transmissão de energia. Na avaliação de integrantes da equipe de Guedes, o novo negócio foi uma forma de a estatal tentar reverter o fechamento de suas portas. O problema, apontam, é encontrar justificativa plausível para uma empresa pública começar a investir nesse mercado - contrariando completamente a política liberal preconizada no início do governo Bolsonaro. Diante desse cenário, o time de Guedes vê a desestatização da Nuclep cada vez mais distante.

Comércio Exterior

No caso da ABGF, o Ministério da Economia ainda tem esperança de conseguir uma vitória. O futuro da estatal está diretamente ligado à solução que o governo quer dar aos entraves na concessão de seguro de crédito à exportação. Quase três anos após a entrada da ABGF no Programa Nacional de Desestatização (PND), dois cenários se desenham, segundo apurou o Estadão/Broadcast: em um, a ABGF seria incorporada pela Caixa Econômica e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), ideia que tem mais simpatia de integrantes da equipe econômica. Em outro, se criaria um fundo financeiro sob a estrutura da ABGF, opção que salvaria a estatal e é apoiada pelo Ministério da Defesa.

A pasta comandada pelo general Walter Braga Netto, especulado como possível candidato a vice na chapa de Bolsonaro, quer preservar a empresa em razão da importância do seguro de crédito à exportação em equipamentos de defesa. O papel da ABGF é elaborar o rating (uma espécie de notas) dessas garantias, que são concedidas pelo Fundo de Garantia à Exportação (FGE), sustentado pelo Tesouro.

No Ministério da Economia, por outro lado, técnicos afirmam que a solução para o mercado não passa pela manutenção da ABGF, mas pela reestruturação do modelo de concessão de garantias. O grande entrave atual é que o FGE é um fundo contábil, sob o guarda-chuva do orçamento federal. Ou seja, sua atuação está limitada ao teto de gastos, situação que fragilizou o FGE ao longo dos anos em função das restrições fiscais. Por isso, há o entendimento de que a criação de um fundo financeiro, com autonomia orçamentária, é inevitável.

A questão é se isso será feito por meio da estrutura da ABGF ou da incorporação das atividades da estatal pela Caixa e pelo BNDES. A segunda opção é mais aderente à política preconizada pela Economia, de enxugamento do número de estatais e aproveitamento de estruturas públicas já existentes, afirmam fontes. Elas apontam que a incorporação da ABGF pelos dois bancos



públicos também abre espaço para a capitalização do fundo financiador não demandar recursos do Tesouro - injeção que seria praticamente certa caso o fundo fosse constituído debaixo da ABGF.

Além disso, a absorção da estatal pela Caixa e pelo BNDES - e não somente por um - serviria para espantar o risco de uma instituição financeira ser responsável pelo financiamento e pela concessão da garantia na mesma operação. Neste desenho, poderia haver uma 'dobradinha' entre as duas instituições financeiras. Essa repartição é especialmente sensível para o BNDES, importante financiador público de longo prazo para operações de comercialização de exportações.

O País já passou por sufocos no passado em razão do modelo atual de garantias. Um dos problemas mais recentes, por exemplo, foi gerado com os calotes da Venezuela e de Moçambique em operações financiadas pelo BNDES, durante a administração petista. Em 2018, o Congresso precisou abrir um crédito suplementar de R\$ 1,16 bilhão para o FGE, para que o fundo pudesse honrar com as garantias dadas nos negócios com os dois países.

Até o momento, o governo conseguiu completar somente duas liquidações, da Companhia Docas do Maranhão (Codomar) e da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg). Já a primeira venda de estatal foi efetivada somente nesta quarta-feira, 30, com o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo, e a expectativa é de conseguir finalizar a privatização da Eletrobras neste ano.

Já a venda dos Correios é encarada a cada dia com mais descrença, já que o projeto que libera a venda da estatal que detém monopólio postal emperrou no Senado.

A reportagem procurou os ministérios da Economia, da Defesa, a Caixa, o BNDES e a Marinha, mas não houve resposta até a publicação deste texto. A Nuclep respondeu que não se manifestará por se tratar de tema discutido em âmbito ministerial.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/03/2022

GOVERNO EDITA AMANHÃ DECRETO QUE PASSA A REDUÇÃO DE IPI DE 25% PARA 33%

A equipe econômica não espera que essa redução chegue diretamente ao consumidor, mas sim que favoreça as condições da cadeia produtiva da indústria brasileira, garantindo melhores condições de competitividade do setor
Por Adriana Fernandes, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - O governo federal vai editar amanhã um novo decreto passando de 25% para 33% a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Segundo fontes do Ministério da Economia, o texto vai excepcionalizar alguns produtos do processo de produção da Zona Franca de Manaus.

Quando o governo promoveu o corte linear de 25% da alíquota do IPI, no final de fevereiro, os produtores instalados no parque industrial da Zona Franca de Manaus criticaram a medida, alegando que perderiam a vantagem competitiva que têm hoje em relação às demais empresas instaladas em outras partes do Brasil. A pressão surtiu efeito e o governo fará essa mudança, mas, por outro lado, aumentará a queda do IPI para 33%.

A equipe econômica não espera que essa redução chegue diretamente ao consumidor, mas sim que favoreça as condições da cadeia produtiva da indústria brasileira, garantindo melhores condições de competitividade do setor. "Não é um benefício direto para o consumidor", destacou um integrante da equipe do ministro Paulo Guedes.

A avaliação entre os auxiliares do ministro é que o governo tem hoje uma nova filosofia: "Todo excesso de arrecadação será compensado com diminuição de imposto".

A equipe econômica não vê risco nesse processo de desoneração, mas está atenta às pressões de aumento de despesas nesse momento pré-eleitoral do País. "Temos que segurar os gastos para manter a coerência da política fiscal", disse uma fonte da equipe.

Para os auxiliares de Guedes, a orientação é segurar as pressões para evitar colocar a política econômica "nas eleições". O ministério da Economia reconhece, no entanto, que a carestia será o tema da eleição em 2022 no campo econômico.

A equipe econômica acredita, no entanto, que, a partir do segundo semestre, haverá um processo de queda da inflação e, conseqüentemente, dos juros na economia. Esse movimento deve ajudar a ampliação do crédito num cenário em que hoje a taxa Selic alta é uma "pancada" na oferta de financiamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/03/2022

TCU: SE HOVER REAJUSTE SALARIAL DE SERVIDORES, TRIBUNAL DEVE SER CONTEMPLADO

Em comunicado, a presidente Ana Arraes apontou que cobrou à Casa Civil e ao Ministério da Economia que o governo também reestruture carreiras dos servidores do tribunal caso conceda reajuste a outras categorias

Por Guilherme Pimenta e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) também se manifestou formalmente sobre a reestruturação de carreiras e recomposição salarial no serviço público federal. Em comunicado apresentado na sessão plenária desta quarta-feira, 30, a presidente Ana Arraes apontou que cobrou à Casa Civil e ao Ministério da Economia que o governo também reestruture carreiras dos servidores do tribunal caso conceda reajuste a outras categorias.

"Na hipótese de haver recomposição remuneratória de algumas carreiras de estado seja igualmente completados os servidores deste tribunal com os mesmos percentuais", afirmou a presidente Ana Arraes.



Comunicado cobra que servidores do TCU sejam contemplados caso houver reajustes; pressão por reajuste aumentou com aceno de Bolsonaro somente a policiais. Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado - 9/8/2019

O vice-presidente do TCU, ministro Bruno Dantas, endossou o discurso da ministra-presidente. "É um legítimo pleito de todos aqueles que integram carreiras típicas de estado, que não podem ser preteridos caso o governo envie ao congresso projetos de lei e

reestruturação a alguma delas", afirmou o ministro na sessão.

A pressão dos servidores por reajuste aumentou com a expectativa de que o presidente Jair Bolsonaro dê o aumento apenas para as carreiras policiais. Os servidores do BC já anunciaram greve a partir do dia 1º e ameaçam interromper até o Pix caso o presidente contemple só as categorias de segurança. Os funcionários do Tesouro e da Receita também se mobilizam, além de outras categorias do Executivo, Legislativo e Judiciário

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/03/2022



CODESA: LEILÃO DE DOCAS NO ES HOJE SERÁ TESTE PARA A VENDA DO PORTO DE SANTOS

Vencedor terá que adquirir as ações da Codesa pelo valor de até R\$ 326 milhões

Por Juliana Estigarríbia e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Agentes do mercado estão otimistas com a primeira desestatização de autoridade portuária do País. O leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) está marcado para esta quarta-feira (30), às 11 horas, e promete ser o grande laboratório do governo federal para privatizar outros portos, especialmente Santos. Para especialistas, o certame poderá ter lances significativos, chegando à casa de centenas de milhões de reais.

O leilão será disputado por dois grupos, conforme apurou o Estadão/Broadcast: os fundos Quadra Capital e Vinci Partners, que têm atuação em negócios de infraestrutura.

O modelo do certame agrega a venda da estatal associada à concessão dos serviços públicos, por 35 anos, dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Segundo o governo, além de encargos financeiros previstos ao longo do contrato e a obrigação de cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos, no ato da liquidação o vencedor terá que adquirir as ações da Codesa pelo valor de até R\$ 326 milhões.

O diretor de concessões e privatizações do BNDES, Fábio Abrahão, avalia que a desestatização trará dinamismo ao setor portuário e maior capacidade de resposta às demandas da economia, uma vez que a administração privada do porto tende a acelerar a contratação de novos terminais. Segundo ele, atualmente, a estruturação de um leilão de terminal dentro de um porto organizado (público) leva em torno de dois anos.

“O gestor do porto não será mais público, estabelecendo uma relação de privado com privado. A capacidade de resposta de adaptação do sistema portuário às necessidades da economia será muito mais rápida”, afirmou ao Estadão/Broadcast.

Para o diretor de infraestrutura do Banco Fator, Ewerton Henriques, os concorrentes do leilão precisam ter fôlego para sustentar a necessidade de investimentos no ativo. “A equação é complexa para fechar a conta desse projeto. Será necessário um financiamento muito pesado”, avalia.

Mesmo com o ceticismo do mercado em relação ao potencial de atratividade do ativo, o especialista está otimista para o certame. “É um leilão para outorga de centenas de milhões de reais. A Codesa é um bom ativo e devemos ver disputa.”

O diretor do BNDES observa que o modelo está em formação no Brasil. “Trata-se de uma estrutura com foco na prestação de serviço. Imaginamos que ao longo do tempo veremos uma diversidade grande de investidores porque o porto é um nó conectivo, com novos negócios que têm base tecnológica”, afirma.

Por isso, na visão de Abrahão, as privatizações portuárias devem atrair uma boa diversidade de players, interessados não apenas na atividade portuária, como nas oportunidades de negócio que tal ativo pode oferecer. “É possível desenvolver produtos como rastreamento de cargas, seguros, meios de pagamento específicos para o setor rodoviário. Isso vai além da atividade portuária e este modelo permite isso”, acrescenta.

Para o executivo, os consórcios que darão lances na companhia podem ter uma composição de empresas com perfil financeiro e estratégico de porto. Abrahão vislumbra a entrada de players tecnológicos, futuramente. “Vai ser uma dinâmica interessante, acredito que pelo menos um dos competidores terá esse perfil.”

De acordo com o sócio na área de Infraestrutura do Donelli e Abreu Sodré Advogados, Luis Fernando Biazin Zenid, a cadeia de fornecedores também está otimista para prestar serviços para a futura concessionária. “Há empresas que não participam de licitação pública, porém são especializadas na prestação de serviços no porto, o que abre novas oportunidades.”

Ele acrescenta que, sem um leilão vazio - grande preocupação do poder concedente - e com êxito nos lances, o governo poderá replicar o modelo para os demais portos. “Assim como aconteceu nos aeroportos, o modelo vai se aprimorando com o tempo.”

Código de conduta e ociosidade

O diretor do BNDES afirma ainda que o modelo de desestatização vai trazer a segurança jurídica dos contratos de terminais que já operam no porto, instalados a partir do processo de licitação pública. Segundo ele, não haverá desequilíbrio de forças entre os terminais portuários e a concessionária. Ele cita como exemplo para evitar esse tipo de situação o estabelecimento de um rito de negociação para impedir que um dos lados estenda as negociações infinitamente.

Outra preocupação da modelagem, segundo o executivo, foi evitar a especulação imobiliária a partir da ociosidade de áreas do porto. Para barrar esse tipo de prática, se define um limite máximo de ociosidade. Caso ele seja ultrapassado e exista uma proposta em negociação que atenda aos parâmetros do código de conduta, a empresa interessada terá vantagem, podendo levar a questão para decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Outra forma de combater a especulação, segundo Abrahão, é permitir que a Antaq promova leilões quando o limite máximo de ociosidade for extrapolado e não houver propostas na mesa. “O porto tem que girar”, diz. Abrahão ainda destaca o fato de o contrato estabelecer tarifa-teto com limites máximos de dispersão para os acessos aquaviário e terrestre, o que, na visão do diretor do BNDES, garante a liberdade de negociação, mas evita abusos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/03/2022*

FUNDO DE INVESTIMENTO VENCE LEILÃO DA CODESA, A PRIMEIRA PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS

Fundo de investimento Shelf 119, da Quadra Capital, ofereceu proposta de R\$ 106 milhões de outorga inicial e assumiu o compromisso de adquirir as ações da Codesa por R\$ 326 milhões e pagar outros R\$ 186 milhões em 25 parcelas anuais

Por Juliana Estigarríbia, Amanda Pupo e Renée Pereira, O Estado de S.Paulo



Concessão abrange a exploração indireta dos portos de Vitória e Barra do Riacho Foto: Codesa/ Divulgação

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Na primeira privatização do setor portuário do Brasil, o fundo de investimento Shelf 119, da Quadra Capital, arrematou o leilão de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), com um lance de R\$ 106 milhões, após uma longa disputa pelo viva-voz com o braço de infraestrutura da Vinci Partners, conforme adiantou o Estadão/Broadcast.

O critério do certame foi o de maior valor de outorga. O último lance do consórcio liderado pela Vinci com a empreiteira Serveng foi de R\$ 101,1 milhões. O contrato da Codesa é de 35 anos. O



modelo agrega a venda da estatal associada à concessão dos serviços públicos dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

Segundo o governo, o vencedor tem o compromisso de adquirir as ações da Codesa por R\$ 326 milhões, pagar R\$ 186 milhões em 25 outorgas anuais e investir R\$ 855 milhões no prazo de 35 anos.

O leilão da Codesa é um marco importante para o setor, por ser a primeira privatização portuária do País e funcionar como um teste para a venda do Porto de Santos, que o governo quer realizar ainda neste ano. Com esses planos de desestatização, o Ministério da Infraestrutura e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) acreditam que os portos se tornarão mais eficientes e rápidos para responder às demandas do mercado.

O consórcio vencedor no leilão ficará responsável por administrar os portos de Vitória e Barra do Riacho. O primeiro, que fica na capital do Espírito Santo, tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário. Segundo o 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.

Segundo o BNDES, o modelo da privatização preserva a titularidade do patrimônio público e as prerrogativas do Ministério da Infraestrutura em relação ao planejamento portuário de longo prazo, mas viabilizará um aporte inédito de investimentos privados para a modernização do complexo portuário, além de estabelecer um novo modelo de governança e práticas de mercado na gestão de contratos junto a terminais, armadores e demais usuários.

“O objetivo é nos livrarmos da burocracia e ineficiências do setor portuário. Hoje temos terminais privados eficientes, mas que esbarram na administração portuária pública. Vamos desatar esses nós”, diz o secretário de Portos, Diogo Piloni.

Para o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, o Brasil está passando por uma grande transformação na infraestrutura. “Os contratos e licitações feitas nos últimos anos vão começar a fazer efeito a partir de 2024, 2025, 2026. Aí a sociedade vai conseguir enxergar as mudanças”, afirmou o ministro em seu último leilão antes de deixar a pasta.

No discurso após o leilão, Freitas chorou e agradeceu os profissionais de sua equipe que ajudaram a fazer todos os leilões realizados até agora. Segundo a secretária do PPI, Marta Sellier, nos três anos e três meses no ministério, Freitas fez 34 concessões aeroportuárias, 34 concessões de terminais portuários, 6 projetos ferroviários e 6 projetos rodoviários.

“Começamos hoje com a privatização da Codesa, amanhã será Itajaí, São Sebastião e Santos. No complexo santista, a julgar pelos road shows no exterior, vai ser um espetáculo”, diz o ministro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/03/2022

BRASKEM PODE TER NOVO SÓCIO CONTROLADOR EM ENGENHARIA DESENHADA POR BTG

Por Circe Bonatelli e Cynthia Declodt

O BTG Pactual está trabalhando na engenharia de uma operação financeira que abrirá uma porta para colocá-lo entre os maiores acionistas da Braskem, mas que também terá a função de servir

como rota de saída do negócio. A engenharia deve resultar na atração de um novo sócio controlador para a empresa petroquímica.



Tentativas de oferta de ações da Braskem em Bolsa fracassaram Foto: Daniel Teixeira/AE

O banco estuda a compra da dívida de R\$ 15 bilhões acumuladas pela Novonor (novo nome da Odebrecht) junto aos maiores bancos brasileiros. Os empréstimos foram concedidos por Banco do Brasil, Bradesco, Itaú, Santander e BNDES mediante as ações da Braskem como garantia. A Novonor, que está em recuperação judicial, tem 38% das ações da petroquímica.

A outra grande sócia é a Petrobras, com 36,1%. Ambas já anunciaram que vão se desfazer das suas participações. Mas a venda direta para um terceiro não deu certo até agora. Também fracassaram as tentativas de saídas via oferta de ações em Bolsa, que levariam a petroquímica a se tornar uma corporation – como são chamadas as empresas com ações nas mãos de milhares de acionistas, sem um controlador. Até aqui, o entendimento é de que a mudança na presidência da Petrobras, anunciada nesta segunda-feira (28) não deve interferir no desinvestimento.

Caminho longo

É aí que entra o BTG Pactual. O banco estuda assumir e quitar a dívida da Novonor com os bancos, o que lhe daria uma participação relevante no quadro acionário da Braskem. Para isso, negocia um desconto para aquisição do passivo – o que não está fácil. A engenharia não para aí. Para completar a operação (e sair de lá lucrando), o BTG Pactual conjectura uma emissão secundária de ações da Braskem para vender ou diluir sua futura participação na companhia, segundo fontes.

O caminho é longo, mas se tudo correr conforme imagina o banco, lá na frente resultará na chegada de um novo controlador à Braskem ou, pelo menos, um acionista com participação relevante, com poder de controle na prática. Para tanto, o BTG já mapeia investidores interessados em ficar com um pedaço da petroquímica. Entre os candidatos naturais está o Apollo Global Management (fundo que já foi acionista da petroquímica LyondellBasell), e a holding J&F (dona do frigorífico JBS, Eldorado Papel e Celulose e, Âmbar Energia).

Procurada, a Novonor e o BTG não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/03/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

JORNADA EM HOME OFFICE TERÁ QUE SER CONTROLADA

Apenas “empregados em regime de teletrabalho que prestam serviço por produção ou tarefa” podem ficar de fora

Por Adriana Aguiar — De São Paulo



Juliana Bracks: Justiça não levava em consideração previsão da reforma — Foto: Leo Pinheiro/Valor

As empresas terão que controlar a jornada de trabalho de funcionários em home office ou firmar acordo coletivo para se livrarem da obrigação. A Medida Provisória (MP) nº 1.108, que tratou do trabalho híbrido, publicada na segunda-feira, alterou a legislação e passou a prever que apenas “empregados em regime de teletrabalho que prestam serviço por produção ou tarefa” podem ficar sem controle.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467, de 2017) havia liberado as empresas do controle de jornada, de forma geral. Para advogados ouvidos pelo Valor, a mudança agora, por meio de MP, é um retrocesso. O texto alterou o artigo 62, inciso III, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

De acordo com o advogado Fabio Medeiros, do escritório Lobo De Rizzo, essa previsão da MP foi muito mal recebida pelos empregadores. “Agora, em tese, a dispensa de controle de jornada somente caberia em caso de trabalho por produção ou tarefa. Situação que é muito impraticável na maioria dos casos de teletrabalho. As pessoas normalmente desempenham suas funções, sem haver um produto ou tarefa únicos ou específicos”, diz.

A saída agora, afirma Medeiros, será firmar acordo coletivo de trabalho para não precisar controlar a jornada de trabalho no regime remoto, na maioria dos casos. “A conclusão inicial é que houve um retrocesso. Antes bastava ser teletrabalho para não haver a obrigação de controle de jornada e horas extras.”

Mesmo com a previsão da reforma trabalhista, empresas preferiam controlar a jornada de seus funcionários, para estarem amparadas em caso de processos trabalhistas. A advogada Juliana Bracks, do Bracks Advogados, ressalta que alguns tribunais, como o regional do Rio de Janeiro (TRT-RJ), por exemplo, não levavam em consideração a previsão da reforma trabalhista que dispensava o controle de jornada.

“O TRT do Rio praticamente ignorava esse dispositivo por entender que, mesmo em home office, existem instrumentos tecnológicos para exercer o controle de jornada”, diz a advogada. “E nos casos em que existem provas de que o funcionário estava trabalhando fora do seu horário, como link de reunião on-line e pedidos de relatórios, o tribunal tem condenado ao pagamento de horas extras.”

O mesmo raciocínio deve ser aplicado pela Justiça do Trabalho, acrescenta Juliana, para os funcionários em home office que atuam por produção ou tarefas. “Do mesmo jeito vai depender de provas. Se houver prova que a demanda exigia mais de oito horas por dia de trabalho, pode haver condenação no Judiciário”, afirma a advogada.

A nova MP, porém, trouxe uma boa notícia às empresas, segundo os especialistas. Resolveu uma das principais dúvidas que surgiram com o avanço do home office: qual convenção coletiva aplicar, para estabelecer benefícios, pisos salariais e dissídios, uma vez que pode-se trabalhar em qualquer local.

Pelo parágrafo 7º do artigo 6º da MP, que altera o artigo 75-B da CLT, deve valer o local onde o empregado está lotado. Por exemplo, se o funcionário trabalha em São Paulo, mas a empresa

tem sede no Rio e filial em Campinas, local da lotação do empregado, vale a convenção coletiva firmada em Campinas.

De acordo com o professor Ricardo Calcini, essa regra deve valer para efeitos de benefícios coletivos, como vale-refeição, plano de saúde e participação nos lucros e resultados, o que acaba por resolver a questão. A MP também esclarece, lembra, que para os funcionários brasileiros que vão morar no exterior vale a legislação brasileira (parágrafo 8º do artigo 6º).

Para a advogada Juliana Bracks, essas previsões dos parágrafos 7º e 8º resolvem a questão com relação ao chamado “anywhere office”. “A pessoa está em home office no Rio e resolve se mudar para Portugal, para o Rio Grande do Sul ou para Belo Horizonte. A empresa, às vezes, não sabe onde essa pessoa está. O acordo coletivo, pela MP, é de onde ela trabalhava”, diz. “É muito importante, muito correto, salvo se a empresa transferiu o trabalhador de local. Nesse caso é diferente. Aí tem que valer a convenção coletiva do novo local.”

Juliana também ressalta a importância do novo parágrafo 3º do artigo 75-C da CLT, incluído pela medida provisória. O texto diz que “o empregador não será responsável pelas despesas resultantes do retorno ao trabalho presencial, na hipótese do empregado optar pela realização do teletrabalho ou trabalho remoto fora da localidade prevista no contrato, salvo disposição em contrário estipulada entre as partes”. No seu entendimento, essa disposição está correta e livra as empresas de arcarem com despesas que não são delas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/03/2022

GOVERNO FAZ LEILÃO PORTUÁRIO HOJE COM PRIVATIZAÇÃO DA CODESA E ARRENDAMENTO DE TERMINAIS

Trata-se da primeira desestatização no país de uma companhia docas; e a disputa conta dois grupos: a Quadra Capital e a Vinci Partners

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Até hoje, as autoridades portuárias — responsáveis pela gestão e desenvolvimento das áreas comuns dos portos — são totalmente estatais — Foto: Divulgação/Codesa

O governo federal realiza nesta quarta (30), a partir de 11h, o leilão de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Participam da disputa dois grupos: a Quadra Capital e a Vinci Partners. A sessão pública será feita na sede da B3, em São Paulo.

Trata-se da primeira desestatização no país de uma companhia docas. O setor portuário brasileiro já está habituado a terminais privados ou arrendados, mas as autoridades portuárias — responsáveis pela gestão e desenvolvimento das áreas comuns dos portos — são totalmente estatais.

O modelo adotado no leilão é híbrido: haverá a privatização da Codesa, combinada a uma concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho por um prazo de 35 anos, prorrogável por mais cinco.

Vencerá a competição quem oferecer a maior outorga, cujo valor mínimo é simbólico, de R\$ 1. O novo operador terá que desembolsar R\$ 327 milhões para comprar as ações da Codesa. Além

disso, a concessão prevê outros compromissos: haverá o pagamento de 25 parcelas de R\$ 24,75 milhões, a partir do sexto ano de contrato, e uma contribuição variável, equivalente a 7,5% da receita bruta. Os investimentos estimados somam R\$ 335 milhões em obras e ao menos R\$ 520 milhões de custos com manutenção ao longo da concessão.

À tarde, a partir das 15h, haverá uma nova rodada de leilões portuários, também na sede da B3. Serão ofertados três arrendamentos de terminais, nos portos de Santos (SP), Suape (PE) e Paranaguá (PR).

O principal ativo do dia é o STS11, terminal de grãos em Santos. 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. O contrato terá prazo de 25 anos.

Em Suape, será licitado o SUA07, para carga geral. O local já abrigou uma operação de açúcar da Agrovia 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. Estão previstos investimentos de R\$ 59,8 milhões ao longo dos 25 anos de contrato.

Haverá ainda a licitação do terminal PAR32, de carga geral, no Porto de Paranaguá (PR) – neste caso, a autoridade portuária é o poder concedente, e não o governo federal. O foco do projeto será açúcar ensacado. Ao todo, estão previstos R\$ 4,17 milhões de investimentos em obras de expansão e R\$ 124,3 milhões de custos operacionais ao longo dos dez anos de contrato.

Nos três terminais, o critério de seleção do vencedor será o maior valor de outorga, com mínimo de R\$ 1, como é praxe nos leilões do setor portuário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2022

GRUPO FORTESOLO VENCE LEILÃO DE TERMINAL PARA CARGAS GERAIS NO PORTO DE PARANAGUÁ, POR R\$ 30 MILHÕES

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



FTS Participações Societárias, do grupo Fortesolo, venceu o leilão do PAR32, terminal destinado a carga geral, no Porto de Paranaguá (PR) — Foto: Portal PPI

A FTS Participações Societárias, do grupo Fortesolo, venceu o leilão do PAR32, terminal destinado a carga geral, no Porto de Paranaguá (PR). Após uma disputa por viva-voz, a empresa chegou a uma oferta de R\$ 30 milhões de outorga.

Na concorrência, a companhia derrotou a TEAPar (Terminal Portuário de Paranaguá), que tem como sócios a Tereos e o grupo Marcon Logística Portuária. A concorrente fez uma proposta de R\$ 25 milhões pelo ativo.

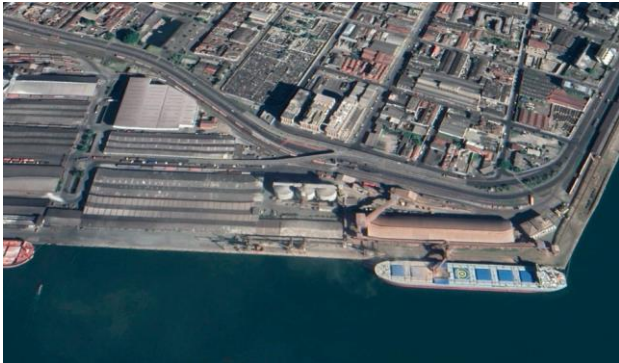
O foco do projeto é a movimentação de açúcar ensacado. Ao todo, estão previstos R\$ 4,17 milhões de investimentos em obras de expansão e R\$ 124,3 milhões de custos operacionais ao longo dos dez anos de contrato.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2022

LEILÃO PORTOS: COM OFERTA DE R\$ 10 MILHÕES, COFCO INTERNACIONAL VENCE DISPUTA PELO STS11

O terminal receberá R\$ 764,8 milhões de investimentos e chegará a uma capacidade dinâmica de 14,3 milhões de toneladas de grãos
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Terminal STS11, no Porto de Santos — Foto: Reprodução/site PPI do governo federal

Em um leilão sem concorrência, o grupo chinês Cofco Internacional confirmou as expectativas do mercado e venceu o leilão do STS11, terminal de grãos no Porto de Santos, com oferta de R\$ 10 milhões.

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. O contrato terá prazo de 25 anos.

No mercado, houve críticas ao prazo curto, de 23 dias, entre a publicação do edital e a realização do leilão.

FTS vence leilão do PAR32

A FTS Participações Societárias, do grupo Fortesolo, venceu o leilão do PAR32, terminal destinado a carga geral, no Porto de Paranaguá (PR). Após uma disputa por viva-voz, a empresa chegou a uma oferta de R\$ 30 milhões de outorga.

Na concorrência, a companhia derrotou a TEAPar (Terminal Portuário de Paranaguá), que tem como sócios a Tereos e o grupo Marcon Logística Portuária. A concorrente fez uma proposta de R\$ 25 milhões pelo ativo.

O foco do projeto é a movimentação de açúcar ensacado. Ao todo, estão previstos R\$ 4,17 milhões de investimentos em obras de expansão e R\$ 124,3 milhões de custos operacionais ao longo dos dez anos de contrato.

Consórcio SUA Granéis vence disputa por SUA07

Sem disputa, o Consórcio SUA Granéis, formado pelas empresas Agemar Transportes, Loxus e Marlog (Marajó Logística) venceu o leilão do SUA07, terminal destinado a carga geral, no Porto de Suape (PE). O grupo, que foi o único interessado, fez oferta de R\$ 15 mil de outorga.

O local já abrigou 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. Estão previstos investimentos de R\$ 59,8 milhões ao longo dos 25 anos de contrato.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/03/2022*

'PROCESSO É IRREVERSÍVEL', DIZ TARCÍSIO DE FREITAS, SOBRE PRIVATIZAÇÕES PORTUÁRIAS

Segundo ministro, que deixa a Infraestrutura para concorrer ao governo de São Paulo, haverá continuidade na pasta em todos os projetos, e Porto de Santos é prioridade
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou que a privatização da Codesa nessa quarta-feira (30) inicia um ciclo de desestatizações portuárias. "Começamos hoje com Espírito Santo, amanhã será Itajaí, São Sebastião, Santos. Estou curioso por Santos. A julgar pelos 'roadsshows', vai ser um espetáculo. O BNDES já fechou consultoria por Codeba [companhia

docas da Bahia]. Vai vir Rio de Janeiro, Pará, esse processo é irreversível”, afirmou, na batida de martelo, após a sessão pública.

Em seu último leilão no cargo, que deixará para disputar o governo de São Paulo, o ministro se emocionou, relembrou sua trajetória, agradeceu à equipe e elogiou o presidente Jair Bolsonaro (PL).

Ele também destacou seu sucessor, Marcelo Sampaio, que durante a gestão atuou como secretário-executivo e agora assumirá o ministério. “Ele vai assumir o bastão e tenho certeza que vai correr muito bem. É um jovem talento, o ministro mais jovem da história do ministério e tenho certeza que vai fazer um trabalho maravilhoso”, disse.



Em seu último leilão no cargo, que deixará para disputar o governo de São Paulo, ministro Freitas elogiou o presidente Jair Bolsonaro (PL) — Foto: Leonardo Rodrigues/Valor

"Porto de Santos é uma prioridade"

Freitas afirmou que haverá continuidade na pasta após sua saída. “O que vai acontecer no ministério é uma estabilidade. Marcelo tem conversado comigo sobre manter equipe. Isso é bom porque dá continuidade”, observou.

“Vamos ver os projetos andando, temos a prorrogação do contrato da MRS em fase final de análise no TCU, a

sétima rodada de concessões de aeroportos, a análise das rodovias do Paraná, vamos fazer um esforço para fazer a BR-381 em Minas, o Metrô de Belo Horizonte. Enfim, tem vários projetos na fase de consulta pública. O Porto de Santos é uma prioridade nossa, queremos fazer em novembro. Vamos ter continuidade de ações”, afirmou, em coletiva de imprensa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

PROJETO DE LEI REGULA O SERVIÇO DE PRATICAGEM

Proposta foi enviada ao Congresso

Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil – Brasília



O presidente Jair Bolsonaro encaminhou ao Congresso Nacional o projeto de lei com a regulamentação do serviço de praticagem no país. A justificativa é criar condições para a regulação econômica dessa atividade, que consiste em auxiliar comandantes de navios a navegarem em águas restritas, onde há condições que dificultam a segurança de embarcações, em especial em portos, estuários e hidrovias.

Em nota, a Secretaria-Geral da Presidência da República destaca que, “tendo por base jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, a Lei nº 9.537/1998 permite a regulação econômica da atividade, mediante a fixação de preços apenas

quando houver a possibilidade de interrupção na prestação do serviço”. A secretaria-geral classifica a atividade como “essencial” por sua relação com o abastecimento e o escoamento de produtos no país.

“Ocorre que os armadores que são obrigados a contratar o serviço de praticagem não têm liberdade para escolher o profissional que prestará o serviço, que atuam obedecendo uma escala de rodízio, conforme previsto na Norma da Autoridade Marítima (Norman) nº 12”, explica a nota ao defender que o serviço passe a ser prestado “em regime de livre iniciativa”, de forma a evitar a cobrança de valores abusivos por meio de regulação econômica.

“Assim, o projeto de lei tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento do transporte aquaviário, especialmente o de cabotagem, com efeitos favoráveis sobre a competitividade da economia brasileira”, complementa a nota ao apresentar, como referências de experiências internacionais, a praticagem em países como Estados Unidos, Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca.

O projeto prevê que a regulação econômica do serviço ficará a cargo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), sendo mantida a competência da Autoridade Marítima para a regulação técnica.

O projeto prevê, também, a possibilidade de os práticos prestarem serviços por meio de sociedades empresárias.

Edição: Fernando Fraga
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 30/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NOVAS EMPILHADEIRAS KALMAR COMEÇAM A OPERAR NA PORTONAVE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2022



Quatro novas empilhadeiras começaram a operar na Portonave nos últimos dias. As máquinas, do tipo Empty Container Handler — empilhadeira de contêiner vazio —, foram fabricadas pela empresa finlandesa Kalmar. O investimento total foi de R\$ 7,7 milhões.

No quesito segurança, as empilhadeiras possuem câmeras 360°, sensores de alerta de colisão, sistema de combate incêndio automático, gaiola de proteção na cabine e dispositivo para detecção de ingestão de álcool. Como aparato tecnológico, os maquinários

possuem dispositivos considerados mais modernos que visam reduzir custos de manutenção, como os sistemas de lubrificação automática e de monitoramento de pressão de pneus.

De acordo com o gerente da Manutenção da Portonave e Iceport, Marcelo Diniz, os novos equipamentos proporcionam mais segurança, produtividade e qualidade nas operações. “Hoje em dia, a tecnologia ganha cada vez mais espaço na indústria portuária. Além de seguirmos padrões internacionais de mercado, acreditamos que parte dos resultados alcançados ao longo dos anos, foram oriundos dos equipamentos de ponta que sempre utilizamos”, frisa.

O gerente de Vendas da Kalmar, Bruno Oliveira, reitera a importância do uso de equipamentos modernos para a movimentação de contêineres e agradece a parceria. “Temos muito orgulho em fazer parte do desenvolvimento da Portonave e continuaremos trabalhando juntos para superar as necessidades do mercado de uma maneira sustentável e sempre com os mais altos níveis de segurança”.

O início das operações das empilhadeiras também incluiu treinamento para técnicos de manutenção e operadores, bem como serviços de inspeção e monitoramento técnico.

Porto receberá empilhadeira ecológica da mesma fabricante

A empilhadeira ecológica utilizada para contêineres cheios, chamada “Kalmar Eco Reachstacker”, será o próximo maquinário de grande porte que a Portonave receberá até final de 2022. Com a proposta de reduzir o consumo de combustível e as emissões de gases do efeito estufa sem comprometer a produtividade, o equipamento é o primeiro a ser entregue a um cliente na América Latina. A unidade terá capacidade de elevação de 45 toneladas e empilhamento de contêineres de 1 – 6 Dry/5HC.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/03/2022

IPEA PROJETA RECUPERAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PARA FEVEREIRO

Da Redação ECONOMIA 30 Março 2022

Previsão é de crescimento de 1,4% na produção industrial, 1,3% no comércio e 1,5% nos serviços



O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou, nesta quarta-feira (30), uma análise sobre o desempenho recente dos indicadores mensais de indústria, comércio e serviços em janeiro e fevereiro de 2022. Após encerrar 2021 com crescimento, todos os três setores produtivos apresentaram acomodação no mês de janeiro, período onde houve aumento temporário no contágio da Covid-19. Já para o mês de fevereiro, a previsão da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea é de recuperação.

A previsão para o Monitor do PIB, proxy mensal medida pela Fundação Getúlio Vargas, é de crescimento de 1% na comparação sem efeitos sazonais (devido a altas esperadas para a indústria, comércio e serviços), o que melhora as perspectivas para o resultado do PIB no primeiro trimestre de 2022.

Entre os principais setores produtivos, a indústria segue enfrentando o cenário mais desafiador. Os problemas relacionados às cadeias produtivas globais e os custos elevados dos fretes internacionais seguem sendo importantes entraves ao crescimento da produção. Além disso, enquanto os preços da energia elétrica continuam elevados, a guerra na Ucrânia tem provocado aumento nos preços internacionais do petróleo.

Para o mês de fevereiro, a Dimac estima que a produção industrial avançou 1,4% na comparação sem efeitos sazonais. Esse resultado deve contar com uma contribuição positiva das indústrias extrativas, cuja estimativa é de avanço de 7,5% na margem. Já a indústria de transformação deve registrar alta de 0,8% na mesma comparação. Entre os segmentos, os destaques ficariam por conta da produção de outros equipamentos de transporte (10,6%), e de informática e eletrônicos (7,3%).

Com a rápida melhora do quadro da pandemia de Covid-19 em fevereiro, as previsões do Ipea indicam alta de 1,3% para o resultado do comércio varejista no mês, na série sem efeitos sazonais. Já as vendas no varejo restrito devem avançar 1,2%, na mesma base de comparação.

Os serviços foram o setor que tiveram o melhor desempenho no fim do ano passado e em janeiro deste ano. O setor ficou praticamente estável em janeiro, com recuo de 0,1%, na série livre de efeitos sazonais, de acordo com a Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), do IBGE. O resultado interrompeu duas altas consecutivas, período no qual o indicador acumulou uma expansão de 4,7%. Destaca-se ainda crescimento previsto de 4% sobre janeiro para os serviços prestados de informação e comunicação. Na comparação interanual, é esperada uma alta de 10,3% para este segmento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2022

ASSINADO ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2022



O Ministério da Infraestrutura, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e a SCPAR Porto de Imbituba assinaram nesta quarta-feira (30) o contrato de arrendamento do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) do Porto de Imbituba para a empresa Fertilizantes Santa Catarina (Fertisanta), vencedora do leilão realizado em novembro do ano passado. O ato ocorreu em São Paulo, na B3 – Bolsa de Valores. O novo contrato tem o prazo de 10 anos e prevê investimentos e aumento da movimentação no porto.

O arrendamento viabiliza a injeção de cerca de R\$ 25 milhões na modernização do terminal pela iniciativa privada, além da outorga, no valor de R\$ 200 mil. O TGL é destinado, em especial, à movimentação e armazenagem de soda cáustica e já estava sob um arrendamento transitório desta mesma empresa, que detém também o arrendamento do Terminal de Fertilizantes e de Ração Animal (TERFER) do Porto de Imbituba.

“Além de atrair capital para a qualificação e ampliação das operações no Porto, o arrendamento traz mais eficiência à utilização da área portuária, otimizando nossa estrutura para atender o mercado, gerar mais negócios e promover o desenvolvimento da região, o que reverbera em mais emprego e renda”, avalia o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera.

O TGL tem 7.455,00 m² e fica entre os Cais 1 e 3. As melhorias previstas no terminal incluem a recuperação de dois tanques inoperantes, dobrando a atual capacidade de armazenagem estática, que é de cerca de 5 mil m³, com um tanque em operação. O Terminal conta ainda com 806 metros de dutos de alimentação, que ligam o cais ao TGL, permitindo o transporte da carga diretamente do navio para o terminal. A área também possui equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário.

Após a assinatura do contrato, a arrendatária estima cerca de 18 meses para passar a operar com os três tanques atuais. De acordo com o José Roberto Martins, sócio-diretor da Fertisanta, “após assinado o contrato e cumpridos trâmites legais, estimamos em 18 meses estar operando a full com o atual tanque e os outros dois que serão completamente refeitos. Com a atual estrutura, esperamos chegar a 60.000 t/ano e, a partir do terceiro ano de contrato, passar a operar 100.000 t/ano”.

Na esteira de novos arrendamentos, na próxima semana, também está prevista a assinatura do contrato de transição do Terminal de Granéis Minerais do Porto de Imbituba (Área A6-1), que deixou de ser uma área greenfield (sem infraestrutura), recebeu novos armazéns e tem movimentado minério de ferro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2022

PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO TEM REDUÇÃO DE 3,8% EM FEVEREIRO

Da Redação OFFSHORE 30 Março 2022



A produção de gás sofreu redução de 3,1% também no período, comparado a janeiro

A produção de petróleo e gás natural alcançaram em fevereiro, segundo a ANP, 3,754 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), dos quais 2,917 MMbbl/d (milhões de barris diários) de petróleo e 133 MMm³/d (milhões de metros cúbicos diários) de gás natural.

A produção de petróleo diminuiu 3,8% se comparada com a do mês anterior e aumentou 3,5% frente a fevereiro de 2021. No gás natural, houve redução de 3,1% em relação a janeiro e aumento de 1,6% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. Os principais motivos para a queda na produção em relação ao mês anterior foram as paradas para manutenção das plataformas P-70 (campos de Atapu e Oeste de Atapu, na Bacia de Santos), P-51 e P-56 (campo de Marlim Sul, na Bacia de Campos) e do FPSO Cidade de Anchieta (campo de Baleia Azul, na Bacia de Campos).

Pré-sal

A produção no pré-sal em fevereiro registrou um volume de 2,841 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), sendo 2,235 MMbbl/d de petróleo e 96,4 MMm³/d de gás natural, o que correspondeu a 75,7% da produção nacional. Houve redução de 2,4% em relação ao mês anterior e aumento de 9,4% em relação a fevereiro de 2021. A produção teve origem em 127 poços.

Aproveitamento do gás natural

Em fevereiro, o aproveitamento de gás natural foi de 97,7 %. Foram disponibilizados ao mercado 49,9 MMm³/dia. A queima de gás no mês foi de 3 MMm³/d, uma redução de 6% se comparada ao mês anterior e de 12,6% se comparada ao mesmo mês em 2021.

Origem da produção

Neste mês de fevereiro, os campos marítimos produziram 97,1% do petróleo e 87,5% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 94,1% do petróleo e do gás natural produzidos no Brasil.

Destaques

Em fevereiro, o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural, registrando 901 MMbbl/d de petróleo e 42,8 MMm³/d de gás natural.

A plataforma Petrobras 77, produzindo no campo de Búzios por meio de cinco poços a ela interligados, produziu 165,598 Mbbl/d de petróleo e foi a instalação com maior produção de petróleo.

A instalação FPSO "Cidade de Itaguaí", produzindo no campo de Tupi, por meio de sete poços a ela interligados, produziu 7,894 MMm³/d e foi a instalação com maior produção de gás natural.

Estreito, na Bacia Potiguar, teve o maior número de poços produtores terrestres: 962.

Tupi, na Bacia de Santos, foi o campo marítimo com maior número de poços produtores: 62.

Campos de acumulações marginais

Esses campos produziram 293,7 boe/d, sendo 110,3 bbl/d de petróleo e 29,2 Mm³/d de gás natural. O campo de Iraí, operado pela Petrobrás, foi o maior produtor, com 213,4 boe/d.

No mês de fevereiro de 2022, 267 áreas concedidas, cinco áreas de cessão onerosa e seis de partilha, operadas por 41 empresas, foram responsáveis pela produção nacional. Dessas, 62 são marítimas e 216 terrestres, sendo 11 relativas a contratos de áreas contendo acumulações marginais. A produção ocorreu em 6.149 poços, sendo 468 marítimos e 5.681 terrestres.

O grau API médio do petróleo extraído no Brasil foi de 28,2, sendo 2,4% da produção considerada óleo leve ($\geq 31^\circ$ API), 92,6% óleo médio (≥ 22 API e < 31 API) e 5% óleo pesado (< 22 API).

As bacias maduras terrestres (campos/testes de longa duração das bacias do Espírito Santo, Potiguar, Recôncavo, Sergipe e Alagoas) produziram 92,834 Mboe/d, sendo 72,056 Mbbl/d de petróleo e 3,303 MMm³/d de gás natural. Desse total, 50,1 mil boe/d foram produzidos pela Petrobrás e 42,7 mil boe/d foram produzidos por concessões não operadas pela Petrobrás, dos quais: 20.403 boe/d no Rio Grande do Norte, 17.003 boe/d na Bahia, 3.817 boe/d em Alagoas, 1.318 boe/d no Espírito Santo e 169 boe/d em Sergipe.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2022

COFCO INTERNATIONAL ARREMATAS STS-11 EM LANCE ÚNICO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2022



Divulgação Minfra

Empresa chinesa da área de alimentos ofertou R\$ 10 milhões de valor de outorga pelo terminal, que será destinado à movimentação de graneis sólidos.

A Cofco International Brasil S/A apresentou a única proposta e arrematou a área STS-11 no Porto de Santos (SP) no leilão realizado nesta quarta-feira (30), na B3, em São Paulo. A empresa chinesa da área de alimentos ofertou R\$ 10 milhões de valor de outorga pelo terminal, destinado à movimentação de graneis sólidos. O Ministério da Infraestrutura prevê investimentos da ordem de R\$ 800 milhões e geração de 10.000 novos empregos. Ao todo, estão previstos R\$ 764,8 milhões para ampliação durante os 25 anos de contrato. A área terá 61.9 metros quadrados na fase 1 e, a partir da fase 2, passará a 98.1 m², contando com dois berços exclusivos.

220330-area-sts11-divulgacao-spa.jpg A empresa terá de investir R\$ 764,8 milhões no terminal, que será implantado em duas etapas, sendo aproximadamente 60.000 metros quadrados na primeira fase. No terceiro ano do arrendamento será agregada nova área, resultando em um total de 98.000 m². A área, entre os armazéns 12A e 15 da margem direita do Porto de Santos, será um dos maiores terminais portuários do país dedicados a graneis vegetais, com capacidade anual para movimentar 14,3 milhões de toneladas.

A Cofco garantiu o direito de explorar o ativo por 25 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos, conforme critérios do poder concedente. Do total de outorga de R\$ 10 milhões será paga à Santos Port Authority (SPA), 25% do valor serão depositados na homologação do resultado e o restante em mais cinco parcelas anuais. A nova arrendatária pagará outros R\$ 3,7 milhões por mês à SPA a título de arrendamento fixo (pela exploração da área) e R\$ 5,63 por tonelada movimentada

referente ao arrendamento variável. O potencial de receita anual arrecadada pela SPA será da ordem de R\$ 100 milhões, considerando as projeções de movimentação.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2022

COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM EXPANDIRÁ SUA BARREIRA VERDE COM 8 MIL ÁRVORES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2022



Em outra ação, que completa 10 anos, a CSP recuperou 412 hectares de áreas verdes

A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) segue avançando na ampliação da barreira verde que “abraça” a usina. A ação foi projetada como um equipamento de proteção ambiental em 2012 e, desde então, vem somando vários benefícios para quem trabalha na CSP e mora nas proximidades. A expansão das barreiras verdes da CSP recebeu 1.308 novas mudas em 2021. Ao longo de 2022, deverão ser plantadas mais de oito mil mudas.

“A meta é adensar ao máximo, trazendo mais verde para a siderúrgica e diminuindo a chegada de ventos nessas áreas que têm pilhas de materiais com potencial de geração de particulados. Nossa meta é fechar algumas áreas. Atualmente, estamos fechando o pátio de matérias-primas”, reforça Ramyro Batista, analista de Meio Ambiente da CSP.

Foram recuperados pela CSP 206 hectares da Estação Ecológica do Pecém, 191 hectares da área interna da empresa e mais 15 hectares da Lagoa do Bolso. Esses esforços totalizaram 412 hectares reflorestados com o plantio de 320 mil mudas de várias espécies nativas, incluindo o Gonçalo-alves. A área recuperada equivale a 412 campos de futebol. Essa ação de preservação da biodiversidade está completando 10 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2022

FUNDO DE INVESTIMENTOS DA QUADRA CAPITAL VENCE LEILÃO DA CODESA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2022



Divulgação Minfra

Fip Shelf 119 Multiestratégia ofertou lance final de R\$ 106 milhões na fase de viva-voz e assumirá administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

O fundo de investimentos Fip Shelf 119 Multiestratégia, gerido pela Quadra Capital, venceu o leilão de transferência de controle acionário da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e assumirá a administração dos portos de Vitória e

Barra do Riacho. O certame, realizado nesta terça-feira (30), na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), teve dois ofertantes. Ao todo foram dados 41 lances, com ofertas iniciais de R\$ 1.000 pelo fundo da Quadra e de R\$ 100.000 consórcio Beira Mar, formado por Vinci Partners e pela Serveng. O vencedor ofereceu lance final de R\$ 106 milhões, ante R\$ 101 milhões.



O Ministério da Infraestrutura estima que a expectativa é que sejam investidos aproximadamente R\$ 850 milhões a partir do leilão da Codesa, sendo R\$ 334,8 milhões para ampliações previstas no contrato de concessão dos portos de Vitória e de Barra do Riacho, que terá o prazo de 35 anos. O futuro concessionário assumiu o compromisso de adquirir por R\$ 326 milhões as ações da companhia, além de pagar R\$ 186 milhões em 25 outorgas anuais e investir R\$ 855 milhões no prazo de 35 anos. A modelagem foi estruturada pela Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES).

O modelo prevê que os portos sigam como ativos da União, mas incluídos em um contrato de concessão junto à autoridade portuária privatizada. A modelagem preserva a titularidade do patrimônio público e as prerrogativas do Ministério da Infraestrutura em relação ao planejamento portuário de longo prazo, com perspectivas de aportes privados para a modernização do complexo portuário, além de estabelecer um novo modelo de governança e práticas de mercado na gestão de contratos junto a terminais, armadores e demais usuários.

O Ministério da Infraestrutura informou que o arrendatário deverá aportar, num primeiro momento, R\$ 55 milhões na recuperação estrutural de todo o complexo portuário, R\$ 34 milhões na recuperação dos berços dos terminais Peiú e de São Torquato e mais de R\$ 270 milhões na modernização do canal de acesso. Também estão previstos R\$ 10 milhões como contrapartida na reforma de armazéns e em melhorias urbanas no acesso ao porto.

O ministério estima que a movimentação de cargas do Porto de Vitória vai dobrar, passando dos atuais 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano. Para Barra do Riacho, há a possibilidade de exploração de novas áreas. De acordo com a pasta, 522.000 metros quadrados, de um total de 860.000 m², são greenfield. A desestatização também impede demissões do atual quadro de funcionários sem justa causa por 12 meses e a apresentação de um programa de desligamento voluntário a ser custeado por até 10% das ações vendidas pela União (cerca de R\$ 32,6 milhões).

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/03/2022

DECRETO DO PNC ENDEREÇOU PROBLEMAS ENFRENTADOS NO VAZAMENTO DE 2019, AVALIA IBAMA

Por *Danilo Oliveira OFFSHORE 29 Março 2022*

Coordenadora-geral de emergências ambientais do órgão ambiental disse que, apesar dos avanços do novo decreto, não é possível afirmar que todas questões relacionadas à resposta à emergência no Brasil estão resolvidas.

A coordenadora-geral de emergências ambientais do Ibama, Fernanda Pirillo Inojosa, disse, nesta terça-feira (29), que o novo decreto do Plano Nacional de Contingência (PNC) se deu dentro do contexto do grande vazamento de óleo identificado na costa brasileiro em 2019 e resolveu alguns dos problemas enfrentados nesse episódio. Ela destacou, entre as principais mudanças, as regras de atuação em casos manchas de origem desconhecidas (órfãs), de ressarcimento, além da recriação de colegiados extintos em janeiro de 2019 e da menção de forma expressa da necessidade de sempre consolidar as lições aprendidas de eventos relevantes.

“ Fizemos de forma voluntária o agrupamento, mas não havia previsão em decreto de que fosse feito. Entendemos que precisamos aprender com isso e o novo decreto (10.950/2022) traz expressamente essa necessidade”, disse Fernanda, durante o CooperPortos, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



A coordenadora ressaltou que, por ser um decreto publicado em janeiro, ele ainda está dentro do prazo para que os órgãos indiquem quais são os agentes que vão atuar em caso de acidentes. “Haverá um recomeço, embora o GAA (Grupo de Avaliação e Acompanhamento) sejam as mesmas pessoas e instituições. Para toda aquela rede há um recomeço e precisamos ter paciência para essa primeira organização do plano”, disse. Fernanda acrescentou que, após as definições, o plano ainda passará por simulados.

A coordenadora avaliou que os planos de emergência individuais (PEIs) já tratam dos piores cenários e que os planos de área (PAs) tratam dos piores cenários e de manchas de origem desconhecida e situações que envolvem outros potenciais poluidores que não sejam diretamente signatários do PA. Apesar dos avanços, Fernanda disse não ser possível afirmar que todas as questões relacionadas à resposta à emergência no Brasil estão resolvidas a ponto de evitar todas as dificuldades enfrentadas em 2019.

Ela identificou a necessidade de instrumentos para tratar de acidentes em áreas não cobertas pelos planos de áreas, dando como exemplo uma mancha órfã que eventualmente apareça a 200 quilômetros das áreas dos PAs de Santos (SP) ou de Paranaguá (PR). “É importante ter a noção da intenção do PNC de permitir a atuação coordenada, não de dar a resposta. Ele vai dar resposta em vários momentos, mas o objetivo principal dele é organizar o modelo para atender ao derramamento de óleo”, frisou Fernanda.

A coordenadora considera que a parte mais importante do novo decreto aborda que os custos referentes à requisição de bens e serviços serão ressarcidos pelo poluidor. Ela explicou que houve mudança no artigo que utilizava um termo vago, no qual o ‘poder executivo federal’ deveria cobrir os custos. O novo decreto prevê que, enquanto não houver um poluidor identificado, cada ator deverá exercer seu papel. Segundo a coordenadora do Ibama, o artigo 9º do decreto 10.950/2022 deixou mais claro que quem vai providenciar o ressarcimento é a autoridade nacional, representada pelo Ministério do Meio Ambiente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006