

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 017/2022
Data: 09/02/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
BOLSONARO DÁ APOIO AO REPORTO E DEFENDE DERRUBADA DE VETO	4
PORTO 360º DEBATE PERSPECTIVAS PARA O ANO NA NOITE DESTA QUARTA-FEIRA	5
PORTAL PORTO GENTE	6
É BOM ESCLARECER A DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	7
DP WORLD REGISTRA AUMENTO DE 9,4% NO VOLUME DE CONTÊINERES EM 2021	7
MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES REAFIRMA COMPROMISSO DE BUSCAR NOVOS MERCADOS E ROMPER BARREIRAS AO AGRO BRASILEIRO	7
PORTOS DA CAROLINA DO SUL TEM RECORDE DE JANEIRO PARA CONTÊINERES.....	9
ISTOÉ - DINHEIRO	10
CADE ENCAMINHA REPRESENTAÇÃO DO MPF À SG PARA ABERTURA DE INQUÉRITO CONTRA TELES	10
FLUXO CAMBIAL TOTAL NO ANO ATÉ 4 DE FEVEREIRO É POSITIVO EM US\$ 5,725 BI, DIZ BC.....	11
MOURÃO: PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS NÃO É ‘NÓ GÓRDIO’ PARA PREÇO DE COMBUSTÍVEIS.....	12
EMPREGADOS DA ELETROBRAS SEGUEM TST E SUSPENDEM GREVE	12
MONEYTIMES	13
VIAGEM DE BOLSONARO A NORDESTE DÁ LARGADA PARA CAMPANHA EXTRAOFICIAL	13
GOVERNO PUBLICA PRIORIDADES NO CONGRESSO COM REFORMAS, PRIVATIZAÇÕES E MINERAÇÃO EM TERRA INDÍGENA.....	14
NAVAL PORTO ESTALEIRO	15
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É SUSPensa PELA JUSTIÇA FEDERAL	15
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	17
EDUARDO LEITE TENTA ATRAIR INVESTIMENTOS EM HIDROGÊNIO VERDE PARA O RS	17
ANTAQ SUSPENDE LEILÃO PARA TERMINAL DE GNL EM SUAPE.....	20
CACTUS ENERGIA PLANEJA INVESTIR 5 BILHÕES DE EUROS EM PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ	22
JORNAL O GLOBO – RJ	25
PACHECO DEFENDE CAMINHOS ALTERNATIVOS ÀS PEC KAMIKAZE E DOS COMBUSTÍVEIS	25
LÍDERES DO GOVERNO NO CONGRESSO SE DIVIDEM SOBRE 'PEC KAMIKAZE', QUE REDUZ IMPOSTOS DE COMBUSTÍVEIS.....	26
DIANTE DE IMPASSE COM LEILÃO DO SANTOS DUMONT, GOVERNO FEDERAL COGITA TRANSFERIR AEROPORTO PARA ESTADO DO RIO.....	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
PEC KAMIKAZE: ENTENDA A PROPOSTA APOIADA POR FLÁVIO E ATACADA POR GUEDES	32
WEG ANUNCIA INVESTIMENTO DE 23,5 MILHÕES DE EUROS PARA CONSTRUÇÃO DE FÁBRICA EM PORTUGAL	33
BOLSONARO PROMETE 'EMPENHO' PARA BAIXAR INFLAÇÃO E CONSEGUIR MAIS EMPREGOS	34
'VEJO BOAS RAZÕES PARA QUE EMPREGO VOLTE EM 2022', DIZ JOSÉ PASTORE	34
VALOR ECONÔMICO (SP)	36
WEG VAI INVESTIR R\$ 141 MILHÕES EM FÁBRICA NA EUROPA.....	36
GERADORES EÓLICOS INVESTEM EM EFICIÊNCIA	37
MAERSK TEM RESULTADO ACIMA DAS EXPECTATIVAS E AÇÕES SOBEM	39
DISPUTA NO PORTO DE SANTOS AFETA DRAGAGEM	40
DESTAQUES - DRAGAGEM INTERROMPIDA I E II.....	41
MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,1% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 146,49 POR TONELADA	42
PRIORIDADES LEGISLATIVAS DO ANO NA INFRAESTRUTURA.....	42
PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM ALCANÇA RECORDE NA PRODUÇÃO DE AÇOS PREMIUM	44
SANTOS BRASIL BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS GERAIS EM IMBITUBA	45
PONTE FERROVIÁRIA MÓVEL DO CANAL SÃO GONÇALO, EM PELOTAS, VOLTA A OPERAR.....	46
MODELO DE SÃO SEBASTIÃO TRAZ RESULTADOS TÃO BONS QUANTO ALIENAÇÃO, DIZ PILONI.....	46
EXPORTAÇÃO DE CARGAS EM CONTÊINERES AUMENTA 24% NO PORTO DE PARANAGUÁ	48
ZPE DO CEARÁ TERÁ MAIS UM EMPREENDIMENTO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	48
SÃO SEBASTIÃO TERÁ CAIXA POSITIVO APÓS 1º ANO DE CONCESSÃO, PROJETA BNDES.....	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 017/2022
Página 3 de 53
Data: 09/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VLI INTENSIFICA OBRAS DE OPERACIONALIZAÇÃO DO TERMINAL INTEGRADOR DE PORTO FRANCO.....	51
PORTONAVE COMEMORA 10 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS.....	52
LUCRO DA HAPAG-LLOYD EM 2021 SOBE PARA US\$ 12,8 BILHÕES	52
PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHORIAS EM SUAS VIAS INTERNAS	53
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

BOLSONARO DÁ APOIO AO REPORTO E DEFENDE DERRUBADA DE VETO

Presidente disse que vai orientar líderes do governo a permitirem a volta do regime tributário especial ao setor

Por: **Fernanda Balbino** - 09/02/22 - 10:10 **Bolsonaro apoia Reporto Foto: Matheus Bonomi/Agif/Estadão**



Bolsonaro apoia Reporto Foto: Matheus Bonomi/Agif/Estadão Conteúdo

O presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), se comprometeu a orientar líderes de governo a derrubarem o veto que impede a retomada do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). A informação é de representantes de entidades que representam operadores de portos e ferrovias, que se reuniram com o chefe do Executivo, na última segunda-feira, em Brasília.

Participaram da reunião com o presidente o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, o diretor-presidente da Associação dos Terminais Portuário Privados (ATP), Murillo Barbosa, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes, e o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate.

O Reporto é um regime tributário especial que desonera a aquisição de máquinas e equipamentos essenciais para os setores portuário e ferroviário. Criado em 2004, o benefício tem sido fundamental para estimular o investimento privado com vistas à modernização de ambos os setores. Segundo dados do setor, mais de R\$ 2 bilhões em investimentos serão represados caso o regime não seja prorrogado.

A vigência do incentivo fiscal já foi encerrada e, hoje, a retomada do Reporto até 31 de dezembro de 2023 tramita no Projeto de Lei 4.199, que trata do BR do Mar, o programa nacional de incentivo à cabotagem. Apesar da aprovação do projeto, no mês passado, Bolsonaro vetou o artigo que trata da renovação do benefício.

Segundo o presidente da ATP, Murillo Barbosa, o chefe do Executivo explicou que o veto à prorrogação do incentivo se deu apenas por uma imposição legal, com a alegação de uma possível infração da Lei de Responsabilidade Fiscal, e garantiu que não fará qualquer oposição dentro do Governo para a manutenção do veto.

“O presidente Bolsonaro entendeu que o Reporto é importante para o desenvolvimento do País. O incentivo é positivo não apenas para os setores portuário e ferroviário, mas também para toda a indústria nacional que produz equipamentos ao setor de logística e infraestrutura. Todos saem ganhando com a prorrogação do Reporto”, defende.

Trabalho continua

Aquino destacou que, desde o veto do presidente Bolsonaro ao Reporto, a coalizão empresarial atua na articulação com parlamentares, já que o Congresso pode derrubar a decisão do Executivo. Esse trabalho deve continuar até a segunda quinzena de março.

“Fomos informar ao presidente que estamos trabalhando para derrubar o veto, mas gostaríamos de contar com a compreensão dele. Foi isso que pedimos, de maneira respeitosa, para que o Governo não atue contra o nosso trabalho no Congresso para rejeitar o veto”.

Aquino destacou a participação e o apoio do ministro da Infraestrutura na reunião. “Ele defendeu a importância do setor portuário e do setor ferroviário, falando dos investimentos, dos contratos já firmados. E o presidente disse que, da parte dele, não há nenhum problema, que ele não vai trabalhar contra e orientará para que aceitem o posicionamento do Congresso, que é soberano nessas questões”.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, também comemorou o resultado do encontro. “Receber o apoio do presidente da República à renovação do Reporto é uma grande conquista para o setor portuário. O benefício é de extrema necessidade para manter os investimentos e os empregos no setor, garantindo a continuidade do ciclo de crescimento nos portos brasileiros”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/02/2022

PORTO 360° DEBATE PERSPECTIVAS PARA O ANO NA NOITE DESTA QUARTA-FEIRA

Você acompanha o programa às 19h45 no Facebook do Grupo Tribuna

Por: Redação



Perspectivas para o setor portuário em 2022 serão debatidas neste programa Foto: Alexander Ferraz/AT

As perspectivas para o setor portuário em 2022 serão debatidas na noite desta quarta-feira (9), em uma edição especial do programa Porto 360°. Desta vez, cinco colunistas da editoria Porto & Mar de A Tribuna abordarão as expectativas de usuários e empresários do Porto de Santos até o fim do ano.

Entre os assuntos a serem discutidos pelos especialistas, estão o processo de desestatização da administração do cais santista – prevista para ocorrer no segundo semestre de 2022 – e as incertezas com relação ao futuro político do País.

Também serão abordados os novos investimentos projetados, que devem aumentar a capacidade de movimentação de cargas do complexo marítimo.

Participantes

Entre os convidados do Porto 360° desta quarta-feira, estão o engenheiro e consultor portuário Frederico Bussinger, o engenheiro civil Luis Claudio Santana Montenegro, o engenheiro da computação Ricardo Pupo Larguesa, o especialista em Gestão de Pessoas e em Estratégia Organizacional Hudson Carvalho e o economista Gesner Oliveira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/02/2022

PORTAL PORTO GENTE

É BOM ESCLARECER A DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

Governar é uma correta disposição das coisas de que se assume o encargo para conduzi-las a um fim conveniente (Michel Foucault)

Cabe à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) esclarecer o conflito judicializado e prejudicial à produtividade do principal porto do país: entre a autoridade portuária de Santos (SPA), que já reduziu a profundidade de seis berços de atracação, e a empresa de dragagem DTA Engenharia, que alega ter um contrato de R\$ 274 milhões e do qual só foi medido cerca de 23%. Nesse clima, a SPA assinou um novo contrato de dragagem, com a Van Oord, por R\$ 100 milhões mais caro do que o contrato com a DTA.



Além da falta de observância constitucional da economicidade, pela autoridade portuária, por não ter sido negociada a prorrogação prevista do contrato da DTA pelo mesmo valor, esta empresa declara como de má fé a alegação da SPA de ter emitido ordens de serviço não atendidas, para dragar os trechos que tiveram suas profundidades reduzidas. Tudo isso ocorre com o pleno conhecimento do Conselho de Administração da SPA e da SNPTA. Portanto, na alçada do ministério da Infraestrutura (Minfra).

Leia também

Dragagem de Santos expõe o porto ameaçado

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114702-desestatizacao-do-porto-de-santos-fica-para-o-proximo-governo>

Também é necessário apurar com rigor a declaração do diretor da DTA, de que as áreas que tiveram as suas profundidades rebaixadas foram reservadas para a Van Oord, o que se constituiria uma reserva de produtividade no faturamento, uma vez que a dragagem é medida e paga por volume do material retirado. Operacionalmente, a falta de profundidade limita a atracação de navios e causa prejuízos à produção dos terminais.

Leia também

Draga Jato

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114685-dragagem-do-de-santos-expoe-o-porto-ameacado>

As falhas imputadas à DTA, se tratadas com a formalidade contratual, teriam impedido a sua participação, ocorrida, no pregão vencido pela Van Oord. Não menos estranho é o silêncio do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, cuja atribuição, ainda que consultiva, abrange “manifestar-se sobre os programas de obras para melhoria da infraestrutura portuária”. Por tudo isso, faz-se imperativa a regionalização da Autoridade Portuária.

Leia também

CAP deliberativo é a voz da comunidade portuária

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114640-cap-deliberativo-e-a-voz-da-comunidade-portuaria>

As perguntas ainda sem respostas, sobre o modelo e rigor dos contratos da dragagem do Porto de Santos, não são poucas. Para citar algumas: por que não é medida por resultado? Existem estudos que apresentem estimativas de assoreamento para cada trecho do canal de acesso? Por que não adotar sobredragagem, uma técnica que reduz custos e aumenta a produtividade? Dragagem é serviço essencial para a competitividade de um porto.

Leia também

Erros conceituais prejudicam dragagem no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/dragagemportuaria/101513-erros-conceituais-prejudicam-dragagem-no-porto-de-santos>

Indubitavelmente, a diretoria da SPA é executora dos planos e ordens oriundos da secretaria Nacional de Portos. Um modelo de administração centralizada, arcaico e facilitador de interesses políticos. Entretanto, o alinhamento das decisões do porto com o seu negócio, através da regionalização, como nos principais portos do mundo, é um objetivo e decisão de conquistar da sua comunidade.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DP WORLD REGISTRA AUMENTO DE 9,4% NO VOLUME DE CONTÊINERES EM 2021

Informação: Mundo Marítimo (8 de fevereiro de 2022)



Além disso, relatou um início de ano animador e antecipa que seu portfólio continuará a crescer – Foto: DP World / Mundo Marítimo

A DP World relatou um aumento de 9,4% nos volumes de contêineres em 2021, embora as taxas de crescimento tenham moderado no quarto trimestre, o que a estatal de Dubai disse ser esperado devido ao impacto do COVID-19. 19, inflação e problemas na cadeia de suprimentos, A Reuters informou .

A DP World detalhou que movimentou 77,9 milhões de contêineres em seu portfólio, com as regiões Ásia-Pacífico e Índia, Américas e Austrália apresentando crescimento de dois dígitos.

Seu presidente, Sultan Ahmed bin Sulayem, disse que o início de 2022 foi encorajador e a DP World esperava que seu portfólio “continuasse a crescer”. Mas ele também disse que a pandemia, as interrupções contínuas da cadeia de suprimentos global, a inflação crescente e a incerteza geopolítica “podem continuar a dificultar a recuperação econômica global”.

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

Data: 09/02/2022

MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES REAFIRMA COMPROMISSO DE BUSCAR NOVOS MERCADOS E ROMPER BARREIRAS AO AGRO BRASILEIRO

Informação: FIESP (8 de fevereiro de 2022)



Agronegócio responde por 40% das vendas externas do Brasil. Foto: Carlos França confirmou que Itamaraty e Ministério da Agricultura estão empenhados em abrir mercados e diversificar a pauta – Foto: Everton Amaro/Fiesp

O ministro de Estado das Relações Exteriores, Carlos França, reiterou durante a primeira reunião do ano Conselho Superior do Agronegócio da Fiesp (Cosag), realizada na manhã desta segunda-feira (7/2), que a promoção do agronegócio como motor do crescimento econômico e das exportações é um elemento central da política externa brasileira. O chanceler assegurou que a conquista de mercados inéditos para produtos agropecuários brasileiros é um objetivo permanente de seu trabalho no Brasil e no exterior.

“O Itamaraty tem se empenhado na abertura de novos mercados, no monitoramento e acesso a mercados já conquistados, bem como na diversificação da pauta”, disse França. “Os esforços do Ministério das Relações Exteriores e da Apex Brasil, em estreita cooperação com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, já resultaram na abertura de mercados para as exportações do agronegócio em 47 países”, acrescentou o ministro.

Ele ressaltou ainda que a participação do agro brasileiro no mercado internacional vem sendo ampliada mediante a celebração de acordos pelo Mercosul. Durante a última presidência pro tempore do Brasil no Mercosul, por exemplo, o Brasil se concentrou em concluir as últimas pendências técnicas do Acordo Mercosul União Europeia, além de finalizar a revisão formal e jurídica do tratado envolvendo os dois blocos.

Articulações com outros parceiros também estiveram em curso nos últimos meses, com destaque para as rodadas de negócios com Canadá, Coreia do Sul, Egito, Índia, Israel, Cingapura, a União Aduaneira da África Austral e a União Econômica Euroasiática.

“A força do agronegócio brasileiro é um dos elementos que confere mais peso e maior influência à voz dos diplomatas brasileiros nas negociações econômico comerciais internacionais”, observou França. “Quanto mais forte for o agro brasileiro, melhores serão os resultados dos nossos trabalhos diplomáticos, pois as posições do Brasil terão mais força nos fóruns negociadores comerciais”, concluiu.

Apesar do intenso trabalho de articulação com potenciais parceiros comerciais, a distorção do mercado interacional continua preocupando a equipe brasileira. As tarifas aplicadas sobre bens agrícolas são mais do que o dobro das tarifas que incidem sobre bens industriais nas economias do G20 e mais do que o triplo nos países da OCDE. Por isso, os esforços do Ministério das Relações Exteriores brasileiro estão voltados para a limitação e a redução das formas distorcidas de subsídio à produção agropecuária.

“Uma plataforma legítima e necessária como desenvolvimento sustentável tem sido desvirtuada em certos mercados para servir de fachada, talvez, ao resgate de um discurso protecionista”, alertou França. “Nos próximos anos, percepções errôneas sobre o produto brasileiro também poderão contar com a utilização de barreiras não tarifárias de padrões técnicos, sanitários e fitossanitários, inclusive com exigência de certificação e rastreabilidade”, advertiu o chanceler brasileiro.

Derrubar barreiras – Acompanhado pelo presidente do Cosag, Jacyr Costa, e pelo ex-ministro da Agricultura Roberto Rodrigues, o conselheiro Marcos Jank assentiu que o Brasil “precisa vender em geografias onde não chega hoje por conta do protecionismo”. Ainda segundo o empresário, é necessário agregar valor às commodities brasileiras e buscar o acesso a mercado por meio de negociações.

“Sei que o Itamaraty tem feito um esforço, mas o resultado até aqui é muito tímido”, disse Jank. “O agro quintuplicou em vinte anos sem estar coberto por nenhum acordo relevante, e nós precisamos desses acordos, precisamos retomar a política comercial”, argumentou.

Os desafios de Carlos França e sua equipe ministerial não são poucos. Do ponto de vista da indústria, pautas como diversificação de mercados, intensificação das negociações bilaterais e efetivação de acordos com parceiros globais de peso, como a Ásia, são imprescindíveis. Mesmo diante de um cenário intrincado e meio nebuloso, França e sua equipe conquistaram um voto de confiança do setor produtivo.

“Percebemos que o Ministério das Relações Exteriores comprou a agenda agrícola, na medida em que colocou diplomatas a serviço do agro em todas as embaixadas, e isso é extremamente relevante”, disse Jank.

Segundo dados apresentados pelo Ministério das Relações Exteriores, o agronegócio responde hoje por 40% das vendas externas do Brasil. Em termos globais, a agropecuária brasileira está envolvida na alimentação de 800 milhões de pessoas em todo o mundo.

Hoje, o Brasil é o 4º maior produtor de grãos, o 2º maior exportador de carnes, o maior exportador de carne de frango, o maior produtor mundial de soja e o maior exportador líquido de alimentos. No total, 152 países do mundo são abastecidos por nossos produtos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/02/2022

PORTOS DA CAROLINA DO SUL TEM RECORDE DE JANEIRO PARA CONTÊINERES

Fonte: South Carolina Ports (9 de fevereiro de 2022)



Foto: Inglês Purcell/SC

Os portos da Carolina do Sul tiveram um janeiro recorde de contêineres movimentados no porto de Charleston, após uma quantidade sem precedentes de cargas movimentadas em 2021.

A SC Ports movimentou 226.515 unidades de contêineres equivalentes a vinte pés (TEUs) no Terminal Wando Welch, Terminal North Charleston e Terminal Hugh K. Leatherman em janeiro, um aumento de 4,7% ano a ano. A SC Ports movimentou

mais de 1,64 milhão de TEUs até agora no ano fiscal de 2022, de julho a janeiro, um aumento de quase 15% ano a ano.

A SC Ports movimentou 125.452 contêineres de píer – o que representa contêineres de qualquer tamanho – em janeiro, um aumento de 3,5% em relação ao ano anterior. O porto movimentou 913.321 contêineres de cais até agora no ano fiscal de 2022, um aumento de quase 15% ano a ano.

Janeiro marcou o 11º mês consecutivo de registros mensais de contêineres ano a ano

“A cadeia de suprimentos global continua a sofrer grande pressão devido ao manuseio de quantidades sem precedentes de carga”, disse Jim Newsome, CEO da South Carolina Ports. “Com volumes recordes de movimentação, estamos enfrentando um número recorde de



contêineres de importação em nossos terminais aguardando entrega. A South Carolina Ports investiu estrategicamente em infraestrutura portuária e estamos implantando soluções criativas para garantir fluidez aos nossos clientes.”

A SC Ports movimentou 117.181 importações carregadas em janeiro, um aumento de quase 23% em relação ao ano anterior, uma vez que as importações de varejo continuam a impulsionar o crescimento sustentado de cargas à medida que os consumidores compram mais mercadorias de varejo.

Inland Port Greer registrou 9.301 movimentações ferroviárias em janeiro, enquanto Inland Port Dillon registrou 1.942 movimentações ferroviárias no mês passado. Combinados, os portos do interior lidaram com 101.913 movimentos ferroviários até agora no ano fiscal de 2022.

Os volumes de veículos aumentaram quase 16% ano a ano, com 14.172 veículos movimentados no Columbus Street Terminal em janeiro.

A SC Ports teve três escalas em janeiro e também recebeu de volta seu navio de origem, o Carnival Sunshine. No total, o Porto movimentou 9.490 passageiros de cruzeiros no mês passado.

A primeira remessa de chassis para SMART Chassis Pool chegou em janeiro

A SC Ports recebeu sua primeira remessa de mais de 700 chassis em janeiro, marcando um marco significativo no desenvolvimento contínuo da frota de chassis SMART pertencente e operada pela SC Ports. Os portos da Carolina do Sul continuarão recebendo equipamentos de chassi ao longo de 2022, à medida que o porto constrói sua frota até o lançamento completo do conjunto de chassis SMART em abril de 2023.

“A entrega desses chassis marca uma nova era para os portos da Carolina do Sul”, disse Barbara Melvin, COO da South Carolina Ports. “Com o lançamento do conjunto de chassis em 2023, a South Carolina Ports aumentará a confiabilidade, segurança, qualidade e disponibilidade dos equipamentos para o benefício das transportadoras e clientes.”

Sobre a Autoridade Portuária da Carolina do Sul

A Autoridade Portuária da Carolina do Sul, estabelecida pela Assembléia Geral do estado em 1942, possui e opera instalações portuárias e intermodais em Charleston, Dillon, Georgetown e Greer. Como um motor de desenvolvimento econômico para o estado, as operações portuárias facilitam 225.000 empregos em todo o estado e geram quase US\$ 63,4 bilhões em atividade econômica anual. SC Ports em breve será o lar do porto mais profundo da costa leste dos EUA, com 52 pés. A SC Ports é líder do setor no fornecimento de agilidade no mercado, processos contínuos e flexibilidade para garantir operações confiáveis, manuseio de grandes navios, alcance eficiente do mercado e responsabilidade ambiental. Visite www.scspa.com para saber mais sobre as Portas SC.

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

Data: 09/02/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CADE ENCAMINHA REPRESENTAÇÃO DO MPF À SG PARA ABERTURA DE INQUÉRITO CONTRA TELES



O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou o encaminhamento da representação do Ministério Público Federal (MPF) à Superintendência-Geral (SG) do órgão, para que a área técnica abra um inquérito administrativo contra as teles envolvidas na compra da Oi.

No último fim de semana, o representante do MPF junto ao Cade, Waldir Alves, requereu a abertura de dois processos contra Vivo, Claro e TIM: um para apurar a existência de conduta combinada entre as empresas e “eventuais práticas exclusionárias”.

Outra investigação para averiguar se as operadoras comunicaram o Cade sobre a operação dentro do prazo definido na lei.

Na avaliação dos conselheiros do Cade, as suspeitas apresentadas pelo MPF são graves e demandam aprofundamento por parte do órgão responsável pela defesa da concorrência.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/02/2022

FLUXO CAMBIAL TOTAL NO ANO ATÉ 4 DE FEVEREIRO É POSITIVO EM US\$ 5,725 BI, DIZ BC

O fluxo cambial registrado em 2022, até 4 de fevereiro, para o Brasil ficou positivo em US\$ 5,725 bilhões, informou nesta quarta-feira, 9, o Banco Central (BC). No mesmo período do ano passado, o resultado era positivo em US\$ 3,562 bilhões. No ano fechado de 2021, houve entrada líquida de US\$ 6,134 bilhões.

O canal financeiro apresentou entradas líquidas de US\$ 9,465 bilhões no período. Isso é resultado de aportes no valor de US\$ 53,675 bilhões e de retiradas no total de US\$ 44,209 bilhões. O segmento reúne os investimentos estrangeiros diretos e em carteira, remessas de lucro e pagamento de juros, entre outras operações.

No comércio exterior, o saldo em 2022, até 4 de fevereiro, foi negativo em US\$ 3,740 bilhões, com importações de US\$ 21,349 bilhões e exportações de US\$ 17,608 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 2,876 bilhões em Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC), US\$ 2,888 bilhões em Pagamento Antecipado (PA) e US\$ 11,844 bilhões em outras entradas.

Janeiro

Depois de encerrar dezembro com saídas líquidas de US\$ 9,946 bilhões, o fluxo cambial registrado em janeiro para o Brasil ficou positivo em US\$ 1,493 bilhão, informou o Banco Central.

O canal financeiro apresentou entradas líquidas de US\$ 5,611 bilhões no período. Isso é resultado de aportes no valor de US\$ 43,315 bilhões e de retiradas no total de US\$ 37,704 bilhões.

No comércio exterior, o saldo em janeiro foi negativo em US\$ 4,118 bilhões, com importações de US\$ 18,773 bilhões e exportações de US\$ 14,654 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 2,324 bilhões em ACC, US\$ 2,389 bilhões em Pagamento Antecipado e US\$ 9,942 bilhões em outras entradas.

Semana

O fluxo cambial registrado na semana passada (de 31 de janeiro a 4 de fevereiro) para o Brasil ficou positivo em US\$ 4,936 bilhões, informou o Banco Central.

O canal financeiro apresentou entradas líquidas de US\$ 4,569 bilhões no período. Isso é resultado de aportes no valor de US\$ 13,503 bilhões e de retiradas no total de US\$ 8,934 bilhões.



No comércio exterior, o saldo na semana passada foi positivo em US\$ 368 milhões, com importações de US\$ 3,337 bilhões e exportações de US\$ 3,705 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 612 milhões em ACC, US\$ 783 milhões em Pagamento Antecipado e US\$ 2,310 bilhões em outras entradas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/02/2022

LOURÃO: PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS NÃO É ‘NÓ GÓRDIO’ PARA PREÇO DE COMBUSTÍVEIS

O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, afirmou nesta quarta-feira, 9, em entrevista à CNN Brasil que a privatização da Petrobras não é “o nó górdio” (dificuldade aparentemente sem solução) do problema da alta dos preços dos combustíveis no Brasil.

Mais cedo, em evento no Nordeste, o presidente da República, Jair Bolsonaro, repetiu que gostaria de se livrar da estatal por ser responsabilizado pelo salto dos valores cobrados nas bombas – de acordo com ele, algo fora de sua alçada.

“Não vejo que a privatização da Petrobras seja o nó górdio do problema de combustíveis. Vamos lembrar que nós exportamos petróleo bruto e importamos combustível. É uma das razões do encarecimento”, afirmou Mourão. “Parcela da população entende que combustível subiu fruto do aumento da alta do petróleo”, acrescentou.

A privatização da Petrobras é uma das bandeiras de campanha do governador de São Paulo e pré-candidato à Presidência da República, João Doria (PSDB).

Mourão ainda se disse favorável à redução do IPI para favorecer a indústria brasileira. “Estou ao lado do que pensa o ministro Paulo Guedes da Economia”, afirmou o vice-presidente na entrevista.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/02/2022

EMPREGADOS DA ELETROBRAS SEGUEM TST E SUSPENDEM GREVE

Por Denise Luna

Os empregados da Eletrobras decidiram na terça-feira, 8, em assembleia, suspender a greve iniciada no dia 17 de janeiro, seguindo indicação do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que estabeleceu o prazo de 30 dias para que a estatal negocie com a categoria as mudanças pretendidas no plano de saúde da empresa.

A paralisação, que segundo a Associação dos Empregados da Eletrobras (Aeel) teve adesão maciça, mas sem balanço do movimento por parte da empresa, teve como motivação o aumento da contribuição dos empregados ao plano de saúde, de 10% para 40%, a partir de fevereiro.

Se a empresa não negociar no prazo estipulado pelo TST, o órgão poderá intervir no conflito.

O Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Energia do Rio de Janeiro e Região (Sintergia-RJ) afirmou em nota nesta quarta-feira, 9, que não vai aceitar desconto dos dias parados e que a greve será retomada se a estatal entender que deve realizar o desconto.

Segundo o Sintergia, “essa parada (na greve) nos dá tempo para refletir o que foi feito até hoje e o que será feito após o prazo de negociação, caso a empresa insista em cortar direitos adquiridos”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/02/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

VIAGEM DE BOLSONARO A NORDESTE DÁ LARGADA PARA CAMPANHA EXTRAOFICIAL

Por Reuters



O discurso, no entanto, não foi transmitido em suas redes sociais. Um vídeo publicado depois em suas contas mostra sua chegada, mas deixou de fora a fala do presidente (Imagem: Reuters/Ueslei Marcelino)

Em dois dias de viagem, o presidente Jair Bolsonaro transformou seu tour nordestino em uma prévia da campanha eleitoral, com direito à comício montado por apoiadores, jingle, autoelogios e ataques a

adversários.

Apesar dos cinco meses para a campanha eleitoral efetivamente começar, Bolsonaro foi recebido em Caicó (RN), onde passou a noite, com um palanque montado, centenas de pessoas o esperando, bandeiras verde-amarela e um jingle cuja letra exaltava a fuga da “bandeira vermelha do comunismo” e dizia: Obrigada por lembrar da nossa gente do Nordeste tão carente que não votou em você. Vamos esquecer o passado e fazer o Brasil crescer.”

Não havia, na cidade, nenhum evento oficial marcado.

O presidente subiu ao palco e fez um discurso rápido a seus apoiadores. “É um colírio para nossos olhos, são as cores verde e amarela que estão estampadas em cada um de vocês. Podem ter certeza que a nossa liberdade será defendida a qualquer custo”, disse.

O discurso, no entanto, não foi transmitido em suas redes sociais. Um vídeo publicado depois em suas contas mostra sua chegada, mas deixou de fora a fala do presidente.

Nesta quarta-feira, Bolsonaro seguiu com sua viagem no Rio Grande do Norte, também em tom de campanha, primeiro com uma motociata pela manhã ainda em Caicó, uma visita à barragem de Oiticica, em Jucurutu (RN), uma cavalgada e um último evento em Jardim de Piranhas.

Ao lado do presidente, dois ministros que disputam vagas na sua chapa para concorrer a cargos no Estado, Fábio Farias, das Comunicações, e Rogério Marinho, do Desenvolvimento Regional. Ambos querem ser candidatos ao Senado no Rio Grande do Norte.

Em todos os eventos, o tom foi de campanha. Vídeos exaltando Bolsonaro pessoalmente e também Marinho foram mostrados antes dos discursos, atribuindo a ambos as obras de transposição do São Francisco.

Nos quatro eventos oficiais, Bolsonaro trouxe para si o avanço da transposição iniciada em 2007 e que seu governo pegou já com 90% concluída, acusando seus antecessores de terem desviado recursos e paralisado as obras, a quem chamou de “canalhas”, e, se não pediu abertamente votos para 2022, chegou próximo.

“Essas porcarias que me antecederam, que falavam bonito, era roubalheira o tempo todo. O que nós queremos para o Brasil a não ser fazer a coisa certa. Querem colocar o fala mansa lá? Botem. Quem vai pagar a conta? Vocês”, disse durante o discurso em Jucurutu.

O segundo evento do dia, em Jardim de Piranhas, também no Rio Grande do Norte, o pedido de votos foi explícito, através do ex-senador Magno Malta. Candidato à reeleição para o cargo em 2018, perdeu a vaga no Espírito Santo para Fabiano Contarato, hoje no PT, e foi deixado de lado na montagem do ministério por Bolsonaro.

Mas fez uma defesa apaixonada do presidente e pediu votos explicitamente.

“Precisamos reconduzir esse homem ao poder, à reeleição. Depois dele, outro conservador e depois outro conservador”, disse Malta.

Bem atrás do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva nas pesquisas de opinião com diferenças que chegam a 20 pontos percentuais, Bolsonaro tenta recuperar a popularidade com viagens às regiões em que, hoje, tem menos aprovação. O Nordeste, onde já perdeu em 2018, é a principal delas.

Até junho, de acordo com a lei eleitoral, o presidente pode usar suas viagens oficiais em inaugurações e visita a obras. Não pode, no entanto, falar de candidatura, pedir votos ou que peçam votos por ele de forma explícita, fazer comícios ou exaltar suas qualidades em outdoors e outros materiais.

Oficialmente, a campanha eleitoral começa apenas em 16 de agosto.

Fonte: *MoneyTimes*

Data: 09/02/2022

GOVERNO PUBLICA PRIORIDADES NO CONGRESSO COM REFORMAS, PRIVATIZAÇÕES E MINERAÇÃO EM TERRA INDÍGENA

Por Reuters

O governo do presidente Jair Bolsonaro publicou portaria nesta quarta-feira com a lista de sua agenda de matérias legislativas prioritárias no Congresso que pinça, entre outros, o projeto da mineração em terras indígenas, reformas tributária e trabalhista, e privatização dos Correios, além de proposta que aborda o ICMS na tentativa e reduzir a alta de preços dos combustíveis, o assunto do momento.



A lista traz o polêmico projeto do marco temporal para o reconhecimento de ocupação de terras por indígenas e projeto que altera a Consolidação das Leis do Trabalho (Imagem: Anderson Riedel/PR)

“São projetos que têm uma linha clara de ação: aperfeiçoar o funcionamento do Estado; romper entraves à atividade econômica para modernizar o Brasil e gerar empregos; e facilitar a

vida dos cidadãos”, afirmou o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR).

Muitas das medidas elencadas pela Casa Civil na portaria enfrentam resistências no Congresso caso de projeto que altera as regras do Imposto de Renda e o da privatização dos Correios, e

outros, complexos, que já se arrastam por algum tempo no Legislativo, caso da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma tributária.

Soma-se a esse cenário o fato de o Congresso sofrer uma expressiva redução em seu ritmo de votações a partir do segundo semestre, época em que deputados e senadores estarão concentrados nas eleições de outubro.

Já o projeto de lei complementar que muda o cálculo do ICMS e fixa as alíquotas, determinando que nas operações com combustíveis sujeitas ao regime de substituição tributária, as alíquotas do imposto sejam específicas, por unidade de medida adotada, definidas pelos Estados e pelo Distrito Federal para cada produto, foi pautado no plenário do Senado e está em plena discussão, na tentativa de se chegar a um texto viável para votação.

No campo da economia, o Executivo lista como prioridades, por exemplo, o marco de garantias. Na área social, lembra da medida provisória que concede benefício extra temporário do Auxílio Brasil, editada para garantir o pagamento de 400 reais para as famílias beneficiárias no ano passado, enquanto não entrava em vigor a MP que criou o Auxílio Brasil e a chamada PEC dos Precatórios, que abriu espaço fiscal para a concessão do benefício.

A lista traz o polêmico projeto do marco temporal para o reconhecimento de ocupação de terras por indígenas e projeto que altera a Consolidação das Leis do Trabalho.

Quando se trata da área ambiental, a Casa Civil elenca projeto que cria a Política Nacional sobre a Mudança do Clima e projeto que regulamenta o mercado de carbono no Brasil, além de proposta editada para dar “celeridade ao processo licitatório, flexibilidade aos contratos e atratividade ao modelo de negócio das concessões florestais”.

Para o setor agropecuário, a regularização fundiária, projeto que trata de defensivos agrícolas ou “Lei do Alimento Mais Seguro” e projeto do chamado autocontrole na produção de alimentos são colocados como prioridades.

A portaria traz ainda medidas como a que trata da renegociação de dívidas do Fies e outro que trata da modernização do setor elétrico, além de MP do “Voo Simples”, destinada ao setor aéreo.

Há ainda pautas caras a Bolsonaro e seus seguidores, como projetos que tratam do porte e da posse de armas, medida que veda a saída temporária de presos, além de uma PEC que aborda a maioria penal.

Fonte: MoneyTimes

Data: 09/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

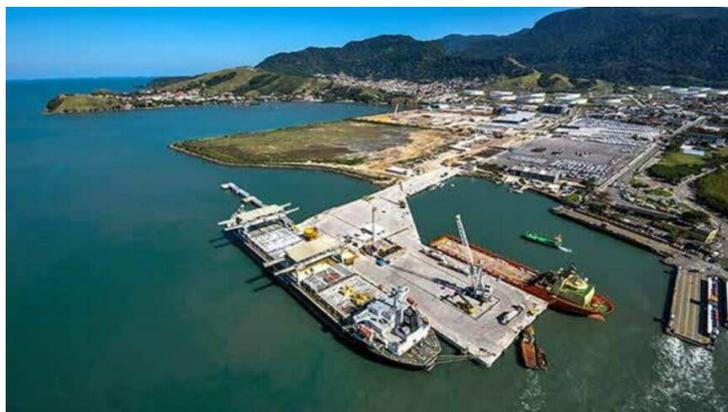
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É SUSPensa PELA JUSTIÇA FEDERAL

Por Ruth Rodrigues

Durante essa última sexta-feira, (04/02), a Justiça Federal anunciou a suspensão da consulta pública virtual organizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Governo Federal em relação à privatização do Porto de São Sebastião que ocorreria na segunda-feira, (07/02). Assim, a manifestação que ocorreu no local por parte dos trabalhadores e as

inconsistências que existem no processo levaram o órgão a suspender, por ora, essa desestatização portuária.

A Justiça Federal atendeu às manifestações ocorridas pelos trabalhadores do local e suspendeu o processo de privatização do Porto de São Sebastião, que estava sendo liderado pela Antaq



Justiça Federal atende às manifestações dos trabalhadores e suspende privatização do Porto de São Sebastião em razão de inconsistências no processo

A Antaq vem, junto do Governo Federal, em uma forte iniciativa voltada para o processo de desestatização dos portos brasileiros, visando atrair novos investimentos e empreendimentos para expandir o setor. Entre esses locais, o Porto de São Sebastião iria passar por

uma consulta pública para a privatização, mas muitos especialistas e os próprios trabalhadores do local se manifestaram contra o processo. Com isso, a Justiça Federal verificou algumas inconsistências nessa desestatização e acabou suspendendo a consulta pública que ocorreria nesta segunda-feira.

O último dia 28 de janeiro foi marcado por uma grande paralisação no Porto de São Sebastião por parte dos trabalhadores do local. A manifestação ocorreu em razão do processo de privatização do porto, o qual os funcionários afirmavam deixar de lado os colaboradores e que eles iriam, eventualmente, serem eliminados do processo e dos seus cargos. Assim, o juiz federal Gustavo Catunda Mendes avaliou a situação do processo e suspendeu a consulta pública que iria ser realizada pela Antaq em relação à desestatização do local.

Além disso, caso a decisão seja revertida no Tribunal Regional Federal de São Paulo (TRF), o processo está preparado para o enfrentamento jurídico até a última instância, no caso, do Supremo Tribunal Federal (STF). No entanto, os trabalhadores do local ainda comemoram a suspensão do processo, uma vez que a manifestação foi ouvida e as suas considerações sobre a desestatização foram atendidas pela Justiça Federal.

Privatização do Porto de São Sebastião não estava sendo devidamente transparente com a população e os colaboradores do local

O principal motivo que levou à suspensão da consulta pública em relação à privatização do Porto de São Sebastião foi a falta de transparência e de seriedade da Antaq com os colaboradores do local e com a população. Todo o processo de privatização foi levado à discussão de forma muito rápida e sem levar em consideração as necessidades dos colaboradores e da própria administração do complexo portuário.

Assim, Felipe Santana, conferente de carga e um dos organizadores do movimento de paralisação, destacou que “Eles abriram a consulta pública no dia 27 de dezembro, entre Natal e Ano Novo, pra correr por 45 dias, encerrando no início de fevereiro, quando todo mundo está de férias a Justiça e o Legislativo estão de recesso, só isso já é uma covardia”. Santana ainda afirmou, em relação aos investimentos, que “Isso ficou omissivo e confuso, não trataram da questão ambiental, não trataram de uma série de coisas que queremos debater e que não nos deram condições para tal, por absoluta falta de transparência no processo. Então agora zera tudo e vamos tentar de novo um debate sério e claro”.

Agora, a expectativa dos trabalhadores do porto é que as manifestações continuem sendo ouvidas e que a luta contra a desestatização do local continue acontecendo como o previsto. Assim, os

trabalhadores contam com apoio do deputado estadual Paulo Correia Jr., que vai levar o debate para a Assembleia Legislativa do Estado e pretende levar adiante a luta contra a privatização.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 09/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EDUARDO LEITE TENTA ATRAIR INVESTIMENTOS EM HIDROGÊNIO VERDE PARA O RS

Em visita ao embaixador da Noruega no Brasil, Odd Magne Rudd, Eduardo Leite apresentou projetos do estado para obtenção de H2V

*Por epbr * 9 de fevereiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Política energética,*

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

Em visita ao embaixador da Noruega no Brasil, Odd Magne Rudd, nessa terça (8/2), o governador do Rio Grande do Sul (RS), Eduardo Leite, apresentou ações e projetos do estado para obtenção de hidrogênio verde (H2V). Também participaram os embaixadores da Dinamarca, Nicolai Prytz, e da Finlândia, Jouko Leinonen, além do encarregado de Negócios da Suécia, ministro conselheiro Sten Engdahl.

— “Estamos estabelecendo memorandos de entendimento que permitam buscar condições de demonstração efetiva da capacidade de o estado ser um produtor de hidrogênio verde tanto pela capacidade de energia renovável como pela demanda interna”, disse o governador, que acredita que o H2V será essencial para que o RS alcance sua meta de neutralizar as emissões de carbono em 50% até 2030.

— Em dezembro, o governo gaúcho e a White Martins assinaram um memorando de entendimento para construção e operação de uma planta industrial de H2V e amônia verde no estado, e implementação do programa gaúcho Hidrogênio Verde — Construir e desenvolver energias renováveis no RS. Cotado para receber o projeto, o porto do Rio Grande, em Rio Grande, está próximo a parques eólicos offshore em licenciamento.

— Desde agosto de 2021, o governo estuda oportunidades para a produção de H2V no estado. Em novembro, Leite esteve na COP26, onde apontou o H2V como possível solução para a transição justa dos trabalhadores que hoje atuam no setor de carvão mineral. O estado concentra 88% das reservas de carvão mineral do Brasil.

— De acordo com Eduardo Leite, o Rio Grande do Sul já opera com 80% da energia renovável, sendo cerca de 20% de energia eólica.

Petrobras contrata plataforma da Yinson para offshore capixaba A Petrobras anunciou na segunda (7/2) que assinou contrato com a Yinson Production para afretamento e prestação de serviços do FPSO, que será instalado no projeto Integrado do Parque das Baleias, no campo de Jubarte, na parte capixaba da Bacia de Campos.

— A previsão é que a plataforma, que terá capacidades de processamento de 100 mil barris de óleo e de 5 milhões de m³ de gás por dia, entre em operação no quarto trimestre de 2024.



Enauta contrata sonda para Atlanta A Enauta contratou a sonda de perfuração Alpha Star, da Constellation, para perfurar o quarto poço do Sistema de Produção Antecipada (SPA) do campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos. O valor do contrato é estimado em até US\$ 23 milhões, e o início da perfuração está previsto para o quarto trimestre.

— O prazo estimado para a perfuração é de cerca de 60 dias. Contudo, o contrato pode ser estendido por mais 150 dias, para a perfuração de mais dois poços produtores e remanejamento de linhas.

— Atlanta é operado pela Enauta, que detém 100% do ativo. Em 24 de janeiro, a empresa anunciou a compra do FPSO OSX-2 para o sistema definitivo de produção do campo.

Produção da PetroRio aumenta em janeiro A PetroRio registrou produção média de 34.897 barris de óleo equivalente por dia (boepd) em janeiro, de acordo com dados operacionais preliminares e não auditados.

— O volume é 14,9% maior que os 30.362 boepd registrados em janeiro de 2021 e 2% superior ao volume médio de dezembro do ano passado, de 34.180 boepd.

— De acordo com a empresa, a produção do cluster Polvo/TBMT, na Bacia de Campos, foi impactada pelo workover do poço OGX-44HP, em Tubarão Martelo, finalizado em meados de janeiro.

Antaq suspende leilão para terminal de GNL em Suape O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery Filho, determinou a suspensão da concorrência para a instalação de um terminal de GNL no Porto de Suape, em Pernambuco. As informações foram antecipadas pelo político epr, serviço exclusivo para empresas da agência epr.

— As propostas comerciais da licitação, iniciada em 2021, seriam abertas nessa terça (8/2). A suspensão é cautelar e a decisão inclui a determinação que as regras da licitação sejam analisadas pela Superintendência de Outorgas para “análise conclusiva”.

Mudança no comando da Prumo A Prumo Logística, responsável pelo desenvolvimento do Porto do Açu, anunciou nessa terça (8/2) que Tadeu Fraga deixará o cargo de diretor-presidente da companhia e irá integrar seu Conselho de Administração. Rogério Zampronha será o novo CEO, a partir do final de março.

— Fraga atuou por 34 anos na Petrobras. Foi para o Grupo Prumo em 2016, onde foi CEO das subsidiárias DOME e Porto do Açu Operações antes de assumir, em 2019, a presidência da holding e o comando dos conselhos dessas e de outras subsidiárias.

— Zampronha foi presidente da Schneider Electric Brasil e presidente para a América do Sul da Vestas. Esteve à frente da Omega Desenvolvimento, que atua no desenvolvimento, estruturação e implantação de projetos eólicos, solares e PCHs.

Guedes diz ter “simpatia” por subsídio de R\$ 20 bi para diesel O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que a pasta tem “simpatia” pela proposta de zerar os tributos do óleo diesel para segurar o impacto da alta dos preços aos consumidores em 2022, durante a corrida eleitoral. Em entrevista ao Estado de S. Paulo, Guedes afirmou que a desoneração do PIS/Cofins do diesel B e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) custaria R\$ 27 bilhões ao governo, cerca de 0,2% do PIB.

— Apenas a desoneração do diesel, se contida dentro do melhor cenário traçado pela Economia, deve ficar entre R\$ 18 bilhões e R\$ 20 bilhões.



— Guedes tenta evitar o andamento de duas propostas de emenda constitucional (PECs) semelhantes — uma na Câmara, relatada pelo deputado Christino Aureo (PP/RJ), e outra no Senado, relatada pelo senador Carlos Fávaro (PSD/MT) — com desonerações mais amplas para o setor de combustíveis. Ambas, porém, tem apoio da ala política do governo, em especial da Casa Civil.

Senado deve pautar PLs sobre combustíveis na próxima semana O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, disse que houve uma reunião na manhã dessa terça (8/2) entre integrantes da equipe econômica do governo e o senador Jean Paul Prates (PT-RN), que é relator de dois projetos sobre os preços dos combustíveis na casa: o PL 1.472/2021e o PLP 11/2020.

— “É muito importante neste momento termos convergência e alinhamento, para conciliação de interesses. A equipe econômica está sensível à necessidade de ceder em alguns pontos. Minha intenção é pautar os dois projetos na próxima semana”, disse ele. Agência Senado

O petróleo encerrou a terça (8/2) em queda de mais de 2%, com a redução das tensões entre Ucrânia e Rússia. Um possível acordo nuclear com o Irã também ajuda a aliviar a pressão nos preços da commodity.

— O Brent para abriu registrou queda de 2,06%, a US\$ 90,78 o barril, enquanto o WTI para março recuou 2,14%, a US\$ 89,36 por barril. Valor

Alta do petróleo provoca retorno dos investimentos em shale À medida que o petróleo sobe, produtores em algumas bacias de shale de alto custo nos EUA estão comprando propriedades e adicionando sondas e equipes de fraturamento em locais abandonados no início da pandemia, há dois anos, informa a Reuters.

— Produtores estão aumentando os gastos a taxas de dois dígitos. E alguns executivos dizem que os atuais preços altos e custos relativamente baixos de serviços tornam a margem de produção a melhor em anos.

Consumo de petróleo no ano deve superar 2019, prevê o DoE O Departamento de Energia (DoE) dos EUA prevê que o consumo de petróleo no mundo crescerá 3,5 milhões de barris por dia (bpd) em 2022, a 100,6 milhões de bpd. Superaria a demanda global em 2019 — antes da pandemia de covid-19 —, de 100,3 milhões de bpd. Para 2023, a projeção é de um aumento de 1,9 milhões de bpd. Os dados são do relatório mensal da Administração de Informação de Energia do DoE, divulgado nessa terça (8/2).

— Quanto aos preços, o órgão prevê que o barril do Brent deve encerrar 2022 em US\$ 82,87, caindo para US\$ 68,48 no ano seguinte. O barril do WTI terminará 2022 em US\$ 79,35 e 2023 em US\$ 64,48, segundo o órgão. Estadão

Aneel define regras sobre bônus a quem economizou energia A diretoria da Aneel definiu nessa terça (8/2) regras sobre o pagamento do bônus a consumidores que economizaram energia elétrica no âmbito do programa de redução da demanda voluntária, criado pelo governo em 2021 e que vigorou de setembro a dezembro .

— A agência abriu espaço para que as distribuidoras possam pagar o bônus até março. Grande parte dos beneficiados receberá o desconto na conta de luz referente a janeiro. Entretanto, há algumas particularidades, como os consumidores que vivem em localidades distantes, onde a leitura dos medidores não é feita mensalmente. Estadão

— Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), os descontos deverão totalizar R\$ 2,4 bilhões.

Leilão A-4 entra em consulta pública A diretoria da Aneel também aprovou nessa terça (8/2) a abertura de consulta pública para as regras do leilão de energia nova A-4 de 2022. A consulta ficará aberta entre 10 de fevereiro e 28 de março. O leilão está previsto para 27 de maio.

— Poderão participar do A-4 empreendimentos de geração hídrica, eólica, solar e termelétricas a biomassa. Os empreendimentos contratados deverão iniciar o suprimento em 1º de janeiro de 2026. Os prazos dos contratos por quantidade serão de 15 anos para as usinas eólicas e solar, e de 20 anos para as hidrelétricas. Já a contratação na modalidade por disponibilidade valerá para as térmicas a biomassa, com prazo de 20 anos. Estadão

Urca investe R\$ 45 milhões em CO2 verde a partir de biometano O Grupo Urca Energia vai construir uma usina de produção de gás carbônico (CO2) verde a partir de biometano proveniente de um aterro sanitário em Seropédica, no Rio de Janeiro.

— O investimento esperado para construção e aquisição dos equipamentos da nova planta de CO2 verde é de R\$ 45 milhões e faz parte da alocação de R\$ 1,2 bilhão na Gás Verde — empresa recém-adquirida pela Urca Energia.

— A expectativa é que a usina comece a operar em 18 meses. A planta vai gerar cerca de 100 toneladas de gás carbônico verde por dia, o que representa aproximadamente 10% do consumo diário do Brasil, que é de 1.100 toneladas.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 09/02/2022*

ANTAQ SUSPENDE LEILÃO PARA TERMINAL DE GNL EM SUAPE

Porto de Suape avalia 'ajustes' em licitação para instalação de terminal de GNL em Pernambuco; texto em atualização

Por Gustavo Gaudarde e Luiz Fernando Manso - 8 de fevereiro de 2022 - Em Mercado de gás, Política energética



Vista aérea do Porto de Suape, por Rafael Medeiros (Suape)

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery Filho, determinou a suspensão da concorrência para a instalação de um terminal de GNL no Porto de Suape, em Pernambuco. As propostas comerciais da licitação, iniciada em 2021, seriam abertas na manhã desta terça (8).

A suspensão é cautelar e a decisão inclui a determinação que as regras da licitação sejam analisadas Superintendência de Outorgas para “análise conclusiva”.

As informações foram antecipadas pelo político epbr, serviço exclusivo para empresas da agência epbr.

O Porto de Suape confirmou a suspensão da licitação e afirma que decisão foi tomada antes da abertura das propostas comerciais para arrendamento do cais de múltiplos usos (CMU).

O complexo portuário tenta fechar desde o ano passado, por meio de um contrato de transição, a entrada de um operador para realizar obras de adequação, construção de gasoduto e instalação de uma FSRU (unidade de regaseificação de GNL).



A disputa seria feita pelo valor do pagamento mensal pelo uso do cais, com lances a partir de R\$ 700,5 mil, pelo contrato de transição de 180 dias, com obrigação de conclusão das obras em 120 dias.

O primeiro cronograma previa entrega de propostas em setembro, com conclusão da concorrência em 22 de outubro.

A licitação vem sendo adiada deste então.

A intenção original de Suape era a entrada em operação do regaseificador no primeiro trimestre deste ano, meta já inviabilizada.

Além de obras de adequação de um cais de múltiplos usos do porto, há necessidade de contratação, desembarço e instalação da unidade de regaseificação, que virá do exterior, e construção de um gasoduto para interligação com ponto de entrega de gás em Suape.

Inicialmente, Suape havia ignorado a necessidade de consulta à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em razão de o projeto envolver a instalação de um terminal de GNL.

A consulta foi concluída no fim do ano passado e a concorrência, agora suspensa, foi adiada para janeiro e, posteriormente, para fevereiro.

Suape avalia 'ajustes' em licitação para terminal de GNL

Em nota, Suape afirmou que “está avaliando o teor da medida encaminhada pelo órgão regulador [Antaq], para análise ou possíveis ajustes necessários”. E defendeu o edital.

“O Processo de Seleção Simplificada foi elaborado nos termos dos artigos 46 e seguintes da Resolução Normativa Antaq nº 07/2016”. A norma estabelece as regras para exploração de áreas nos portos organizados.

“Suape esclarece que o processo para escolha da pessoa jurídica, de direito público ou privado, foi paralisado antes da abertura dos envelopes com as propostas para o Contrato de Transição para exploração da referida área, destinada à implantação de Terminal Público de Gás Natural Liquefeito (GNL)”, diz a nota.

Cinco grupos manifestaram interesse no terminal de Suape

Ao menos até o fim do ano passado, cinco grupos haviam manifestado interesse na instalação do terminal GNL no Porto de Suape: Oncorp, New Fortress Energy (NFE), Compass Gás e Energia (Cosan), TotalEnergies e Sonne Energias Renováveis.

Neste momento, a intenção é fechar um contrato de transição pelo direito de uso de um cais desocupado em Suape. Serão necessárias obras para adequar a instalação de uma FSRU, unidade flutuante de regaseificação, além da conexão por gasodutos.

A exigência é que a adequação seja feita em, no máximo, 120 dias, o que permitiria a operação do novo terminal de GNL brasileiro no início do ano que vem.

Duas das empresas, Oncorp e NFE, já anunciaram novos negócios contando com a entrada em Suape.

A Oncorp havia manifestado à Suape o entendimento de ser a única empresa na disputa capaz de atender aos requisitos de Suape. Defende que é a concorrente em fase mais adiantada para instalar a FSRU e iniciar o suprimento de gás para Copergás.

A empresa tem um acordo com a Shell, para atender à distribuidora.

Em agosto do ano passado, a Shell assinou um acordo de suprimento de gás natural com a Copergás de 750 mil m³ diários e a partir de janeiro de 2022 e de 1 milhão de m³ diários em 2023 na chamada pública aberta pela distribuidora.

“Segunda maior produtora de gás natural no Brasil, a Shell possui também um dos maiores portfólios globais de Gás Natural Liquefeito (GNL), que serão as duas alternativas de suprimento para a Copergás”, comentou a Shell, em nota enviada à época.

A NFE apresentou, no início do ano passado, o projeto de instalação do terminal de GNL associado à usina térmica Ressurreição I, de 289 MW, além da conexão com a rede de distribuição da Copergás, distribuidora de Pernambuco.

Nas informações enviadas a Suape, a NFE dizia ser possível instalar a FSRU até fevereiro de 2022 e iniciar a operação no mês seguinte; e dar início à operação da UTE Ressurreição I em novembro de 2022.

Estima investimentos de R\$ 251 milhões na revitalização do cais e R\$ 3,5 bilhões em todas as fases do projeto – GNL, UTE e interligação com a rede da Copergás.

Na aquisição dos projetos da Golar no Brasil, a NFE, por meio da CH4, também comprou as UTEs Camaçari Muricy II e Pecém II, totalizando 288 MW de capacidade instalada.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 09/02/2022

CACTUS ENERGIA PLANEJA INVESTIR 5 BILHÕES DE EUROS EM PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ

Produção mensal prevista é de 10,5 mil toneladas de H₂V, além de 5,25 mil t de oxigênio verde. Operação deve iniciar em 2023

Por epbr - 8 de fevereiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Comece seu Dia, Eólica, Solar

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

O governo do Ceará e a Cactus Energia Verde assinaram nessa segunda (7/2) memorando de entendimento para produção de hidrogênio verde (H₂V) no Complexo Portuário de Pecém.

São investimentos estimados em 5 bilhões de euros, para produzir mensalmente 10,5 mil toneladas de H₂V, além de 5,25 mil toneladas de oxigênio verde. A intenção é iniciar a operação em 2023.

— Para produzir o hidrogênio e o oxigênio verdes, pretende utilizar a energia produzida por dois parques — um solar e um eólico offshore —, com potência total de 3,6 GW.

— Parte do fornecimento elétrico virá do Parque Fotovoltaico Uruquê (2,4 GW), a ser instalado nos municípios de Jaguaratama e Umari. A outra parte será fornecida por um parque eólico offshore — que também teve seu memorando de entendimento assinado — de 1,2 GW, em desenvolvimento em Camocim.

— A planta de H₂V da Cactus Energia deverá gerar 5 mil empregos diretos durante sua construção e manutenção e 600 postos de trabalho em sua fase de operação.

— Foi o 15º memorando para a produção de hidrogênio verde assinado pelo governo do Ceará, estado que lidera os projetos dessa modalidade. Além da Cactus, o governo cearense assinou acordos com a AES e a Total Eren, entre outras empresas.



Memorandos de H2V assinados com o Ceará

1. ENEGIX Energy
2. White Martins/Linde
3. Qair
4. Fortescue
5. Neenergia
6. Eneva
7. Diferencial
8. Hytron
9. H2Helium
10. Engie
11. Transhydrogen Alliance
12. EDP
13. AES
14. Total Eren
15. Cactus Energia Verde

— “Essa tem sido uma grande estratégia que o Ceará tem partido na frente. O maior objetivo de tudo isso é gerar oportunidade. Fazer com que nosso estado possa crescer, se desenvolver e gerar empregos”, destacou o governador Camilo Santana.

Reservas da PetroReconcavo aumentam 5,6% A PetroReconcavo anunciou reservas provadas de 123,4 milhões de barris de óleo equivalente (MMboe) em 31 de dezembro de 2021, de acordo com certificação de reservas e recursos elaborada pela consultoria independente Netherland, Sewell & Associates, Inc. (NSAI). O volume é 5,6% superior aos 116,8 MMboe certificados no final de 2020.

— Considerando apenas as reservas brutas de óleo e gás de titularidade da companhia (Working Interest) classificadas como 2P (provadas + prováveis), houve um incremento de 5,3 MMboe em reservas com relação ao relatório anterior.

— Considerando a produção total bruta acumulada nos campos da PetroReconcavo em 2021, de 5,5 MMBOE, o volume total de reservas incrementais geradas foi de 10,8 MMboe — uma taxa de reposição de reservas 2P (Reserves Replacement Ratio – “RRR”) de 196%.

Vibra e Prisma formam fundo de investimento imobiliário com postos A Vibra Energia (ex-BR) e a Prisma Capital fecharam acordo para constituir um Fundo de Investimento Imobiliário que receberá o aporte de imóveis da Vibra, todos postos com bandeira Petrobras. Serão até 238 imóveis, com valuation inicial de R\$ 643,6 milhões.

— A operação prevê a monetização dos imóveis em três etapas. Primeiro, com o aporte dos imóveis no fundo, com posterior aquisição de 15% das cotas pela Prisma, que vai assumir a gestão operacional da carteira. Adicionalmente, pode haver monetização imediata de parte dos imóveis, com sua venda direta aos atuais operadores dos postos. Essas etapas vão até dezembro de 2023.

— Por fim, a partir de janeiro de 2024, o fundo poderá ser listado no mercado e oferecido a investidores e público em geral através de uma oferta pública.

Preços dos combustíveis da Petrobras já estão 12% defasados, diz Abicom Com a alta do câmbio e dos preços de referência da gasolina e do diesel no mercado internacional, a defasagem dos preços da Petrobras no mercado interno já atinge 12%, segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom).

— Para equiparar os preços ao mercado externo, segundo a Abicom, a Petrobras deveria elevar em média o litro da gasolina em R\$ 0,45 e o do diesel em R\$ 0,50. Estarão



— Nessa segunda (7/2), o petróleo fechou em baixa, após ganho acumulado de 6% na semana passada. O Brent para abril cedeu 0,62% (US\$ 0,58), a US\$ 92,69 o barril e o WTI para março caiu 1,07% (US\$ 0,99), a US\$ 91,32 o barril. Estadão

PPI está fora do debate sobre combustíveis, diz Credit Suisse O Credit Suisse destacou que as propostas em discussão na Câmara e no Senado sobre os preços dos combustíveis não questionam ou propõem mudanças na política adotada pela Petrobras desde outubro de 2016, que se baseia no Preço de Paridade de Importação (PPI). Para o banco, é uma boa notícia para a petroleira e, conseqüentemente, para seus acionistas.

— “Em nossa visão, propostas que não interferem diretamente na política de preços da Petrobras são positivas para as ações, uma vez que isolam a companhia do debate político”, escrevem os analistas Regis Cardoso e Marcelo Gumiero. Valor

— Nessa segunda (7/2), o presidente da Petrobras, general Joaquim Silva e Luna, se reuniu com o relator da PEC dos Combustíveis na Câmara, deputado Christino Áureo (PP-RJ). A proposta foi elaborada na Casa Civil.

— Para Silva e Luna, “nesse momento de preços muito altos de combustíveis, e sem perspectiva de baixa no curto prazo, por razões muito mais externas do que internas, há que se encontrar uma saída temporária, via tributos. Entendo que essa PEC do deputado Christino Áureo contribui muito. O parlamento aperfeiçoa”, disse à CNN.

Ação trabalhista contra a Petrobras volta à pauta do STF O ministro Luís Roberto Barroso não deve participar do julgamento da maior ação trabalhista da Petrobras, que começa na sexta (11/2) no plenário virtual do Supremo Tribunal Federal (STF). De acordo com sua assessoria, o ministro vai se declarar suspeito, como tem feito em ações envolvendo a petroleira. Só participarão do julgamento os ministros Alexandre de Moraes (relator e autor da decisão que será julgada), Rosa Weber, Cármen Lúcia e Dias Toffoli. Jota

— O processo envolve o cálculo de remuneração acertado em um acordo coletivo de 2007, chamado de Remuneração Mínima por Nível e Regime (RMNR), e que vinha sendo aplicado pela empresa. Quando o TST julgou o caso, em junho de 2018, o impacto estimado para a estatal era de R\$ 17,2 bilhões, sendo R\$ 15,2 bilhões para corrigir os salários retroativamente. A empresa, no entanto, atualizou a conta e incluiu entre suas provisões de 2021 o valor de R\$ 46 bilhões. Consultor Jurídico

— O Sindicato dos Petroleiros do Estado da Bahia (Sindipetro-BA) protocolou, na sexta (4/2) um pedido para que o julgamento não ocorra no plenário virtual, mas sim, no presencial. O relator ainda não se pronunciou sobre o pedido.

Shell e Gerdau anunciam joint-venture para parque solar em MG A Shell e a Gerdau firmaram acordo vinculante para formar uma joint-venture 50/50 para desenvolvimento, construção e operação de um novo parque solar em Minas Gerais, a ser construído em 2023. O acordo ainda depende de aprovação de condições precedentes, como a aprovação das autoridades regulatória e concorrencial brasileira

— O parque deverá ter capacidade instalada de cerca de 260MWp e fornecerá 50% do volume produzido para unidades de produção de aço da Gerdau no Brasil, na modalidade de autoprodução. A outra metade será negociada no mercado livre por meio da Shell Energy Brasil, comercializadora de energia da Shell.

— A parceria poderá viabilizar o desenvolvimento de um terço da capacidade total do parque solar. A Shell seguirá buscando outros clientes de longo prazo para endereçar o volume remanescente do complexo.

Mercado livre pode não ser bom para todos, diz o Acende Brasil Estudo do Instituto Acende Brasil aponta que a migração para o mercado livre de energia pode não ser garantia de melhorias e preços mais baixos para todos. A ampliação do ambiente livre, com inclusão dos consumidores residenciais, é uma das propostas da modernização do setor elétrico brasileiro.

— Ao revisar as experiências em outros países, o estudo concluiu que, embora a livre escolha traga bons resultados para alguns clientes, há desafios para que haja uma abertura bem-sucedida, como a maior participação dos clientes.

— “O desenvolvimento do mercado varejista precisa ser fomentado. O mercado precisa ser acompanhado e medidas precisam ser tomadas para facilitar a comparação de preços entre os diversos comercializadores, assegurar a segurança do mercado e minimizar os custos de transação”, diz o Acende Brasil. Estadão

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PACHECO DEFENDE CAMINHOS ALTERNATIVOS ÀS PEC KAMIKAZE E DOS COMBUSTÍVEIS

Segundo o senador, o Congresso vai analisar na próxima semana duas propostas já em tramitação em ambas as Casas que já poderiam aliviar o problema dos combustíveis

Por Camila Zarur



Pacheco defende caminhos alternativos às PEC Kamikaze e dos Combustíveis Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu nesta terça-feira caminhos alternativos às PECs "Kamikaze" e dos Combustíveis. Segundo o senador, o Congresso vai analisar na próxima semana duas propostas já em tramitação em ambas as Casas que já poderiam aliviar o problema dos combustíveis.

Incerteza: Líderes do governo no Congresso se dividem sobre 'PEC Kamikaze', que reduz impostos de combustíveis e dá bolsa a caminhoneiros

— Há tanto uma iniciativa na Câmara quanto uma iniciativa do senador Carlos Fávaro no Senado. Nós temos que avaliar a necessidade de apreciar mais algum ponto que seja de índole constitucional. Se eventualmente nós conseguimos materializar todas essas iniciativas em proposições infraconstitucionais, não haveria, em tese, a necessidade da PEC. Mas essa é uma avaliação que nós vamos fazer a partir do debate do PLP 11 e do outro projeto de lei.

De acordo com o senador, há três frentes que precisam ser avaliadas: o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o impacto da tributação federal, sobretudo em relação ao óleo diesel e ao gás de cozinha, e a equalização das contas, isto é, criar um fundo para estabilizar os preços.

Pacheco afirma que os três pontos já estão contemplados nos Projeto de Lei Complementar (PLP) 11, de relatoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN), e no Projeto de Lei (PL) do senador Rogério Carvalho (PT-SE), que define uma política de preços para os combustíveis no país.

São esses dois projetos que estarão na pauta da sessão do Congresso, marcada para terça-feira da semana que vem, segundo afirmou Pacheco. O presidente do Senado, porém, ponderou que, caso seja necessária alguma alteração constitucional, a chamada "PEC Kamikaze" já tem assinaturas suficientes para tramitar na Casa:

— Eventualmente se houver alguma coisa que remanesça, que demande uma alteração constitucional, a PEC já está aí com as assinaturas suficientes pra ser tramitada dentro da urgência necessária.

Pacheco também comentou sobre as críticas do ministro da Economia, Paulo Guedes, à PEC apresentado no Senado e que contou com a assinatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), filho do presidente, Jair Bolsonaro (PL).

— Acho que a PEC idealizada por um senador e com a adesão de outros vinte e seis senadores ela é no mínimo respeitada. Nós temos que considerá-la como algo que precisa ser apreciado, que precisa ser amadurecido, e não necessariamente demonizada. Não necessariamente também será ela o instrumento capaz de dar solução ao problema. Podemos até chegar à conclusão que não será. Mas esta conclusão de que ela pode não ser o problema deve ser feita a partir de um estudo, do debate, da conversa com o Ministério da Economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2022

LÍDERES DO GOVERNO NO CONGRESSO SE DIVIDEM SOBRE 'PEC KAMIKAZE', QUE REDUZ IMPOSTOS DE COMBUSTÍVEIS

Barros critica proposta e minimiza assinatura de Flávio Bolsonaro na proposta, mas outros governistas defendem negociação sobre projeto que Guedes chama de 'bomba fiscal'

Por Camila Zarur, Julia Lindner e Manoel Ventura



Líder do governo na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros Foto: PABLO JACOB / Agência O Globo

BRASÍLIA — Lideranças do governo Jair Bolsonaro divergem sobre a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do Senado, que propõe uma ampla redução de impostos sobre os combustíveis, cria auxílio para caminhoneiros e transporte público e amplia subsídio ao gás de cozinha.

Apelidada na equipe econômica de "PEC Kamikaze" e considerada uma "bomba fiscal" pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, a medida tem impacto total superior a R\$ 100 bilhões ao ano, nas contas da equipe econômica.

Apesar da oposição do titular da Economia, a PEC recebeu a assinatura do filho do presidente, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), e é defendida por outros parlamentares influentes da base governista — como o líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), Marcos Rogério (PL-RO) e Luiz Carlos Heinze (PP-RS). Já o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu caminhos alternativos às PECs Kamikaze e dos Combustíveis.



Alguns parlamentares chegaram a criticar Guedes abertamente. Até o momento, 31 senadores já assinaram a PEC. Nesta conta estão quatro senadores do PL, mesmo partido de Bolsonaro, três do PP e um do Republicanos — o único representante do partido na Casa. As três siglas fazem parte da base do governo e do bloco conhecido no Congresso como centrão.

INFLAÇÃO PESOU NO BOLSO DO BRASILEIRO EM 2021. VEJA QUAIS FORAM OS PRINCIPAIS VILÕES 1 de 6

Os combustíveis foram os principais vilões da inflação em 2021. O etanol disparou 62,23% no ano passado. Já a gasolina, 47,49%. O gás de botijão subiu 36,99%. São preços que influenciam outros preços na economia Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349948-b19-129/FT1086A/96251269_BRASILSanto-AndreSP18-11-2021Fiscalizacao-em-posto-de-combustivel-flagra-gasolina.jpg

Com a alta nos preços dos combustíveis, o grupo dos transportes teve alta forte em 2021, pesando no bolso dos mais pobres. A alta acumulada foi de 21,03% Foto: Fabiano Rocha / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349953-272-fc9/FT1086A/96747936_RI-Rio-de-Janeiro-RJ-20-12-2021Onibus-que-deveriam-ter-Ar-condicionado-e-nao-tem-Passage.jpg

Entre os gêneros alimentícios, o café foi um dos que mais encareceram em 2021. Os alimentos formam um dos grupos de maior alta de preços na composição do IPCA: subiram 14% no ano passado. As bebidas ficaram, em média, 7,94% mais caras. Foto: Arquivo

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349947-0b8-20d/FT1086A/96581639.jpg>

Até mesmo o churrasco, uma das principais escolhas de lazer do brasileiro nas horas vagas, ficou salgado em 2021. As carnes subiram 8,45% em média no ano passado Foto: Fábio Rossi / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349992-f02-79b/FT1086A/95371307_ZS-Rio-de-Janeiro-RJ-21-09-2021-Edicao-Especial-Aqua-na-BocaChurrascaria-Majorica-Ernest.jpg

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349949-606-60a/FT1086A/95481238_Electricity-transmission-towers-are-pictured-near-Beijings-Central-Business-District-CBD-C.jpg

Outro item essencial no orçamento do brasileiro, a energia elétrica disparou em 2021 sob efeito da crise hídrica, que limitou a operação de hidrelétricas. No ano, tarifa de eletricidade residencial subiu 21,21% Foto: TINGSHU WANG / Reuters

A inflação fez disparar o IGP-M, índice que reajusta contratos de aluguel, que tiveram alta média de 6,96% segundo o IBGE. Além disso, preços de material de construção encareceram imóveis novos e reformas. Resultado: o grupo habitação acumulou alta de 13,05% em 2021. Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25349950-5a7-50a/FT1086A/95604063_RIRio-de-Janeiro-06-10-2021-Extra-extraCentro-do-Rio-de-Janeiro-Predios-com-Pao-de-Ac.jpg

O líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), afirmou que o Executivo é contra a "PEC Kamikaze", ainda que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) tenha apoiado a iniciativa.

— O governo é contra. Pergunta para o ministro Paulo Guedes. O governo é contra. Qualquer texto — enfatizou Barros, lembrando que o presidente Jair Bolsonaro tem defendido a desoneração dos combustíveis.

Por que o apelido 'Kamikaze'?

A "PEC Kamikaze", que tramita no Senado, recebeu este apelido entre críticos da proposta no governo em referência aos pilotos japoneses encarregados de ataques suicidas no fim da Segunda Guerra Mundial. Isso devido ao fato de a equipe econômica acreditar que a "bondade" econômica que ela traria seria revertida com alta dos juros, da inflação e do dólar.



Nessa visão, em vez de beneficiar a economia, ela poderia piorar o cenário, inclusive o eventual ganho de popularidade do presidente neste ano eleitoral.

Além dela, há a PEC dos Combustíveis da Câmara, que permite zerar os tributos sobre todos os combustíveis a um custo fiscal estimado de R\$ 54 bilhões.

Essa proposta foi apresentada pelo deputado Christino Aureo (PP-RJ), mas o texto foi escrito na Casa Civil da Presidência da República, chefiada pelo senador licenciado Ciro Nogueira (PP-PI), com aval de Bolsonaro.

Equipe de Guedes prefere outra saída

Para a equipe de Guedes, o ideal seria um terceiro projeto, mais modesto, retirando impostos apenas do diesel.

Guedes afirmou em entrevista ao jornal O Estado de S. Paulo publicada nesta terça-feira que a proposta do Senado assinada pelo filho do presidente da República é "uma bomba fiscal".

Relator da PEC reage a Guedes: 'Kamikaze é a política econômica dele'

A PEC Kamikaze foi apresentada pelo senador Carlos Fávaro (PSD-MT) na semana passada e já conta com as assinaturas necessárias para tramitar no Senado.

Nesta terça-feira, Fávaro rebateu as declarações de Guedes com críticas à política econômica liderada pelo ministro.

— Eu esperava mais respeito pelo ministro da Economia, mas eu posso dizer com toda certeza que kamikaze é a política econômica que ele pratica contra o povo brasileiro, que levou 17 milhões de brasileiros para a fila do ossinho — afirmou.

Ele disse que a assinatura de Flávio Bolsonaro mostra que a PEC não é kamikaze:

— Se o líder do governo assina, se vários senadores da base do governo e o filho do presidente assinam, mostram a preocupação com o assunto.

Barros diz que Parlamento assume iniciativa que Bolsonaro deseja

De acordo com Ricardo Barros, Bolsonaro tem o interesse de zerar os impostos federais dos combustíveis, mas o desejo do presidente vai de encontro à posição do Ministério da Economia. Por isso, diz ele, o Congresso tem tomado a iniciativa para reduzir os tributos.

— O presidente Bolsonaro disse o seguinte: "Eu quero zerar os impostos federais dos combustíveis". Como o governo não escreve o texto, porque o governo é contra, quem tem que escrever o texto para isso? A Economia. A Economia é contra, não escreve o texto. O Parlamento que está tomando a iniciativa de atender uma solução para o combate à inflação que é reduzir o combustível do óleo diesel — disse Barros.

Assinatura de Flávio não é aval, diz Barros: 'Apoio é uma coisa, governo é outra'

Questionado sobre a assinatura de Flávio na PEC, Ricardo Barros reforçou que a proposta é uma iniciativa do Parlamento e que não tem o aval do governo federal. Disse ainda que o governo pode até fazer sugestões no projeto, mas que só se pronunciará quando for apresentado o texto final das propostas.

— Apoio é uma coisa, governo é outra coisa. A Economia é contra, logo o governo não vai ser a favor. Vai sugerir eventualmente alguma alteração no texto, vai dar algum palpite com o relator? Pode ser. Mas essa iniciativa da PEC é do Parlamento — disse Barros.

E acrescentou:

— O governo só vai opinar, se for opinar, no dia que tiver o texto final. Agora, (a posição do governo) é contra.

Líder no Congresso diz que governo está 'na mesa de negociação'

O líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), por outro lado, afirmou que o governo está "na mesa de negociação para encontrar o melhor caminho" a respeito das PECs relativas aos impostos sobre combustíveis.

— A gente está entendendo que são tantas ideias, e são ideias conexas, que se complementam. Nesse momento o governo está na mesa de negociação tentando encontrar o melhor caminho — disse Gomes.

Ele acrescentou:

— Existe um momento em que todas essas ideias serão discutidas com o Ministério da Economia, Ministério de Minas e Energia e com o Congresso. O governo mantém uma boa intenção de discutir o assunto, mas vai discutir o assunto com rigor fiscal e mantendo o equilíbrio do Orçamento da União e atendendo, na ponta, aquilo que a população precisa que é a redução no preço dos combustíveis.

O senador afirmou ainda que o governo tem mantido um diálogo estreito com os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Cotato para liderança, senador diz que Guedes é 'inábil' e fala em 'caos social'

O senador Alexandre Silveira (PSD-MG), que foi convidado a ser líder do governo no Senado, também criticou a postura de Guedes a respeito da PEC.

O parlamentar, que é próximo do presidente do Senado, afirmou que Guedes é "inábil" em construir consensos e que não busca chegar a uma convergência com o Congresso sobre o tema.

— Eu acho que qualquer um que tem bom senso sabe que o povo brasileiro está sofrendo muito e que precisa de ter, por parte da equipe econômica, uma sensibilidade maior. Eu acho que o ministro Paulo Guedes erra, em vez de construir convergência sempre construir dissenso — disse Silveira.

Segundo o senador, a postura do ministro em meio à pandemia tem agravado a crise econômica e a piora na vida da população. Silveira completou que, caso nada seja feito, há o risco de um "caos social".

— Essa ortodoxia dele é que faz com que a miséria e a pobreza aumente cada vez mais em um período de pandemia. Se nós estivessemos em um momento estável, ninguém seria louco de defender medidas mais vigorosas do ponto de vista da assistência à população. Agora, nós vivemos numa guerra. Estamos em um momento em que estamos arriscados, no menor balanço do valor internacional do petróleo, a chegar com a gasolina a R\$ 10 e juros a custo. Quer dizer, se nada for feito e ficar respeitando pagamento de juros e rolagem de dívida com mais 50% do PIB, o que nós vamos chegar é a um caos social — disse.

Integrantes da base governista afirmam, sob sigilo, que Silveira teria o interesse de ser o relator desta PEC. Assim, ele faria uma "dobradinha" com Favaro e, como é indicado a líder do governo, deixaria ainda mais explícito o apoio de parte da base de Jair Bolsonaro ao texto criticado por Guedes.

Não é a primeira vez que Silveira critica Guedes e a política econômica. No dia 2 de fevereiro, ele assumiu a cadeira do senador Antonio Anastasia (PSD-MG), que se tornou integrante do Tribunal de Contas da União (TCU), com duras críticas ao Ministério da Economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2022

DIANTE DE IMPASSE COM LEILÃO DO SANTOS DUMONT, GOVERNO FEDERAL COGITA TRANSFERIR AEROPORTO PARA ESTADO DO RIO

Se grupo de trabalho não chegar a consenso, técnicos podem propor solução similar à adotada em Pampulha. Mas União perderia muito em arrecadação

Por *Geralda Doca*



Aeroporto Santos Dumont: governo federal cogita transferir aeroporto para Estado do Rio Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

BRASÍLIA — Diante do impasse envolvendo o edital de concessão do Aeroporto Santos Dumont, no Rio, que é objeto de um grupo de trabalho para analisar a melhor solução para a cidade e não gerar esvaziamento do Galeão, uma das hipóteses em discussão por técnicos que acompanham as negociações é

transferir o terminal do Centro do Rio ao governo estadual.

Dessa forma, o governador Cláudio Castro (PL) ficaria responsável por definir o modelo e executar o leilão de concessão.

A solução é semelhante à adotada no caso do terminal da Pampulha, em Belo Horizonte, que foi transferido para o governo de Minas em junho de 2020. Foi feito um leilão no âmbito estadual. No início deste mês, o governo de Minas e o grupo CCR assinaram contrato de concessão. A empresa vencedora já faz parte do consórcio que administra o aeroporto de Confins.

A diferença desse caso para o do Santos Dumont é que o aeroporto carioca é muito mais atraente para investidores e companhias aéreas. Forma com o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, uma dupla frequente descrita como as joias da coroa da Infraero, por serem os dois terminais mais lucrativos da estatal.

Se a estadualização do Santos Dumont ocorrer, o terminal ficaria de fora da sétima e última rodada de licitação do setor aeroportuário, programada pelo governo federal para ser realizada em meados de junho.

Calendário eleitoral

O governo federal já havia decidido leiloar o aeroporto de forma isolada, e não mais em um bloco com terminais menores (Jacarepaguá e os mineiros Montes Claros, Uberaba e Uberlândia) como originalmente previsto.

Isso ocorreu após as críticas do prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD), e do governador fluminense, Cláudio Castro (PL), ao modelo de concessão proposto e para evitar que a controvérsia em torno do Santos Dumont criasse ruídos com a licitação dos outros terminais.

Por isso, na visão de técnicos em Brasília, a retirada do Santos Dumont do leilão poderá ocorrer até a véspera do certame sem grande impacto, já que agora o terminal está isolado em um dos lotes.

A avaliação é que, se o grupo de trabalho sobre a privatização do Santos Dumont não chegar a um consenso, pode não haver tempo hábil para realizar o leilão ainda este ano, já que no segundo semestre o calendário eleitoral dificulta os processos de privatização. O governo do Rio tem tido dificuldades para tirar do papel outras concessões.

O grupo de trabalho que revisa o edital do Santos Dumont tem até o dia 18 para concluir os estudos. O governo espera que o Tribunal de Contas da União (TCU) aprove todo o processo até meados de março, quando haverá um prazo de 70 dias para a realização do certame.

Isolamento do Santos Dumont

Apesar da pressão das autoridades locais, que temem esvaziamento do Galeão, o presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, ainda insistem em leiloar o Santos Dumont.

Sem carregar os terminais menores, o aeroporto ficou mais atraente e o lance mínimo subiu de R\$ 255 milhões para R\$ 731 milhões.

A previsão é que a proposta final fique entre R\$ 2 bilhões e R\$ 3 bilhões numa privatização isolada, contra estimativa de R\$ 1 bilhão no modelo anterior, em um bloco com aeroportos menores.

Este é um bom motivo para, em um ano eleitoral, o governo federal levar adiante a privatização do terminal em vez de delegar o leilão ao governo estadual.

Apesar da criação do grupo de trabalho, a avaliação dos técnicos é que a tendência deve ser não realizar mudanças significativas na modelagem da concessão, como por exemplo, limitar as operações no Santos Dumont para voos entre São Paulo, Minas, Espírito Santo e Brasília, como desejam as autoridades do Rio.

Ajustes necessários

A ideia é fazer alguns ajustes, como elevação do prazo para obras de ampliação de cinco para sete anos, disse um técnico do governo. A conclusão dessas obras é necessária para obtenção de certificação internacional e consequente aumento das operações no Santos Dumont e em Congonhas, as duas pontas da ponte aérea Rio-São Paulo.

Com Santos Dumont ainda no páreo, a rodada de concessões planejada pelo governo envolve 16 aeroportos em três blocos: um da aviação geral com Jacarepaguá e Campo de Marte (SP), um do Norte, com Belém e Marabá e Congonhas com 10 terminais do Centro-Oeste, do Norte, além dos aeroportos mineiros.

Para evitar atraso no cronograma, o governo já está discutindo ajustes com o TCU, que já estava analisando a modelagem.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) deverá aprovar nas próximas semanas os novos editais, com as últimas alterações a serem encaminhadas ao TCU. Entre as modificações, quem arrematar Congonhas poderá subcontratar um operador para os demais terminais do bloco.

A estimativa é que o leilão atraia investimentos de R\$ 8,637 bilhões ao longo das concessões, de 30 anos. O lance mínimo pelo conjunto dos ativos está projetado em R\$ 1,181 bilhão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PEC KAMIKAZE: ENTENDA A PROPOSTA APOIADA POR FLÁVIO E ATACADA POR GUEDES

Considerada 'suicida' por Paulo Guedes e sua equipe, proposta no Senado mira redução de impostos para diesel, energia e gás de cozinha e pode ter impacto de R\$ 100 bilhões

Por Redação, O Estado de S.Paulo

Uma Proposta de Emenda Constitucional apresentada por um senador para reduzir impostos nos combustíveis e dar auxílio a caminhoneiros na compra por diesel ganhou o apelido de “PEC Kamikaze” nos bastidores, pelo fato de a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, a considerar “suicida”. Mas o que é, afinal, esse texto?



Senado Federal; De acordo com projeções iniciais, o impacto econômico desta PEC poderia chegar a R\$ 100 bilhões Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O que é a “PEC Kamikaze”?

Partindo do início, na sexta-feira, 4, o senador Carlos Fávaro (PSD-MT) apresentou uma nova PEC que permite reduzir impostos sobre combustíveis em 2022 e 2023, sem qualquer compensação fiscal. Além disso, no documento, consta a criação de um auxílio-diesel mensal para

caminhoneiros autônomos de R\$ 1,2 mil por até dois anos. Paralelamente, também seriam contemplados subsídios ao transporte público e aumento da cobertura do vale-gás a famílias de baixa renda. O material tem assinatura de Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

Por que a PEC é chamada de “Kamikaze”?

Na 2ª Guerra Mundial (1939-1945), pilotos da frota de aviões do Japão (que faziam parte do chamado “Eixo”) realizavam ataques suicidas contra inimigos (os chamados “Aliados”, grupo do qual o Brasil fazia parte) com aeronaves carregadas de explosivos. Estes japoneses eram chamados de Kamikazes. Atualmente, este termo é também utilizado como sinônimo de autodestruição. E é neste contexto que a equipe econômica atribui este “apelido” à PEC. Para o time do ministro da Economia, Paulo Guedes, o texto é “suicida” porque levará a um desarranjo fiscal grande, com alta do dólar e juros. Isso acabaria se tornando uma “bola de neve”, podendo até aumentar o preço dos combustíveis no futuro.

Quais seriam os efeitos práticos da “PEC Kamikaze”?

A medida do senador Fávaro autoriza o governo federal, os Estados, o Distrito Federal (DF) e os municípios a reduzir os impostos sobre diesel, biodiesel, gasolina, gás e energia elétrica, além de prever a criação do auxílio temporário aos caminhoneiros autônomos. Também inclui um aumento da cobertura do vale-gás destinado a famílias de baixa renda de 50% para 100% do valor do botijão.

A PEC ainda destinaria R\$ 5 bilhões em recursos da União para que Estados e municípios invistam no transporte público coletivo, com objetivo de assegurar a mobilidade de idosos. A matéria apresentada no Senado dispensa o cumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal

(LRF), que exige que o governo compense a perda de arrecadação ao cortar impostos com a elevação de outros.

De onde sairia o dinheiro para custear a “PEC Kamikaze”?

De acordo com Fávares, a PEC usaria recursos dos dividendos distribuídos pela Petrobras ao governo. “Não quero discutir os dividendos privados da Petrobras, mas a parcela que cabe à União como principal acionista deve servir, sim, às políticas públicas”, disse o senador. “A Petrobras está gerando um superávit gigantesco. Enquanto a média das grandes petroleiras mundiais foi de um lucro de cerca de 6%, nossa estatal acumulou mais de 38% por conta dessa política de preços que penalizou o consumidor”, acrescentou Fávares.

Qual o impacto econômico da “PEC Kamikaze”?

De acordo com projeções iniciais da equipe econômica do governo, o impacto desta PEC poderia chegar a R\$ 100 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2022

WEG ANUNCIA INVESTIMENTO DE 23,5 MILHÕES DE EUROS PARA CONSTRUÇÃO DE FÁBRICA EM PORTUGAL

Segundo o diretor superintendente da WEG Motores, Alberto Kuba, o investimento é um passo estratégico e muito importante para a expansão da empresa no mercado europeu

Por Leandro Tavares, O Estado de S.Paulo

A fabricante brasileira de equipamentos elétricos WEG anunciou nesta quarta-feira, 9, que vai investir 23,5 milhões de euros para construir uma nova fábrica de motores elétricos em Santo Tirso, em Portugal, no mesmo terreno onde já possui uma operação, dedicada à produção de motores industriais de baixa tensão. A expectativa é que a nova unidade entre em operação no primeiro trimestre 2024.

A nova fábrica vai permitir a ampliação da produção de motores elétricos de grande porte e transferir sua unidade localizada em Maia para Santo Tirso, centralizando as operações no mesmo local. Segundo o diretor superintendente da WEG Motores, Alberto Kuba, o investimento é um passo estratégico e muito importante para a expansão da empresa no mercado europeu.

A WEG iniciou suas operações em Portugal em 2002 com a compra de uma fábrica de motores elétricos em Maia. Em 2015, a companhia iniciou a construção de uma nova unidade em Santo Tirso, que foi inaugurada em 2018 e incorporou uma linha de produção mais verticalizada com processos de usinagem, fabricação de rotor, bobinagem, montagem e laboratórios de ensaios elétricos dedicados.



Weg vê expansão no exterior como proteção às possíveis oscilações no País em 2022 Foto: Diones dos Santos Almeida/WEG

Segundo o presidente da Weg, Harry Schmelzer Jr., em entrevista concedida em janeiro ao Estadão, a internacionalização da companhia garante certa “imunidade” às dificuldades deste ano, como a alta na taxa de juros, o período eleitoral e a inflação no País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2022

BOLSONARO PROMETE 'EMPENHO' PARA BAIXAR INFLAÇÃO E CONSEGUIR MAIS EMPREGOS

Em discurso marcado por palavrões no Rio Grande do Norte, presidente ainda reiterou críticas indiretas ao STF e voltou a reclamar da política de preços da Petrobras

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - No dia em que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelou a maior alta da inflação para janeiro nos últimos seis anos - o IPCA bateu 10,38% no acumulado de 12 meses -, o presidente Jair Bolsonaro prometeu mais uma vez empenho do governo contra a alta dos preços e reiterou críticas indiretas ao Supremo Tribunal Federal (STF).

Em discurso marcado por palavrões durante visita à Barragem de Oiticica, em Jucurutu, Rio Grande do Norte, Bolsonaro ainda voltou a reclamar da política de preços da Petrobras e a culpar governadores pelo preço dos combustíveis, um dos inimigos do presidente na perda de popularidade.

Bolsonaro está em tour pelo Nordeste para inaugurar trechos da transposição do Rio São Francisco. Ele aposta na megaobra de infraestrutura e no Auxílio Brasil para fortalecer sua imagem no Nordeste, região onde o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tem a maior força eleitoral.

"No corrente ano, vamos nos empenhar para baixar a inflação e também conseguir mais empregos", prometeu o presidente, sem citar os dados de hoje, mas reconhecendo o salto no valor dos combustíveis. "Não tenho poder de chegar na Petrobras e falar 'está congelado, diminui preço do combustível'. Até gostaria de ficar livre da Petrobras, porque me acusam de uma coisa que não tenho responsabilidade", acrescentou, jogando a culpa da alta do preço de combustíveis em governadores pela cobrança de ICMS. A inflação fechou o ano passado o dobro da meta estipulada pelo governo e o Banco Central já reconhece em suas estimativas que a alta de preços este ano também deve estourar a meta.

Em mais um episódio de tensão com o STF desde que descumpriu a determinação do ministro Alexandre de Moraes e se recusou a prestar depoimento na Polícia Federal, Bolsonaro recusou a pecha de antidemocrático. "Não prendi deputado, não desmonetizei página de ninguém", declarou, em crítica indireta à Suprema Corte. "Alguns falam que presidente é mal educado, fala palavrão, mas eu não roubo".

Bolsonaro ainda repetiu que não errou em nenhum momento durante a pandemia de covid-19 e voltou a usar expressões pejorativas para se referir a nordestinos. "Minha esposa é filha de um cabra da peste, de um cabeça chata".

O presidente também se queixou de não poder represar a água do Rio São Francisco em território potiguar em razão das populações ribeirinhas. "Virou questão política por parte da governadora (Fátima Bezerra, PT). É dar atenção a minorias que lutam pelo direito a 'não barragens'. O que é isso? Por causa de 10, 15 famílias?", questionou. "Espero que em breve isso seja solucionado".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2022

'VEJO BOAS RAZÕES PARA QUE EMPREGO VOLTE EM 2022', DIZ JOSÉ PASTORE

Há obras contratadas, caixa cheio nos Estados e tudo depende de a Ômicron cair, diz professor, que aposta na queda do desemprego

Entrevista com

José Pastore, sociólogo e professor da USP

Por **Sônia Racy**, O Estado de S.Paulo

Fazer projeções sobre emprego e desemprego no Brasil, neste momento, “é uma aventura”, adverte o professor José Pastore, que há cinco décadas ensina economia na USP e já trabalhou como visitante em universidades como as de Wisconsin, Yale e Califórnia. Aventura por quê? “Há, sim, razões para se apostar na queda do desemprego”, mas qualquer aposta “vira devaneio se vier uma nova onda forte da pandemia”, explica. Sua esperança é que aconteça no Brasil o que já se viu, nos últimos meses, em outros países, onde a Ômicron chegou forte, mas perdeu força pouco depois.



Nesta conversa com Cenários, Pastore critica os ataques do PT e seus aliados à reforma trabalhista e pede com urgência uma reforma administrativa para acabar com “desigualdades que são geradas por lei”. Ressalta que as concessões aprovadas em 2021 trarão obras já contratadas – o G5 é um exemplo disso – e muitos Estados e municípios “estão com a caixa cheia”, dado o ano eleitoral. A seguir, principais momentos da conversa.

José Pastore: 'O emprego de hoje é o investimento de ontem'. Foto: Kunh Baden Baden - 4/2/2022

Dados novos apontam uma diminuição do desemprego e bons números do Caged. Como o sr. analisa essas boas notícias?

Os dois números – a geração de 2,7 milhões de empregos formais no Caged e a redução do desemprego – surpreenderam até mesmo os analistas. São dados inquestionáveis. Depois da explosão do desemprego com a pandemia em 2020, o quadro agora se mostrou mais promissor.

Como se explica isso?

O Tom Jobim já dizia que o Brasil não é para principiantes. Analisando bem, os 2,7 milhões de empregos formais que o Caged detectou agora são empregos que foram destruídos em 2020.

A propósito, qual foi a taxa de desemprego mais baixa que tivemos, depois da virada do século? Foi em 2014, um número que hoje é surpreendente – 4,8%, a menor que já tivemos. Dizem que o pleno emprego é quando a taxa está em 5% ou 6%. Então, foi uma taxa melhor do que a do pleno emprego.

O que temos pode ser o começo de uma recuperação?

É uma aventura fazer agora projeções sobre emprego e desemprego. Vamos fazer uma hipótese em que a Ômicron repita o que se viu nos outros países, onde ela subiu e depois perdeu força. Se ela cair no início de março, poderemos ter boas notícias no campo do emprego. Há coisas já contratadas, concessões definidas em 2021. E contratos de concessão têm lá uma cláusula segundo a qual a concessionária tem de ampliar e modernizar a concessão. Por exemplo, o G5, que prevê a instalação de milhares de antenas novas no País: isso gera emprego. E, em segundo lugar, tem o caixa dos Estados e municípios, que está repleto de dinheiro, viu? Eles estão nadando em dinheiro.

É a campanha eleitoral, né?

Sim, estão começando as obras, remodelando escolas, centros de saúde. E, em terceiro lugar, temos o agro que, assim como os minérios, está exportando bem. E, como quarto fator, os programas de transferência de renda. Auxílio Brasil, auxílio-alimentação, voucher-caminhoneiro, isso eleva a renda e aumenta o consumo nas classes de renda mais baixa. O que significa aumentar o emprego.

Pode-se dizer que o sr. está ligeiramente otimista?

Não será nada retumbante, para trazer o desemprego para 6% ou 7%, mas vai ser melhor do que 2021 – se a Ômicron deixar, é claro. Estas projeções vão virar devaneio se vier uma nova onda da covid.

Como vê hoje o debate sobre reforma trabalhista?

Em ano eleitoral, como este, ela já entrou sob protesto. Aí estão o PT e as centrais sindicais propondo sua revogação, dizendo que a reforma não gerou emprego, gerou desemprego. Segundo, que retirou direitos dos trabalhadores. Isso merece um comentário crítico. Porque lei nenhuma cria emprego, se isso fosse possível seria fácil acabar com o desemprego. Você tem é um país que investe, cresce e, dessa forma, gera emprego. O emprego de hoje é o investimento de ontem. E, quanto aos direitos, há 15 deles que os sindicatos podem negociar com as empresas e outros 30 que são inegociáveis, pois estão na Constituição.

Há um forte debate sobre gastos públicos. Como vê a questão?

O problema, dizem os especialistas, é que o prazo de vencimento dos papéis do déficit público é muito curto, coisa que não ocorre nos EUA, no Japão, na Itália. Aí a pressão é maior, e isso traz insegurança ao investidor. E faz muita falta uma reforma administrativa, que inclua uma reforma do Estado. Pois temos muitas desigualdades que são geradas por lei.

O que acha que se pode esperar, a sério, de 2022?

Aos jovens, adultos e aposentados, eu diria que usem as tecnologias modernas, as redes sociais, para cansar os políticos, cobrá-los para que façam o que precisa ser feito. É o que estou fazendo. Todas as semanas, tiro quatro horas só para passar e-mail para os políticos que elegi. Com pressão nas redes, eles ficam preocupados. E você está tocando onde deve ser tocado, o bolso deles.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

WEG VAI INVESTIR R\$ 141 MILHÕES EM FÁBRICA NA EUROPA

A nova unidade em Portugal deve iniciar a produção em 2024

Por Robson Rodrigues — De São Paulo

De olho no estratégico mercado europeu, a WEG anunciou investimento superior a R\$ 141 milhões (€ 23,5 milhões) na construção de uma nova fábrica de motores elétricos na cidade de Santo Tirso, em Portugal, para aumentar sua capacidade produtiva.

Prevista para entrar em operação no início de 2024, a unidade terá 22.600 m² no mesmo local onde a fabricante já possui uma operação de 16.300 m², dedicada à fabricação de motores industriais de baixa tensão.

Com a nova unidade, a companhia catarinense pretende ampliar a produção de motores elétricos de grande porte e transferir sua fábrica localizada em Maia para Santo Tirso, centralizando todas as operações no mesmo lugar. A fábrica terá a produção focada para atender os países europeus, mas também vai exportar para Ásia e EUA.

O diretor superintendente da WEG Motores, Alberto Kuba, lembra que a internacionalização da divisão que ele chefia começou há 30 anos. O executivo traz a reflexão de que o setor elétrico brasileiro é conhecido pela internacionalização de empresas estrangeiras que colocam aqui seus



investimentos. No caso da WEG, o caminho é outro: o de uma empresa brasileira que tem a meta expansionista de conquistar espaço no mundo com tecnologia nacional.

A presença na Europa é estratégica para a entrada de produtos de alta tecnologia de produção com aplicações em petróleo e gás, refinarias e petroquímicas, por exemplo. Nem sempre é possível produzir no Brasil e exportar pelas duras exigências europeias de certificação especial e barreiras de proteção que fomentam a produção local. Por isso a necessidade de expansão das atividades na região.

“Essa operação era uma fábrica que compramos e os negócios na Europa foram crescendo. Em 2015, a WEG investiu em um novo parque fabril chamado Santo Tirso I (...) e agora estamos dando mais um passo de investimentos que chamamos de ‘Segunda Fase Santo Tirso II’”, conta.

De baixo do guarda-chuva do executivo, a operação de motores industriais compreende dez unidades fabris espalhadas pelo mundo. Recentemente a empresa fez aportes na China, México e está investindo em outras duas unidades na Índia e Turquia. A próxima fronteira da companhia é a expansão no mercado ocidental europeu.

“Portugal é o próximo gargalo. Para atender o mercado europeu, que vem crescendo muito nos últimos anos com os investimentos de estímulo à economia, nossos negócios evoluíram muito e estamos tendo dificuldade de atender somente com a planta do Brasil”.

Além da expansão da capacidade produtiva, o investimento tem como objetivo a modernização das operações em Portugal. Também visa centralizar a produção de motores de média e alta tensão, à prova de explosão (área classificada), painéis elétricos e soluções de automação em uma única unidade.

A atuação no mercado exterior já supera as operações da matriz. Cerca de 75% da receita da divisão de motores industriais é fora do Brasil. A WEG tem operações industriais em 12 países e presença comercial em mais de 135 países. Em 2020, a companhia atingiu faturamento líquido de R\$ 17,5 bilhões, destes 56% provenientes das vendas realizadas fora do Brasil.

A nova operação em Portugal terá linha de produção mais verticalizada com processos de usinagem, fabricação de rotor, bobinagem, montagem e laboratórios de ensaios elétricos dedicados.

Kuba afirma que a unidade fabril será ampliada com uma área de serviços de reforma, manutenção e pós-venda, abrindo uma frente de novos negócios. A forma de como será realizado o investimento ainda será definido, já que o projeto tem várias fases de desembolso.

“A visão da empresa é reforçar a nossa operação como um dos maiores fabricantes de motores de área classificada (...). Olhando os concorrentes europeus, nós estamos mais bem posicionados pois estamos em um local em que o custo de mão de obra e de transformação é menor”, diz.

O executivo tem ciência do processo inflacionário no mundo e da escalada de juros no Brasil, por isso considera que o aporte pode ser feito com recursos próprios. “Temos operações fora do Brasil que geram caixa. Vamos avaliar se usamos esse caixa das operações ou pegar dinheiro emprestado. A área financeira vai avaliar”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

GERADORES EÓLICOS INVESTEM EM EFICIÊNCIA

Impulsionadas por inovações tecnológicas, empresas de geração eólica apostam em sistemas mais eficientes

Por Robson Rodrigues — De São Paulo



Marcello Milliet, da Renova, diz que companhia está revisando projetos de acordo com estudos de vento para saber se há potencial de aumento de megawatts — Foto: Claudio Belli/Valor

Operadores de parques eólicos estão investindo em digitalização, operação remota e já falam em repotenciação de turbinas nos próximos anos em busca de mais eficiência. Empresas como a AES Brasil apostam em melhorias, já que têm a gestão próxima dos contratos de operação e manutenção, buscam implementar melhores práticas na gestão dos ativos eólicos e internalização de atividades-chave. Outras companhias, como a Renova, já revisam layouts para incremento de potência dos parques.

Do lado das fabricantes, a WEG Energia e a Siemens Energy são demandadas para serviços de melhorias de performance, automação da operação e manutenção preventiva de equipamentos para aumentar a produtividade e estender o tempo de operação de turbinas.

O diretor superintendente da WEG Energia, João Paulo Gualberto da Silva, conta que o mercado brasileiro é novo em relação aos mercados mais maduros, como EUA e Europa, e por isso bastante moderno, de modo que as tecnologias embarcadas nos aerogeradores já são automatizadas. Entretanto, houve mudanças de tecnologias de materiais e de cálculo computacional.

“O que a WEG tem experimentado é uma demanda por melhorias de desempenho que a digitalização adicional oferece, como a previsão de condições climáticas e aplicação de inteligência artificial para corrigir deficiências de performance que poderiam ser melhoradas com algoritmos”.

Segundo o executivo, a operação remota já é realidade. Hoje o centro de operação da WEG fica em Jaraguá do Sul (SC) e faz todo o controle das usinas. “São dois técnicos acompanhando monitores e alarmes dos parques eólicos espalhados pelo Brasil”, afirma Silva.

Por outro lado, o gerente de operação e manutenção da Siemens Energy, Leandro Figueiredo, conta que os parques do Brasil vivem duas realidades distintas: uma com envelhecimento de unidades geradoras, queda no desempenho, aumento dos custos de operação e manutenção, e outra com tecnologia de última geração.

“Queremos ter mais plantas desassistidas para fazer uma operação remota, tendo controle da geração e do equipamento”, diz Figueiredo, que acredita que num futuro breve será possível uma única pessoa operar um complexo eólico apenas para atendimento emergencial.

Os primeiros parques eólicos brasileiros foram instalados no final dos anos 1990. A tecnologia da época trabalhava com altura do eixo do cubo menor que 50 metros e turbinas com potência inferior a 1 MW. Hoje já se fala em aerogeradores de 10 MW.

O grande boom do setor veio a partir de 2012 com o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa). A modernização é indicada após 20 anos, mas há no Brasil uma safra de parques de primeira geração com espaço para mudar a tecnologia.

Em Nota Técnica, a Empresa de Pesquisas Energéticas reconhece que os empreendimentos em operação desde os anos 1990 já atingiram essa idade. Já os primeiros projetos contratados no Proinfa atingirão o fim da vida útil no curto prazo. Até 2030, mais de 50 parques alcançarão a faixa dos 20 anos de operação, representando mais de 600 aerogeradores e de 940 MW de potência.

“Vamos ter que discutir modernização de turbina eólica no Brasil em 5 ou 7 anos (...). A repotenciação de parques eólicos vai ser um negócio que vai acontecer logo no Brasil”, prevê o CEO da Omega Energia, Antonio Bastos Filho.

A Renova Energia tem 16 projetos de áreas em desenvolvimento que estavam com layouts das máquinas que estão no mercado há algum tempo. A empresa está revisando os layouts de acordo com estudos de vento para ver se há potencial de aumento de megawatts.

Destes 16 projetos, 12 têm licenças prévias de órgãos ambientais estaduais e somavam 3,6 GW. Contudo, com o novo estudo, essas áreas já têm potencial de 5 GW. A expectativa do presidente da Renova, Marcello Milliet, é que nos próximos meses a empresa tenha todos os projetos revisados.

A empresa deve colocar nos próximos dias em operação o parque Alto Sertão III, na Bahia, com capacidade instalada de 432 MW, e não prevê a troca de turbinas neste momento, “mas estamos revisando os terrenos adjacentes para verificar se existe um potencial de turbinas adicionais. Como temos capacidade adicional de subestações, isso faz todo sentido”, diz Milliet.

A presidente da AES Brasil, Clarissa Sadock, durante conferência promovida pelo Credit Suisse, na semana passada, disse que a companhia comprou o Complexo Alto Sertão II, da Renova, e fez melhorias para aumentar o fator de capacidade e a eficiência do parque.

“Conseguimos melhorar o fator de capacidade do ativo, que era em torno de 90%, e agora está em mais de 98%”, disse Sadock. O plano de investimentos da AES prevê aporte de aproximadamente R\$ 2,4 bilhões no período de 2021 até 2025 e inclui a modernização e manutenção de ativos em operação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

MAERSK TEM RESULTADO ACIMA DAS EXPECTATIVAS E AÇÕES SOBEM

A Maersk, que teve receita e lucro recordes no último trimestre, estuda a aquisição da empresa americana Pilot Freight Services

Por Ana Luiza de Carvalho, Com AP, Valor — São Paulo



— Foto: *Brendon O'Hagan/Bloomberg*

As ações da Maersk aceleraram a alta registrada pela manhã e fecharam em alta de 7,24% na bolsa de Copenhague, cotadas a 23,26 coroas dinamarquesas, após a companhia de logística marinha divulgar seus resultados do quarto trimestre e perspectivas para 2022.

A Maersk, que teve receita e lucro recordes no último trimestre, estuda a aquisição da empresa americana Pilot Freight Services, expandindo sua atuação em comércio eletrônico e se transformando em uma companhia de logística integrada.

A receita subiu de US\$ 11,3 bilhões nos últimos três meses de 2020 para US\$ 18,5 bilhões no mesmo período do ano passado. Os lucros no quarto trimestre chegaram a US\$ 6,3 bilhões, acima dos US\$ 1,3 bilhão em 2020.

Em nota, o presidente, Soren Skou, observou que os clientes enfrentaram “interrupções na cadeia e desafios graves” e que as taxas recordes causadas por congestionamentos relacionados à

pandemia nos portos, escassez de contêineres e aumento na demanda do consumidor impulsionaram os lucros recordes da Maersk.

A perspectiva de crescimento global é forte para 2022, disse a empresa, "mas os riscos estão aumentando para a maioria das regiões. Além disso, é altamente incerto se o consumo de bens continuará a aumentar a demanda por logística e fluxos de contêineres, especialmente quando a demanda por serviços se normalizar"

A cotação das ações ficou entre 20,48 e 23,32 coroas dinamarquesas no pregão de hoje, com volume de 46,9 mil coroas dinamarquesas. Maersk: A perspectiva de crescimento global é forte para 2022

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

DISPUTA NO PORTO DE SANTOS AFETA DRAGAGEM

Em meio a embate entre autoridade portuária e DTA Engenharia, serviço é afetado e terminais perdem calado

Por Taís Hirata — De São Paulo



Terminais de granéis sólidos têm sido os mais afetados pela falta de dragagem, mas imbróglgio judicial tem gerado preocupação em todo o Porto de Santos — Foto: Divulgação

O Porto de Santos vive uma disputa em torno de seu contrato de dragagem, o que já compromete a profundidade de alguns terminais e coloca em risco a operação do cais santista.

De um lado, a DTA Engenharia, grupo responsável pelo serviço desde janeiro de 2020, afirma que vem cumprindo suas obrigações, que os problemas não são de sua responsabilidade e que tem R\$ 50 milhões a receber do porto, por pleitos de reequilíbrio contratual. Já a Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão do porto, diz que diversas ordens de serviço emitidas desde o fim de 2021 foram ignoradas e que a empresa tenta condicionar a execução do serviço à resolução dos pleitos de reequilíbrio, o que não é permitido.

A briga já está na esfera judicial, já que empresa e autoridade portuária também divergem quanto à data de encerramento do contrato. A SPA defende que o prazo acabou em janeiro deste ano (24 meses desde a assinatura), enquanto a DTA diz que vai até abril (24 meses desde a primeira ordem de serviço).

Após decisões liminares dos dois lados, a companhia conseguiu, por enquanto, garantir a continuidade do contrato – uma tentativa de ganhar tempo para resolver as discussões sobre os reequilíbrios no âmbito administrativo, já que, com o fim do contrato, a percepção é que a judicialização se torna inevitável.

As disputas em torno do serviço de dragagem não são novidade. A própria DTA enfrentou atraso no início de sua operação, em 2020, devido a questionamentos da segunda colocada na licitação, a holandesa Van Oord – que, curiosamente, é a vencedora da nova concorrência realizada pela SPA, no fim de 2021, e que teve o início de seu contrato postergado pela liminar em favor da DTA.

O serviço de dragagem é essencial, principalmente no Porto de Santos, onde o calado é de 14,5 metros. Por sua localização, o cais santista sofre com assoreamento constante e depende da regularidade do serviço para garantir a profundidade. A redução do calado pode levar à restrições

no volume de carga transportado pelos navios, reduzindo a eficiência da operação, ou mesmo no acesso de embarcações maiores.

Os terminais mais afetados neste momento são os de granéis, localizados na margem direita, como o TGG (Terminal de Granéis do Guarujá), da Bunge, Amaggi e Rumo. Porém, diante do imbrólio judicial, operadores de todo o porto estão preocupados.

A DTA nega que esteja descumprindo o contrato e afirma que há apenas uma ordem de serviço em aberto, em execução. “Em nenhum instante deixamos de cumprir. Desde 2020, o porto não tem restrições de calado”, diz o diretor jurídico, Fernando Siriani. Ele afirma que os problemas atuais decorrem das idas e vindas em relação ao à continuidade do contrato e que algumas ordens de serviço emitidas não puderam ser atendidas por questões técnicas.

A SPA, porém, afirma que desde julho de 2021 foram emitidas 21 ordens de serviço que não foram cumpridas. “Em diversas oportunidades a DTA alegou manutenções variadas, ora no equipamento de carga, ora no equipamento batelão, jamais tendo cumprido a produtividade definida em contrato”, afirma.

Para atores privados do porto, ouvidos sob condição de anonimato, a dragagem sofre com a falta de eficiência – um problema da empresa, mas também do modelo de contratação, que prioriza o baixo custo. A queixa é que os equipamentos da DTA não são potentes, demoram para fazer o serviço, o que leva à paralisação de terminais por muito tempo.

Apesar de todas as queixas, a avaliação é que o serviço vinha sendo realizado – até que, nos últimos seis meses, o nível passou a ser insuficiente. A crise se intensificou ainda mais no último mês.

A disputa pode ganhar novos capítulos. A DTA, que critica a demora na análise dos pleitos de reequilíbrio, sinaliza que pode abrir novas ações. “Esperamos ter uma solução extrajudicial. Os pleitos estão lá, alguns deles há mais de 12 meses. Há uma dificuldade da área técnica do porto para dar sequência à análise”, diz Siriani. “Caso não sejam atendidos de forma satisfatória, vamos buscar nossos direitos em juízo.”

Hoje, há duas grandes reclamações da empresa em aberto. A primeira é uma mudança de norma ambiental, que restringiu a operação da DTA e ampliou seus custos. Outro pleito é quanto aos volumes de dragagem, que, segundo informa, são inferiores aos previstos no edital. Como a remuneração é de acordo com o material dragado, a DTA diz que os investimentos exigidos não condizem com os pagamentos.

A autoridade portuária diz que analisa as questões levantadas, mas a avaliação é que os pleitos são uma tentativa de extrair mais retorno do contrato, conquistado com uma oferta ousada demais. “A DTA tomou um risco muito grande na licitação, fez uma proposta agressiva. Como a variação cambial impactou muito a lucratividade do contrato, agora a empresa tenta compensar”, avalia Elaina Ebert, superintendente jurídica da SPA. Em relação à queixa de demora, a estatal diz que os pleitos são de grande complexidade e vêm sendo discutidos ao longo dos meses.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

DESTAQUES - DRAGAGEM INTERROMPIDA I E II

Dragagem interrompida I

A dragagem do Terminal de Granéis do Guarujá (TGG), no Porto de Santos, que havia sido retomada na semana passada, foi novamente interrompida. O terminal, da Bunge, Amaggi e Rumo, é um dos afetados pela perda de calado no porto. Segundo uma fonte, o motivo foi a quebra do equipamento da DTA Engenharia, responsável pelo serviço. A companhia nega que tenha havido quebra de equipamentos e diz que a operação está limitada, porque, quando o

contrato foi cancelado pela Santos Port Authority (SPA), em janeiro, os equipamentos foram desmobilizados e não houve uma retomada completa. A empresa diz que o serviço foi interrompido porque o berço não estará mais disponível, devido à atracação de um navio.

Dragagem interrompida II

A DTA e a SPA, estatal responsável pela gestão do porto, travam uma disputa judicial. A autoridade portuária entende que o contrato se encerrou em janeiro e já realizou nova licitação. A companhia, porém, defende que o contrato se encerra em abril e conseguiu decisão liminar para manter a operação. Em meio ao embate, o serviço foi afetado e ao menos seis berços de atracação sofreram perda de calado. A SPA também afirma que a empresa deixou de atender cerca de 21 ordens de serviço, o que a DTA nega. Com o imbróglio, operadores do porto temem que haja perda de calado em outras áreas, já que mesmo com a retomada do serviço a avaliação é que a produtividade da empresa é baixa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,1% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 146,49 POR TONELADA

A principal matéria-prima do aço reduziu acumula valorização de 21% neste ano

Por Valor — São Paulo



Pilha de minério de ferro — Foto: Agência Vale

Os preços do minério de ferro, que na terça-feira (08) rondaram os US\$ 150 por tonelada no mercado à vista, voltaram a recuar nesta quarta-feira (09).

A baixa veio após o aviso das autoridades chinesas de que o país vai intensificar o monitoramento dos negócios com a commodity, a fim de evitar preços artificiais.

Segundo o site especializado Mining.com, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com queda de 2,1% no porto de Qingdao, para US\$ 146,49 a tonelada, conforme levantamento da Fastmarkets MB.

Com isso, a principal matéria-prima do aço reduziu a cerca de 21% a valorização acumulada neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

PRIORIDADES LEGISLATIVAS DO ANO NA INFRAESTRUTURA

Setor privado vai a Lira e Pacheco com lista de prioridades

Por Daniel Rittner Iniciou sua carreira no Valor como trainee em 2000. Foi correspondente na Argentina e atualmente é repórter especial e trabalha na sucursal de Brasília

Um grupo de dez associações empresariais pretende levar nos próximos dias aos presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), um apelo para que sete projetos de lei em fase adiantada de análise sejam colocados para votação.

A avaliação do setor privado é que esses projetos são essenciais para acelerar o investimento em infraestrutura no país e já estão com tramitação muito avançada para ficarem abandonados em um ano eleitoral. O trabalho de organizar a lista de prioridades legislativas coube ao deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), que obteve um compromisso de apoio de vários parlamentares -

da esquerda à direita - para essa iniciativa. Ele já pediu agenda para Lira e para Pacheco, junto com as entidades empresariais, na expectativa de sensibilizá-los.

Sete propostas são elencadas como prioritárias: a criação das debêntures de infraestrutura, a simplificação do licenciamento ambiental, a securitização de créditos tributários dos entes federativos, a modernização do setor elétrico, a nova política pública de mobilidade urbana, as regras para substituição dos diretores de órgãos reguladores, o marco das PPPs e concessões.

O que ainda pode ser votado em 2022

Prioridades da agenda de infraestrutura

Projeto	Situação
■ PL 2.646/20 (Debêntures de infraestrutura)	Aprovado na Câmara, aguarda parecer do relator no plenário do Senado
■ PL 2.159/21 (Licenciamento ambiental)	Aprovado na Câmara, aguarda parecer do relator nas comissões do Senado
■ PLP 459/17 (Securitização)	Aprovado no Senado, aguarda votação no plenário da Câmara
■ PL 414/21 (Modernização do setor elétrico)	Aprovado no Senado, aguarda parecer do relator no plenário da Câmara
■ PL 4.881/12 (Mobilidade urbana)	Aprovado na Câmara, aguarda início da tramitação no Senado
■ PL 4.562/20 (Agências reguladoras)	Aguarda designação de relator no plenário do Senado
■ PL 7.063/17 (Novo marco de PPPs e concessões)	Aprovado em comissão especial na Câmara, aguarda relatoria em plenário

Setor privado vai a Lira e Pacheco com lista de prioridades

“Essa é uma agenda de Estado, não se limita à política e não está vinculada a quem vai ser governo ou oposição em 2023”, afirma o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), José Carlos Martins, um dos participantes da articulação.

Para ele, apesar de mais curto, 2022 não precisa e nem deveria ser um ano perdido na Câmara e no Senado. “Eu vejo uma janela, mais ou menos até maio, para aprovar projetos relevantes em ano de eleições. Tem um monte de gente querendo aproveitá-la. Quem chegar na frente, tem mais chances”, acrescenta o executivo.

Além da CBIC, fazem parte da iniciativa: a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), as associações que representam concessionárias de rodovias (ABCR) e de ferrovias (ANTF), água e esgoto (Abcon), de limpeza pública (Abrelpe), de aterros sanitários e tratamento de resíduos (Abetre), fabricantes de máquinas e equipamentos (Abimaq), o Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase) e seu braço para discutir questões ambientais (Fmase).

É difícil apontar, entre as prioridades da lista, uma mais importante do que outras. No entanto, muitos executivos colocam como especialmente relevante o PL 2.646/2020, que institui uma nova modalidade de debêntures para fomentar projetos de infraestrutura.

As debêntures incentivadas, que surgiram em 2011, têm substituído cada vez mais o BNDES como financiamento à infraestrutura. Elas dão isenção de Imposto de Renda para quem compra



os papéis. Para fundos de pensão, que já não recolhem o tributo ao aplicar recursos para o pagamento de benefícios no futuro, não há vantagem. É a grande fonte de recursos que ainda não entrou e pode fazer a diferença no setor.

O “pulo do gato” no projeto é alocar o incentivo fiscal não no cotista, mas sim nos emissores dos papéis. Eles poderão deduzir do IRPJ e da CSLL 130% dos juros pagos às debêntures. A intenção é que essa margem maior possa transformar-se em remuneração mais apetitosa aos investidores.

Outro ponto é a possibilidade de emissão de títulos no exterior, em moeda estrangeira, afastando o risco cambial para a atração de capitais estrangeiros. O projeto, relatado pelo deputado Arnaldo Jardim, foi aprovado na Câmara. Está agora no Senado. Falta só o parecer, em plenário, do senador Wellington Fagundes (PL-MT).

Jardim, que tem coordenado os esforços para impulsionar essa agenda de projetos, nota que o programa de concessões federais efetuou 115 leilões no triênio 2019-2021 - gerando R\$ 125 bilhões em outorgas e mais de R\$ 500 bilhões em compromissos de desembolsos.

O investimento total em infraestrutura, porém, mantém-se abaixo de 2% do PIB. É menos da metade do que o Brasil precisa, em um período de dez anos seguidos, para diminuir seus gargalos. No fim de 2018, às vésperas de assumir o novo governo, a então equipe de transição impunha-se como meta dobrar os aportes anuais em infraestrutura e alcançar a marca de R\$ 250 bilhões por ano em 2022. Estamos muito longe disso. Em 2020, segundo números da Inter.B Consultoria, foram apenas R\$ 115,2 bilhões.

“O Parlamento precisa propor, alterar e modernizar legislações que impactam os investimentos em infraestrutura antes que todo o foco das ações políticas se volte para as eleições”, defende Jardim.

Jair Bolsonaro vetou, em janeiro, a volta do Reporto. Esse regime tributário vigorou de 2004 a 2020. Previa a isenção de IPI, de PIS/Cofins e de tarifas de importação em caso de equipamentos sem similar nacional. Sem ele, gasta-se até 42% mais para investimentos em portos e ferrovias. Com o mesmo desembolso, a empresa compra menos portêineres ou trilhos e recolhe mais imposto.

Na segunda-feira, Bolsonaro recebeu integrantes da Coalizão Empresarial Portuária. Criticou a área econômica e garantiu que trabalhará pela derrubada do veto que ele próprio assinou. A previsão de executivos é que o dispositivo seja votado pelo Congresso no dia 8 de março.

Daniel Rittner é repórter especial em Brasília e escreve às quartas-feiras

E-mail: daniel.rittner@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM ALCANÇA RECORDE NA PRODUÇÃO DE AÇOS PREMIUM

Da Redação ECONOMIA 09 Fevereiro 2022



A empresa produziu 2,8 milhões de toneladas de aços em 2021. O grande marco foi o percentual de placas HTS, chegando à média anual de 24,4% e, em novembro, o recorde mensal de 42%

A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) alcançou resultados recordes de qualidade e de produção de aços de alta tecnologia (HTS) em 2021. A empresa tem ampliado continuamente a participação no mercado nacional e internacional de aços de extrema resistência e limpidez, atendendo indústrias do petróleo, química, automotiva de luxo, de

maquinários pesados, de torres eólicas e infraestrutura. Na média do ano de 2021, os aços de alta tecnologia representaram 24,4% da produção de 2,8 milhões de toneladas do ano. A linha de produtos premium chegou a 42% de participação da produção de novembro, o recorde mensal.

Outro resultado inédito de qualidade conquistado em 2021 foi a performance a nível de Seis Sigma das placas CSP. Essa classificação internacional de qualidade é utilizada quando os fornecedores promovem perdas em seus clientes abaixo de 3,4 ppm (partes por milhão). Em 2021, a empresa teve performance de eficiência superior a 99,9%, reduzindo o índice de sucata/downgrade de seus clientes na produção de aço para 1,5 ppm.

“Nós conseguimos aumentar o percentual de aços de alta tecnologia com um excelente índice de qualidade. Desde 2018, a CSP já era um fornecedor típico de classe mundial. Mas fechamos 2021 com a performance máxima, de Seis Sigma. Isso, em geral, é a classificação necessária para atender a indústria aeronáutica, que exige muito mais qualidade, onde o índice de falha tem que ser menor ainda”, explica o Gerente Geral de Metalurgia e Qualidade na CSP, Alex Nascimento.

A CSP, localizada em São Gonçalo do Amarante, no estado do Ceará, já produziu 144 tipos de aços de alta tecnologia nos últimos cinco anos, atendendo a mais de 30 clientes dos mercados europeu, brasileiro, americano, canadense e mexicano.

Os aços de alta tecnologia se diferenciam das placas de aço comerciais por serem destinadas a aplicações que requerem maior variedade de elementos químicos na composição e por exigirem extrema limpidez. As tubulações para a passagem de petróleo ou gás, por exemplo, demandam aços com 16 elementos químicos. Para torres eólicas, motores, equipamentos de linha amarela (maquinários pesados) e construção de pontes, a resistência mecânica abrasiva é essencial. Para o contato com o petróleo, o aço deve estar apto a ambientes corrosivos e de temperaturas agressivas. Em automóveis, esses aços HTS são aplicados a peças de segurança, estruturais e na barra de direção, por exemplo. Para a composição externa do veículo, o aço deve ter conformação mecânica, possibilitando as curvas e o complexo design.

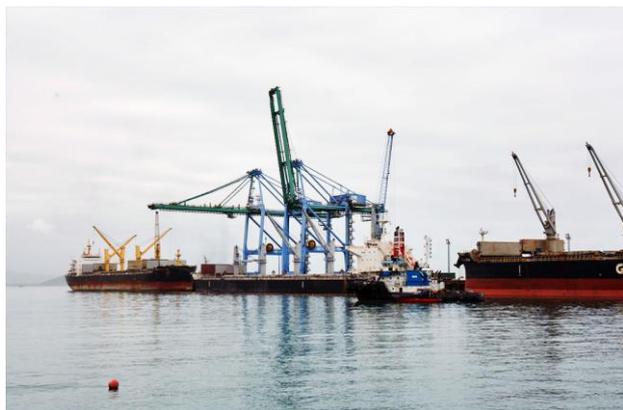
Esse produto premium melhora as margens e a rentabilidade do mix de vendas em plantas siderúrgicas com essa capacidade de produção.

Para estar habilitada a atender o mercado de HTS, a CSP conquistou e renovou importantes certificações, como a certificação ISO 14.001:2015, relacionada ao meio ambiente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/02/2022

SANTOS BRASIL BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS GERAIS EM IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Fevereiro 2022



A Santos Brasil atingiu marca histórica em seu Terminal de Cargas Gerais (TCG) no Porto de Imbituba (SC) em 2021, com armazenagem de mais de 412 mil toneladas de cargas, um crescimento de 47% comparado ao ano anterior.

Foram 412.360 toneladas armazenadas contra 280.931 toneladas em 2020, quando o TCG havia conquistado seu melhor desempenho.

No ano passado, os meses de maior armazenagem foram junho, com volume de cerca de 55 mil toneladas, e novembro, que

ultrapassou 74 mil toneladas. Foi a primeira vez que o TCG avançou a marca de 50 mil toneladas mensais. O crescimento anual foi puxado, principalmente, pela movimentação de celulose e produtos siderúrgicos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

PONTE FERROVIÁRIA MÓVEL DO CANAL SÃO GONÇALO, EM PELOTAS, VOLTA A OPERAR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Fevereiro 2022



A Rumo informa que concluiu os serviços de revitalização para o içamento da ponte ferroviária sobre o canal São Gonçalo, em Pelotas (RS). Após uma fase de testes iniciada no fim de janeiro, a estrutura móvel voltou a operar diariamente, entre 8h e 18h.

Considerado um serviço de alta complexidade pelas características estruturais da ponte construída em 1882, os trabalhos envolveram a substituição dos cabos de aço e a construção de novos contrapesos (estrutura de concreto) que garantem a segurança

operacional das torres e do içamento da ponte para a passagem das embarcações.

Neste primeiro semestre de 2022, a Rumo irá executar outras melhorias como a instalação de gerador e entrada de energia modernizada, para dar maior confiabilidade ao sistema, sem interferir na operação diária.

Desde que assumiu a concessão da ferrovia na região em 2015, diversas ações foram executadas na estrutura elétrica e física da ponte, entre elas a instalação de um novo sistema de automação eletromecânico no vão móvel da ponte que otimizou o fluxo no canal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

MODELO DE SÃO SEBASTIÃO TRAZ RESULTADOS TÃO BONS QUANTO ALIENAÇÃO, DIZ PILONI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09 Fevereiro 2022

Secretário afirmou que opção escolhida é mais pragmática e evita repercussões além das mudanças no modelo de gestão. ATP identificou vantagens da alienação maiores que desvantagens e que concessão cheia adotada pelo governo para esse processo.



O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse esta semana que o governo decidiu aplicar para a desestatização do Porto de São Sebastião (SP) um modelo que não trouxesse grandes amarrações de investimentos ao novo concessionário e mantivesse a flexibilidade na escolha de desenvolvimento do projeto, com algumas salvaguardas, como a necessidade de aprovação do plano de zoneamento (PDZ) ou de aprovação de autorização da poligonal. Segundo o secretário, a premissa foi trazer liberdade para o futuro parceiro privado.

Piloni disse que o governo escolheu a opção mais pragmática porque a alienação e a constituição de um grande terminal de uso privado (TUP) com a transferência de ativos para a iniciativa privada traria outras repercussões além das mudanças no modelo de gestão. Ele deu como exemplo as regras de contratação de mão de obra, tema sensível que poderia trazer complexidade maior ao processo. "O modelo de concessão com a alienação de empresa foi implementado no setor elétrico e tem tido razoável sucesso. Quisemos tratar daquilo que é mais seguro e mais pragmático e que traz resultados tão bons quanto à alienação", justificou.

Numa primeira análise, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) verificou na nota técnica que as vantagens da alienação são maiores que suas desvantagens e maiores até mesmo do que na concessão cheia adotada pelo governo para esse processo de desestatização. A diretora executiva da ATP, Luciana Guerise, disse que a associação é favorável aos processos de desestatização das companhias docas, mas entendeu que a escolha desse modelo para São Sebastião pareceu equivocada.

Luciana citou que o BNDES concluiu que não há contrato de arrendamento no porto e que a movimentação portuária do porto, apesar de importante, não prejudica o planejamento, uma vez que representa menos de 1% do total movimentado em portos no estado. Ela acrescentou que 37% da receita do porto são provenientes da arrecadação da tabela 1 (acesso aquaviário), dos quais 87% são tarifas oriundas de movimentação do terminal de uso privado (TUP). "Precisamos verificar o que realmente está dando receita ao porto", propôs.

A ATP considera que a integração vertical e alienação são o que se espera de um ativo com as características operacionais descritas na nota técnica apresentada. Dos 55 milhões de toneladas no complexo portuário de São Sebastião, 54,5 milhões/t são movimentadas pelo terminal de uso privado da região. "O pedido da associação é sobre a análise do modelo. Solicitamos a reavaliação dessas condições e dessas vantagens da alienação sobre aquilo que é escolhido como modelo de concessão vertical cheia", afirmou.

Piloni admitiu que São Sebastião é um porto em que se identificou, ao longo da modelagem, dificuldades de se vocacionar aquilo que será desenvolvido no porto. "Temos alguns projetos que, ao longo dos anos, foram discutidos. Alguns mais estruturantes que outros envolviam grandes volumes de investimentos, mas com as dificuldades enfrentadas não foram desenvolvidos", disse o secretário.

Ele contou que, inicialmente, o grupo que estudou o modelo avaliou se os valores de outorga deveriam ser depositados em conta vinculada, a ser utilizada no futuro como recurso para realização de investimentos ao longo dos 25 anos do negócio. "No final, a conta vinculada entrou em debate entre órgãos envolvidos na estruturação e, em São Sebastião, optou-se por não estabelecer esse mecanismo para podermos ganhar maturidade sobre esse tema ao longo da consulta pública", afirmou, na última segunda-feira (7), durante audiência pública sobre a desestatização em São Sebastião.

Piloni explicou que, no caso de Santos, houve a retomada da definição da conta vinculada e, desde então, ocorreu certo amadurecimento desse mecanismo. "É possível que retomemos o

mecanismo da conta vinculada que tem, em conjunto com outros dispositivos contratuais, o objetivo de reservar o máximo de alocação de excedentes econômicos da concessão em investimentos", disse. Ele frisou que, mais importante que a geração de outorga ou melhoria de caixa dos governos, é trazer benefícios à cadeia logística.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) identificou alguns investimentos que precisarão ser feitos, como um novo acesso, que vai demandar nova portaria, arruamento e uma nova área de aguardo. A advogada Flávia Fardin, representante da Fenop, disse que a federação não verificou nos documentos da audiência pública a questão da vinculação do valor da outorga à realização desses aportes. Ela mencionou que a variável do leilão é o maior valor de outorga, e não atribuição ao concessionário de investimentos obrigatórios. "Se o propósito não é arrecadatório, nada mais justo que destinar valores arrecadados com a outorga para realização de investimentos", sugeriu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

EXPORTAÇÃO DE CARGAS EM CONTÊINERES AUMENTA 24% NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Fevereiro 2022



O Porto de Paranaguá registra aumento na exportação de cargas em contêineres. A alta foi verificada tanto em volume quanto em TEUs. Em volume, foram carregadas 436.826 toneladas no último mês de janeiro, 24% a mais que as 352.135 toneladas exportadas pelo segmento em 2021, no mesmo período.

Foram 50.490 TEUs, 7% a mais que os 47.169 registrados em janeiro do ano passado. "Em janeiro seguimos o crescimento histórico das cargas containerizadas

alcançado em 2021, quando passamos do patamar de 1,1 milhão de TEUs movimentados", comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No Porto de Paranaguá as operações e o terminal de contêineres são geridos pela empresa TCP.

As principais cargas exportadas em contêineres pelo terminal paranaense em janeiro de 2022 foram frango, madeira, papel e celulose. Na importação, os produtos movimentados em maiores volumes foram os eletroeletrônicos, produtos químicos orgânicos, plástico e fertilizantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

ZPE DO CEARÁ TERÁ MAIS UM EMPREENDIMENTO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Fevereiro 2022



A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará deverá receber mais um empreendimento para produção de hidrogênio e oxigênio verdes. Nesta segunda-feira (7), o Governo do Ceará e a empresa Cactus Energia Verde assinaram o 15º memorando de entendimento com essa finalidade. A planta de produção da Cactus, com previsão de construção para início de 2023, terá capacidade para produzir 10.500 toneladas de hidrogênio e 5.250 toneladas de oxigênio verdes por mês. O investimento é de 5 bilhões de Euros.

A Cactus Energia Verde deve ser instalada na ZPE do Complexo Portuário do Pecém, em uma área de até 250 hectares, e deverá gerar cinco mil empregos diretos durante sua construção e manutenção e 600 postos de trabalho em sua fase de operação.

“Essa tem sido uma grande estratégia que o Ceará tem partido na frente. O maior objetivo de tudo isso é gerar oportunidade. Fazer com que nosso estado possa crescer, se desenvolver e gerar empregos”, destacou o governador Camilo Santana.

Para produzir o hidrogênio e o oxigênio verdes, a empresa vai utilizar 3,6 GW de energia limpa de fontes renováveis, que terá como matriz a produção do Parque Fotovoltaico Uruquê, de capacidade para produzir 2,4 GW de energia, a ser instalado nos municípios de Jaguaratama e Umari, e o Parque Eólico Offshore (que também teve seu memorando de entendimento assinado), com potencial de produção de 1,2 GW de energia, localizado em Camocim.

Para o secretário do Desenvolvimento Econômico e do Trabalho, Maia Júnior, o Ceará partiu na frente nessa caminhada pela mudança de matriz energética e que, conseqüentemente, vai mudar o perfil econômico do estado. “Essa é uma notícia muito importante para todos nós, porque lideramos uma transição energética e estamos introduzindo na economia investimentos que vão gerar grandes oportunidades para os cearenses”, disse o titular da Sedet.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

SÃO SEBASTIÃO TERÁ CAIXA POSITIVO APÓS 1º ANO DE CONCESSÃO, PROJETA BNDES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08



Avaliação considera pagamento de outorga no primeiro ano. Governo trabalha com previsão de que acórdão junto ao TCU saia em junho, com leilão em setembro de 2022.

O cenário base identificado nos estudos da desestatização do Porto de São Sebastião (SP) prevê a manutenção de cargas atuais, sem prejuízo do concessionário, que deverá identificar e propor oportunidades de crescimento e ampliação de investimentos. Os trabalhos apontaram crescimento anual de 0,7% na movimentação de cargas e crescimento real anual de 0,5% na receita ao longo dos 25 anos de concessão. O gerente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Leonardo Scarlato, explicou que áreas eventualmente arrendadas não estão consideradas nessa projeção. Ele acrescentou que há previsão de geração de caixa operacional positivo após o primeiro ano, pois o primeiro exercício deve ter fluxo de caixa negativo em razão do pagamento de outorga.

Scarlato explicou que não há obrigação de investimentos específicos e que, em caso de revisão extraordinária, a concessionária deverá apresentar o respectivo plano de investimentos. A inclusão de novos investimentos a critério do poder concedente ensejará a revisão extraordinária. A intenção, segundo Scarlato, é dar maior liberdade ao concessionário, a fim de que ele identifique o tipo de carga que faz sentido ao porto.

O modelo prevê que a característica multicarga do berço 101 seja mantida e que o concessionário publique a programação de uso dos berços, especificações técnicas e condições para operação. O formato landlord proposto estabelece que a exploração das áreas deverá observar o planejamento previamente aprovado no plano de zoneamento (PDZ) e que o concessionário poderá propor alterações ao PDZ periodicamente, conforme os ritos de governança.



Scarlato disse que, diferente do proposto à Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e das primeiras consultas para o processo de desestatização em Santos, será permitida em São Sebastião a exploração direta e indireta. O futuro concessionário poderá realizar operações portuárias por meio de subsidiária integral, porém será vedada a discriminação injustificada nas tarifas praticadas. A revisão do PDZ deverá ocorrer a cada quatro anos, com possibilidade de proposição de revisões extraordinárias a esse plano junto ao poder concedente.

O leilão seguirá o critério de maior outorga fixa e será criada uma sociedade de propósito específico (SPE) a ser liquidada ao fim da concessão, que responderá como autoridade portuária. Ele esclareceu que não está sendo proposta a alienação da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) e que, como o porto é delegado a São Paulo pela União, o governo estadual deverá dar a destinação adequada que melhor entender para a companhia.

Durante a transição tarifária, a nova concessionária deverá considerar valores vigentes atualmente para tabela 1 (acesso aquaviário). A regulação tarifária deverá considerar a tarifa de R\$ 0,15/TPB e o mecanismo de tarifa-teto média prescrito em contrato deverá receber apuração anual da Antaq, com regulação ex-post às demais tarifas cobradas (serviços supervisionados). “Para tabela 1 e demais tabelas, a estrutura deverá observar modelos padronizados da Antaq com potencial ação da agência em caso de abuso de poder”, detalhou durante audiência pública da concessão do porto organizado de São Sebastião, promovida pela Antaq na última segunda-feira (7).

O governo trabalha com a previsão de que o acórdão junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) saia em junho de 2022, possibilitando a publicação do edital em julho e a realização do leilão em setembro de 2022. A concessão do Porto de São Sebastião, de acordo com a política pública do governo federal, prevê ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações. O projeto consiste na desestatização do Porto de São Sebastião, além dos serviços públicos portuários relacionados.

O prazo contratual será de 25 anos, prorrogáveis por outros cinco anos. Os investimentos estimados serão de R\$ 3,263 milhões. O valor de outorga mínimo proposto é de R\$ 33,3 milhões e deverá ser pago em parcela única. O critério de licitação escolhido foi o de maior valor outorga, com realização de leilão na modalidade presencial. A consulta pública sobre a desestatização do Porto de São Sebastião estará aberta até 9 de fevereiro.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, disse que, apesar de inserido em uma área com complicações de licenciamento ambiental, a gestão do porto foi um dos principais impedimentos para esse desenvolvimento nos últimos anos. Ele lamentou que várias gestões se passaram e os projetos que poderiam fazer avançar o potencial do porto, inserido no estado mais rico do país, não deslancharam. “São Sebastião tem oportunidade de desenvolver um modelo novo que vai superar uma das amarras que impediu seu desenvolvimento”, afirmou.

A secretária especial do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), Martha Seillier, defendeu liberdade para que o futuro concessionário do Porto de São Sebastião tenha condições de desenvolver um plano de negócios que atraia novos negócios e de novos tipos de cargas para o desenvolvimento do porto. Ela destacou que o porto se diferencia de outros ativos portuários por não ter a necessidade de dragagem. “É um porto que tem vocação para receber mais investimentos e poderia estar desamarrado de vários aspectos que o modelo de gestão pública não propicia”, afirmou. Ela acrescentou que a outorga mínima é relativamente baixa, com previsão de quase R\$ 500 milhões para gestão do porto no período de concessão.

O diretor do departamento de novas e outorgas e políticas regulatórias portuárias, Fabio Lavor, disse que um dos motivos para a desestatização de São Sebastião é o histórico de resultados financeiros negativos, que implicaram em mais de R\$ 350 milhões aportados pelo governo de São Paulo a fim de manter a operação do porto. Ele destacou entre os diferenciais o calado natural e

as duas barras de entrada, além da possibilidade de ampliação à medida que o futuro concessionário identifique novas cargas para serem exploradas.

Atualmente, entre os principais produtos movimentados pelo porto na importação estão: trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de aço e cargas gerais. Na exportação, destaque para veículos, peças, máquinas e equipamentos, produtos siderúrgicos e cargas gerais. Lavor disse que, enxergando novas cargas, o parceiro privado fará investimentos com perspectiva de retorno de 10 a 20 anos. “Fizemos estudos de demanda e levantamos cargas que já existem e cargas potenciais. Eventuais outras cargas que não identificamos nos estudos e possam ser escoadas pelo porto nos permitirão montar um fluxo de caixa em que coloquemos um volume maior de investimentos obrigatórios já na partida”, ponderou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

VLI INTENSIFICA OBRAS DE OPERACIONALIZAÇÃO DO TERMINAL INTEGRADOR DE PORTO FRANCO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Fevereiro 2022



Unidade passa por reforma para que esteja apta a iniciar as atividades no segundo trimestre de 2022

A VLI – companhia de soluções logísticas que integra ferrovias, portos e terminais – intensifica as obras para operacionalização do Terminal Integrador de Porto Franco (TIPF), no Maranhão. Os trabalhos começaram ainda no final de 2021 e ganham fôlego neste primeiro bimestre de 2022. O terminal tem relevância estratégica na movimentação de cargas no chamado Arco Norte.

As obras foram organizadas em duas fases: a primeira para arremate das manutenções da estrutura da unidade e a segunda quando inicia-se, propriamente, a movimentação para receber os caminhões carregados com grãos. A previsão é de que o local esteja pronto para escoar as cargas no início do segundo trimestre deste ano, conforme o planejamento inicial da companhia.

Para integrar os modais, conectando a malha ferroviária aos principais portos do Norte, a VLI implementou uma solução logística que já conta com os terminais integradores de Porto Nacional e Palmeirante, no Tocantins; além de escoamento via Terminal Portuário de São Luís, no Maranhão. Por meio do modal ferroviário, cargas de milho, soja e farelo de soja saem do interior do país, passam pelos terminais de Porto Nacional e Palmeirante e seguem até Porto do Itaqui.

Com capacidade operacional de 95 mil toneladas por mês, o ativo será um terminal estratégico para o escoamento de grãos da região. A previsão é que o Terminal de Porto Franco eleve a movimentação de cargas na região em cerca de 30%. Nesse sentido, o gerente Comercial de Grãos da VLI, Bruno Pantoja, enfatiza o caráter protagonista que o ativo terá para o escoamento das safras. “Temos clientes que originam cargas na região e não possuem terminal próprio para utilizar. A ideia é que o TIPF supra essa carência, atuando como um terminal bandeira branca, captando essas cargas para o modal ferroviário”, ressalta.

As microrregiões que convergem para Porto Franco são a do Sul do Maranhão, Sul do Piauí e Leste do Tocantins. Essas regiões juntas produziram, em 2021, 10 milhões de toneladas de grãos (soja e milho). A expectativa é que, neste ano de 2022, a produção seja de aproximadamente 11,4 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

PORTONAVE COMEMORA 10 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 08 Fevereiro 2022



O Porto de Navegantes chegou aos 10 milhões de TEUs movimentados. A conquista foi registrada nesta terça-feira (8), com o navio "Teno", do armador Hapag-Lloyd, do serviço WMED/MSE, que opera na rota do Mar Mediterrâneo. Com isso, a Portonave torna-se o único porto de Santa Catarina que atinge o marco.

Para completar esse número, passaram pelo Porto de Navegantes mais de 7,8 mil escalas de navios de todas as regiões do mundo. Os números incluem exportação de madeira, proteína animal, móveis e produtos cerâmicos, entre outros, e bebidas, plásticos, produtos químicos, borrachas e seus derivados na importação.

A Portonave avalia ter superado as expectativas com recordes significativos nos últimos meses. Houve, em 2021, um crescimento de 29%, o maior da história da empresa.

“Todo esse trabalho demanda constante planejamento e eficiência na gestão. O capital humano da empresa, com mais de mil profissionais diretos, assim como os clientes, os caminhoneiros, a comunidade e todos os demais envolvidos, que contribuem na operação portuária, merecem todo nosso reconhecimento”, diz o diretor-superintendente administrativo, Osmari de Castilho Ribas.

Em 2021, a participação de mercado no segmento de importação foi ascendente e expressiva, com 38,6%, e na exportação de contêineres refrigerados (reefer), com 18,8%.

Um comparativo de janeiro de 2022 com o mesmo período do ano passado mostra a expansão das operações. A exportação dry subiu 33,4%, a exportação reefer cresceu 50%, a importação dry melhorou 26,9% e a importação reefer alavancou 39,3%.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/02/2022

LUCRO DA HAPAG-LLOYD EM 2021 SOBE PARA US\$ 12,8 BILHÕES

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 08 Fevereiro 2022



Ebitda e Ebit são significativamente maiores do que o nível do ano anterior

Com base em números preliminares, o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) da Hapag-Lloyd para o exercício de 2021 aumentou para mais de US\$ 12,8 bilhões. O lucro antes de juros e impostos (Ebit) subiu para cerca de US\$ 11,1 bilhões. Os principais impulsionadores dos resultados foram as taxas de frete mais altas, resultantes de uma demanda muito forte por bens exportados da Ásia. Ao mesmo

tempo, as grandes interrupções nas cadeias de suprimentos globais levaram a um aumento significativo nas despesas de transporte.

As receitas aumentaram para cerca de US\$ 26,4 bilhões. Isso pode ser atribuído principalmente a uma taxa média de frete mais alta de US\$ 2.003/TEU. Em 2020, média de US\$ 1.115/TEU). Os volumes de transporte ficaram aproximadamente no mesmo nível do ano anterior, em 11,9 milhões de TEUs (2020: 11,8 milhões de TEUs), devido às cadeias de suprimentos tensas.

A Hapag-Lloyd publicará seu Relatório Anual de 2021 com os números financeiros auditados e uma perspectiva para o ano fiscal atual em 10 de março de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022

PORTO DE IMBITUBA REALIZA MELHORIAS EM SUAS VIAS INTERNAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Fevereiro 2022



A SCPAR Porto de Imbituba concluiu a pavimentação de dois trechos de suas vias de trânsito interno. Ao total, uma área de cinco mil metros quadrados foi asfaltada. Agora, as vias receberão sinalização horizontal e placas de trânsito.

A qualificação das estradas internas do porto segue um cronograma de manutenção liderado pelo setor de Engenharia e Infraestrutura. Até meados de 2024, a previsão é de aporte de cerca de R\$ 6 milhões nesse segmento, que abrange a drenagem superficial das

vias, as bases de preparação para pavimentos, além de recapeamentos e pavimentações.

De janeiro de 2021 até o momento, foram aplicados R\$ 1,6 milhão em manutenções e melhorias nas vias internas do Porto de Imbituba. Dentre as obras realizadas, destacam-se o recapeamento das vias principais 1 e 2 e do acesso ao Cais 3. Também houve a recuperação completa da via lateral 4 e do asfalto nas balanças 1 e 2 e portarias 2 e 3.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006