

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 001/2022
Data: 10/01/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
DIRETOR-PRESIDENTE DA SANTOS BRASIL CRÊ EM CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO ÚLTIMO TRIMESTRE DE 2022	4
EMPRESA HOLANDESA ASSUME NESTE DOMINGO A DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS	5
DE POPA A PROA: TCU E O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA	7
HUDSON CARVALHO: MUNDO DO TRABALHO 2022, RUMO ÀS OPORTUNIDADES.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ APRESENTA CALENDÁRIO DAS REUNIÕES DE DIRETORIA DO 1º SEMESTRE DE 2022	9
ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR TERMINAL EM ANCHIETA (ES).....	10
ANTAQ AUTORIZA ESTALEIRO A OPERAR NO ESPÍRITO SANTO	11
PORTAL PORTO GENTE	11
PORTO DE SANTOS: POR UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL E INTELIGENTE.....	11
CANDIDATOS AO GOVERNO DOS ESTADOS DEBATEM SEUS PORTOS.....	12
SANTOS2050 BALIZA O DEBATE DOS PORTOS NAS ELEIÇÕES DE 2022	13
O DEBATE DOS PORTOS NA CAMPANHA DAS ELEIÇÕES 2022.....	14
CATTALINI TERMINAIS É CERTIFICADA PELA CESPOROS	15
DTA RECEBE LICENÇA DE INSTALAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL EM MARICÁ.....	15
CORREIO BRAZILIENSE - BR	16
BOLSONARO DIZ "TER CERTEZA" DE QUE O CONGRESSO DERRUBARÁ VETO A NEGOCIAÇÃO DE MEI.....	16
ISTOÉ - DINHEIRO	17
MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS PEDEM ADESAO AO SIMPLES NA 1ª SEMANA DE PRAZO.....	17
EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL DISPARA NA 1ª SEMANA DE JANEIRO; CARNE BOVINA AVANÇA.....	18
GUEDES CONVOCA EQUIPE PARA RESOLVER REFIS E ORIENTA BOLSONARO A VETAR REAJUSTE.....	18
JORNAL O GLOBO – RJ	19
MEI E MICROEMPRESAS TÊM ATÉ FEVEREIRO PARA RENEGOCIAR COM ATÉ 70% DÉBITOS INSCRITOS NA DÍVIDA ATIVA	19
VALE INTERROMPE CIRCULAÇÃO DE TREM E SUSPENDE MINAS POR CAUSA DAS CHUVAS. USIMINAS E CSN TAMBÉM SÃO AFETADAS	20
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	21
BOLSONARO SANCIONA BR DO MAR COM VETO A BENEFÍCIO FISCAL PARA SETOR PORTUÁRIO	21
GOVERNO DEVE ABRIR CONSULTA SOBRE VENDA DE PORTO DE SANTOS NO PRÓXIMO DIA 20	23
CARGAS DE TRIGO PARADAS NO PORTO DE SANTOS FORAM LIBERADAS POR FISCALIS DA AGRICULTURA, DIZ INDÚSTRIA	24
CONSTRUÇÃO CIVIL CRESCE NO 'MUNDO REAL', MAS DESPENCA NA BOLSA.....	25
GREVE DOS AUDITORES DA RECEITA AFETA CONFERÊNCIA DE CARGAS EM SANTOS, RIO, ITAJAÍ, PECÉM E CORUMBÁ CORUMBÁ.....	27
VALOR ECONÔMICO (SP)	29
SETOR CRITICA VETO À DESONERAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM PORTOS E FERROVIAS	29
INVESTIMENTO GANHA FORÇA COM LEILÕES E COMMODITIES.....	30
EVOLUÇÃO DA ÔMICRON PODE ADIAR A VOLTA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	32
PORTAL PORTOS E NAVIOS	33
SANTOS BRASIL INVESTE EM OBRAS DE DRENAGEM E PAVIMENTAÇÃO NO TECON VILA DO CONDE.....	33
TECON SALVADOR BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM 2021	34
MARINHA AUTORIZA NAVEGAÇÃO COM AUMENTO DO CALADO NO CANAL GRANDE DO CURUÁ	34
PORTOS DO RS ENCERRAM 2021 COM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO	35
I4SEA ASSINA ACORDO COM PORTO DE ROTTERDAM, ATRAVÉS DO PROGRAMA PORTXL	35
BRASIL EXPORTOU 376 MIL VEÍCULOS EM 2021	37
ESTALEIROS COREANOS SOMAM 37% DA CARTEIRA DE ENCOMENDAS EM 2021	37
ESTALEIROS CHINESES INICIAM 2022 COM ENCOMENDAS DE GASEIROS	37
PORTOS DO PARANÁ FECHAM 2021 COM 57,5 MILHÕES TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS.....	38
PORTONAVE REGISTRA EM 2021 MAIOR CRESCIMENTO EM 14 ANOS DE OPERAÇÃO	39
PORTONAVE COMEÇA 2022 COM NOVO SERVIÇO.....	39
PORTO DO ITAQUI CRESCE 23% EM 2021	40
SAAM TOWAGE COLÔMBIA ATINGE NEUTRALIDADE DE CARBONO.....	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 001/2022
Página 3 de 42
Data: 10/01/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	42
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	42



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DIRETOR-PRESIDENTE DA SANTOS BRASIL CRÊ EM CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO ÚLTIMO TRIMESTRE DE 2022

Antonio Carlos Sepúlveda fala sobre projeções para a área nos próximos 12 meses e os principais desafios

Por: *Fernanda Balbino*



Santos Brasil investiu R\$ 450 milhões para ampliação e modernização do Tecon Santos Foto: Divulgação

O início de um ano, geralmente, é marcado por projeções e incertezas. Mas o que é possível afirmar é que 2022 será um ano decisivo em vários aspectos, principalmente no setor portuário. Há o plano de desestatização da administração do Porto de Santos, eleições presidenciais, que podem mudar os rumos do projeto, e ainda a expectativa para o fim de gargalos logísticos que nasceram no início da pandemia de

covid-19, há quase dois anos. Por outro lado, para o presidente da Santos Brasil, responsável pelo Tecon Santos, na Margem Esquerda (Guarujá), Antonio Carlos Sepúlveda, o otimismo prevalece, principalmente com a possibilidade de aumento na movimentação de cargas no cais santista. Confira as projeções do executivo na entrevista a seguir.

Quais são as expectativas de movimentação de cargas em 2022?

O volume estimado é maior ou menor do que o realizado em 2021? Acreditamos que existe demanda não atendida em função da falta de capacidade disponível. A movimentação deverá crescer gradativamente à medida que a logística no Hemisfério Norte melhora e os armadores consigam alocar mais capacidade para o tráfego norte-sul. A nossa aposta é de que o crescimento virá no último trimestre de 2022.

E quais são as ações que podem garantir que as operações sejam mais eficientes no terminal do Porto de Santos?

A Santos Brasil está fazendo a sua parte. Acabamos de investir R\$ 450 milhões na primeira fase do projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos, que aumentou o cais em 220 metros e aprofundou os berços do terminal para 17 metros, permitindo que o terminal receba até três navios New Panamax simultaneamente. O terminal opera hoje com ociosidade e está pronto para absorver o crescimento do Porto de Santos. É muito importante estarmos prontos para receber os navios New Panamax, pois eles serão uma ferramenta poderosa para o Brasil, que ganhará competitividade ficando em pé de igualdade com seus concorrentes no comércio exterior.

E como será a segunda fase do projeto?

Já iniciamos também os investimentos da segunda fase do nosso projeto. Serão investidos mais R\$ 500 milhões e o Tecon Santos passará dos atuais 2,4 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 2,6 milhões de TEU de capacidade anual até 2024. Serão mais 600 mil TEU em relação ao que tínhamos em 2020.

No cenário macro, quais os desafios de logística para este ano?

Em 2021, houve no mundo um aumento de demanda por bens de consumo em detrimento de serviços e, ao mesmo tempo, o fechamento de fronteiras reduziu a oferta de mão de obra, represando a capacidade logística e provocando uma série de gargalos, reduzindo a capacidade da frota de navios contêineres. No Brasil, a movimentação só não cresceu mais por falta de



navios, que estão sendo usados principalmente nas rotas Ásia - Estados Unidos e Ásia - Europa. Acreditamos que no final de 2022 já teremos uma normalização dessa situação e aumento da capacidade para o Brasil para atender a essa demanda. A infraestrutura brasileira está adequada para atender o crescimento da movimentação de contêineres nos próximos anos. Não temos aqui no Brasil os problemas de infraestrutura e mão de obra enfrentados na Ásia, Europa e Estados Unidos.

E especificamente no Porto de Santos?

Considerando-se o crescimento histórico do Porto de Santos, não teremos problema de capacidade para contêineres no Porto. O projeto de expansão do Tecon Santos que está em curso garantirá a capacidade necessária para o Porto crescer. Entretanto, será necessário que seja ampliada também a capacidade do sistema viário para que o acesso aos terminais esteja garantido.

Será um ano de intensas transformações, com a possibilidade de desestatização da Santos Port Authority (SPA), a empresa responsável pela gestão do Porto. Quais são as expectativas para este processo?

A privatização é bem-vinda. Esperamos que o modelo de privatização da SPA contemple obrigação de investimentos nos acessos e redução dos custos para movimentação de carga. Hoje, perdemos muita carga, principalmente para os portos de Santa Catarina e do Paraná, e acredito que a gestão privada terá condições de aumentar a competitividade do Porto, fazendo com que ele seja ainda mais relevante para a logística brasileira.

E quais os pontos de maior atenção para as autoridades e usuários do setor?

A prorrogação do Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária) é fundamental para a manutenção dos investimentos no setor portuário. Os portos alavancam o crescimento econômico do País, dando competitividade ao nosso comércio exterior. O Reporto já foi aprovado pela Câmara no texto da BR do Mar e nossa expectativa agora é pela sanção presidencial. Estamos muito otimistas.

Também haverá eleições presidenciais, o que sempre mexe com o mercado e com as expectativas do setor. Em linhas gerais, quais devem ser os planos dos candidatos para o Porto de Santos?

O Brasil é um País hiper-regulado. Isso custa muito caro para a sociedade. Acho que a privatização da administração do Porto de Santos é uma iniciativa que deve ser mantida pelo próximo presidente, seja ele quem for.

Na sua opinião, como estará o setor portuário em 31 de dezembro deste ano?

O setor portuário faz parte de um conjunto que inclui estradas, ferrovias, aeroportos e regulação. Ao final deste ano, teremos diversos projetos concluídos, com equalização de capacidades nos diversos modais, em todas as regiões do Brasil. Vamos fechar o ano mais competitivos, com solução de gargalos históricos e redução de custos logísticos

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/01/2022

EMPRESA HOLANDESA ASSUME NESTE DOMINGO A DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Van Oord Operações Marítimas venceu a concorrência e foi contratada pela Santos Port Authority (SPA)

Por: Fernanda Balbino - 08/01/22 - 10:19

A partir deste domingo (9), a holandesa Van Oord Operações Marítimas será a responsável pela dragagem do Porto de Santos pelos próximos dois anos. A empresa foi contratada pela Santos Port Authority (SPA) após cobrar R\$ 371 milhões pelo serviço. O prazo de execução dos trabalhos

pode ser prorrogado até o limite de cinco anos. E, na próxima semana, será definida a data para a emissão da ordem de serviço e início efetivo dos trabalhos.



Na próxima semana, serão definidas as datas para a emissão da ordem de serviço e o início efetivo dos trabalhos em diferentes trechos do cais Foto: Matheus Tagé/AT

A vencedora do pregão, que já realizou o serviço no cais santista, será responsável pela dragagem de manutenção nos trechos 1, 2, 3 e 4 do canal de acesso, nas bacias de evolução, nas áreas de acesso aos berços e nos berços de atracação do Porto de Santos, garantindo continuamente as profundidades de

projeto.

O contrato foi assinado no dia 20 de dezembro, mas passará a valer amanhã. Nos últimos dois anos, houve divergências entre a Autoridade Portuária e a DTA Engenharia, a empresa que executava o serviço no cais santista.

Uma delas era relacionada ao fim do contrato. Para a empresa de dragagem, o serviço seria finalizado apenas em abril, por conta da demora na expedição do aval para o início dos trabalhos há dois anos. Mas a estatal que administra o Porto entende que vale o que está expresso no contrato e a DTA deverá encerrar os trabalhos hoje – já a empresa luta pela prorrogação do vínculo na Justiça.

A previsão é de que, a partir da próxima segunda-feira, executivos da Van Oord e da SPA se reúnam para planejar o início das operações. A dragagem, principalmente dos berços de atracação, requer um cronograma. Ele precisa envolver, também, os terminais, já que os pontos de atracação precisam ficar livres para a realização do serviço. Esta é uma das queixas das instalações do Porto de Santos.

Por parte da DTA, além da variação cambial excessiva, havia queixas de restrição no uso de overflow e redução dos volumes contratados. A empresa cobrou R\$ 274 milhões pelo serviço, quase R\$ 100 milhões a menos do que o contrato assinado com a Van Oord.

O overflow permite que a água removida junto com os sedimentos retorne ao estuário, concentrando o material para ser levado ao bota-fora. De acordo com a empresa, restringir o seu uso resulta em levar muita água, exigindo muito mais viagens e aumentando o prazo e o custo da operação.

Concorrência

Conforme apurado pela Reportagem, inicialmente, a SPA estimou que o contrato de dragagem custaria R\$ 382,6 milhões aos cofres da empresa. Porém, o serviço acabou ficando um pouco mais barato do que a expectativa.

Cinco empresas disputaram a realização da dragagem do canal de navegação. Depois da Van Oord, a segunda colocada, a Engeterpa Engenharia, cobrou R\$ 373 milhões pela obra, apenas R\$ 2 milhões a mais do que a holandesa.

Na sequência, a DTA Engenharia apresentou a proposta de R\$ 379 milhões, enquanto a Jan de Nul do Brasil cobrou R\$ 381,5 milhões pela manutenção das profundidades do Porto de Santos. O maior preço foi cobrado pela Dragabras Serviços de Dragagem, no valor de R\$ 445 milhões.

Providências

À Reportagem, a DTA Engenharia informou, via assessoria de imprensa, que tomará as providências cabíveis com relação ao fim do contrato. “Causa muita estranheza a SPA, açodadamente, ter assinado um novo contrato para realizar o mesmo serviço vigente com a DTA, que se se encerraria em abril, tem muitas pendências de pagamento por serviços realizados e não quitados pela SPA (...), sendo passível de prorrogação até abril de 2025”.

Na mesma nota, a DTA informa que foi à Justiça e obteve vitória no Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2), que ontem “decidiu pela prorrogação do referido contrato”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/01/2022

DE POPA A PROA: TCU E O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

Murillo Barbosa é diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

Por: Murillo Barbosa



Foto: Divulgação/Codesa

Ao apagar das luzes de 2021, o Tribunal de Contas da União decidiu, por unanimidade, autorizar o Ministério de Infraestrutura a dar continuidade ao processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que compreende os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho

Ao indeferir os pedidos de adiamento da Associação dos Terminais Portuários Privados e da Suportes, o ministro relator alegou que, por se tratar de um empreendimento de interesse estratégico com prioridade nacional e considerando que as falhas e inconsistências identificadas pela área técnica já estavam, majoritariamente, em processo de saneamento pelo poder competente, o procedimento deveria continuar, observadas as (muitas) recomendações listadas pela Secretaria de Infraestrutura de Portos e Ferrovias.

Não foi considerada também a opinião do Ministério Público de Contas que exigia pronunciamento acerca da ilegalidade e ilegitimidade dos atos fiscalizados, tendo em vista que houve falta de fundamentação na escolha do modelo. Nas consultas públicas promovidas, não foram divulgadas informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes do estudo de viabilidade e a documentação originalmente encaminhada para o TCU continha informações inconsistentes e imprecisas.

A decisão não foi a esperada pela ATP e por grande parte dos afetados pela desestatização, pouco ouvidos durante o processo. Por se tratar de um empreendimento estratégico, pelo ineditismo e por ser um “leading case”, cujas decisões transbordarão para as mais de três dezenas de portos, é que sempre defendemos mais discussões sobre o tema. A decisão final valerá pelos próximos 35 a 40 anos. É muito tempo e empresas poderão desaparecer.

Os posicionamentos manifestados nos autos apontam que todos os posicionamentos da ATP são coerentes com os objetivos da desestatização - a melhoria da gestão das administrações portuárias, a eliminação de repasses financeiros da União, a atração de novos investimentos e, eventualmente, geração de receita.

A escolha do modelo é fundamental com a análise caso a caso em razão da diversidade de portos públicos existentes no País. O próprio Programa Nacional de Desestatização contempla diversas modalidades operacionais a serem consideradas em cada situação.

O possível aumento dos custos portuários é preocupante, pois afetará a competitividade dos produtos. Vencedor da licitação pelo maior valor de outorga, conceito de receita teto em algumas tarifas, liberdade de cobrança em outras, aliado ao monopólio natural que será prerrogativa do concessionário são outros pontos de preocupação. Mais grave ainda foi o fato de a área técnica do TCU ter identificado com rapidez distorções significativas em valores apresentados na documentação que provocaram redução de 29% no valor de direito de outorga, 37% no valor da receita teto para a infraestrutura de acesso aquaviário e de 49% na receita teto da infraestrutura de acesso terrestre. Tais inconsistências e imprecisões apontadas pelo MP deveriam ser suficientes para provocar o reestudo do processo.

A falta de transparência e de diálogo com a sociedade são alarmantes. Foi negado o pedido de todos os interessados para a divulgação dos estudos que deram sustentação as decisões, com o argumento do sigilo do processo. Quando, por ação do TCU, quase a totalidade do processo foi liberada ele já estava em sua tramitação final. Agora, só nos resta aguardar e torcer para que tudo dê certo, que seja um jogo de ganha-ganha, porque se tivermos perdedores quem perderá é a competitividade do produto brasileiro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/01/2022

HUDSON CARVALHO: MUNDO DO TRABALHO 2022, RUMO ÀS OPORTUNIDADES

Ele é Especialista em Gestão de Pessoas e em Estratégia Organizacional

Por: Hudson Carvalho

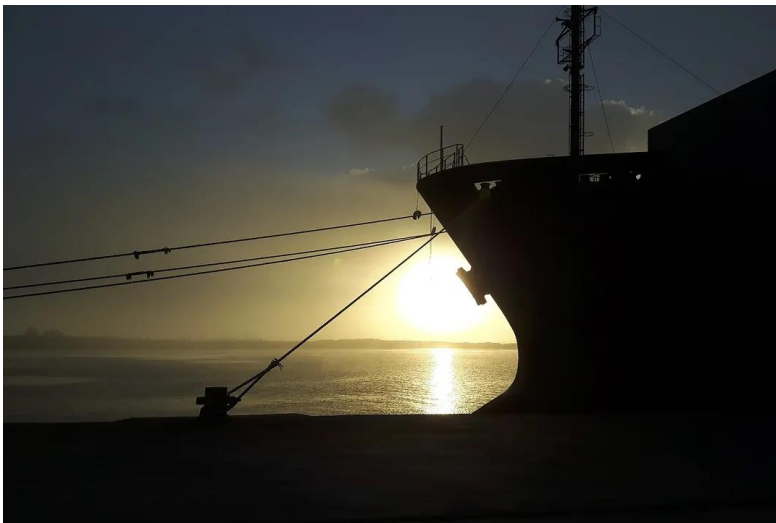


Foto: Pixabay

**“O futuro tem muitos nomes.
Para os fracos é o inalcançável.
Para os temerosos, o desconhecido.
Para os valentes é a oportunidade”, Victor Hugo, escritor**

O início de cada ano é pródigo em previsões. Adoramos imaginar o que virá em seguida. Nas várias atividades humanas isso acontece. No mundo do trabalho não é diferente.

O ano será mais enigmático que os anteriores. A pandemia muda de face, diminui, mas não termina. A transformação tecnológica, o desejo de todos por mais qualidade de vida. Tudo aponta para que os 12 próximos meses sejam, no mínimo, desafiadores.

Há números? Sim. Segundo relatório emitido pelo Fórum Econômico Mundial, até 2025 (ali na esquina dos próximos três anos), máquinas trabalharão mais do que o ser humano, eliminando 75 milhões de postos de trabalho.

É muito, não? Por outro lado, novas tecnologias devem criar 133 milhões de empregos. O saldo positivo é de 58 milhões. Ótimo, se houver profissionais qualificados para ocuparem esses postos.

Se o problema é a falta de qualificação em muitas das grandes empresas, 85% delas, temerosas pela falta de mão de obra, investirão recursos próprios na requalificação de pessoal.

Decisão acertada, da qual deveriam estar igualmente interessados em participar governos, entidades representativas de empregados e empregadores, além do esforço próprio que cada profissional deveria fazer para auto qualificar-se. Afinal, 74% das empresas enxergam na disponibilidade de mão de obra qualificada o principal fator de influência sobre a decisão de onde instalar suas operações. Mão de obra é o fator que decide onde ficarão os empregos.

Aprendizado, adquirir continuamente novas habilidades será ainda mais importante do que a nomenclatura dos cargos. O trabalho a ser feito e suas entregas irão superar em muito a antiga e limitada descrição de cargo.

Os portos brasileiros não ficarão imunes. Ao contrário. Tecnologia é apenas parte da questão.

Adquirir novas competências comportamentais - assumir um comportamento diferente e melhor - é um desafio maior. A preocupação com melhoria contínua. Redução de custos e trabalho feito dentro de regras de segurança farão, cada vez mais, parte do dia a dia de empresas e trabalhadores. E não apenas nos textos de missão e visão das empresas. Deverão ser valores verdadeiros, compartilhados entre todos, como forma de sobrevivência profissional. Do cargo mais simples ao mais importante.

Quer mais? Produzir resultados dentro de um ambiente de sustentabilidade e de governança também fará parte do jogo.

Como se vê, a discussão, sobre trabalhar em home office ou de forma presencial é importante, mas pequena frente a tantas e tantas mudanças que devem ser implantadas para que tenhamos portos mais produtivos.

A nossa hora da verdade acontece no interior dos navios, na peação feita pelo estivador, no movimento feito no costado pela capatazia, no registro de um conferente, a cada movimento feito em um pórtico ou empilhadeira por um operador de equipamentos. No reparo feito pela manutenção. A cada cálculo feito por um planner. A cada decisão estratégica tomada por um dirigente.

Não sei como 2022 terminará, mas sei que é um ano feito para gente como nós: valente, como nos versos de Victor Hugo.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 10/01/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTA CALENDÁRIO DAS REUNIÕES DE DIRETORIA DO 1º SEMESTRE DE 2022

As reuniões serão realizadas de forma remota

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ divulgou o calendário das Reuniões Ordinárias da Diretoria Colegiada (ROD) referente ao período janeiro-junho de 2022. As reuniões de números 515 a 525 serão realizadas nas modalidades virtual e videoconferência, de forma alternada.



Confira o calendário de RODs do 1º semestre de 2022:

NÚMERO	DATA	MODALIDADE	HORÁRIO
515ª	17 a 19/01/2022	Virtual	12h de 17/01/2022 às 12h de 19/01/2022
516ª	03/02/2022	Videoconferência	15h
517ª	14 a 16/02/2022	Virtual	12h de 14/02/2022 às 12h de 16/02/2022
518ª	17/03/2022	Videoconferência	15h
519ª	28 a 30/03/2022	Virtual	12h de 28/03/2022 às 12h de 30/03/2022
520ª	14/04/2022	Videoconferência	15h
521ª	25 a 27/04/2022	Virtual	12h de 25/04/2022 às 12h de 27/04/2022
522ª	12/05/2022	Videoconferência	15h
523ª	23 a 25/05/2022	Virtual	12h de 23/05/2022 às 12h de 25/05/2022
524ª	09/06/2022	Videoconferência	15h
525ª	20 a 22/06/2022	Virtual	12h de 20/06/2022 às 12h de 22/06/2022

Modalidades da ROD

A ROD virtual é realizada via SEI (Sistema Eletrônico de Informações) e se estende por dois dias (48h, começando às 12h e terminando às 12h). Nesta modalidade de reunião cada diretor se manifesta de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões. Após a finalização do prazo para manifestação, o resultado das deliberações poderá ser consultado no link. <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/resultado-das-reunioes-virtuais-da-diretoria-1>

Já as RODs por videoconferência são transmitidas ao vivo pelo canal da ANTAQ no Youtube e permitem a sustentação oral por parte de interessados ou de seus representantes, inscritos previamente. Essa modalidade de ROD começa e termina no mesmo dia.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 10/01/2022

ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR TERMINAL EM ANCHIETA (ES)

Instalação portuária da Samarco Mineração poderá movimentar granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral

A ANTAQ autorizou a empresa Samarco Mineração S.A. a operar, de maneira integral, o Terminal Marítimo Ponta Ubú, em Anchieta (ES). A instalação movimentará granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral. A Agência publicou a autorização, nesta quarta-feira (5), no Diário Oficial da União.

A autorização da ANTAQ não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, principalmente em relação às competências da Marinha do Brasil, do Corpo de Bombeiros e do órgão de meio ambiente.



A ANTAQ também habilitou ao tráfego internacional as instalações do terminal devido ao atendimento às condições adequadas para a realização de operações portuárias.

Acesse o Termo de Liberação de Operação aqui.

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/termo-de-liberacao-de-operacao-tlo-n-1-sog-de-4-de-janeiro-de-2022-372155972>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 05/01/2022

ANTAQ AUTORIZA ESTALEIRO A OPERAR NO ESPÍRITO SANTO

Estaleiro Jurong Aracruz poderá movimentar e armazenar carga geral

A ANTAQ publicou, nesta sexta-feira (31), no Diário Oficial da União, autorização para a empresa Estaleiro Jurong Aracruz Ltda. iniciar operação integral de atividades que compreendem a movimentação e/ou armazenagem de carga geral - módulos, equipamentos, peças e partes para montagem de embarcações e plataformas. O estaleiro está localizado em Aracruz (ES).

A autorização da Agência não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, principalmente em relação às competências afetas à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e ao órgão de meio ambiente.

Acesse o Termo de Liberação de Operação aqui. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/termo-de-liberacao-de-operacao-tlo-n-21-sog-de-30-de-dezembro-de-2021-371527460>

TUP na Bahia

Foi publicada também no DOU autorização do Ministério da Infraestrutura para que o estado da Bahia explore Terminal de Uso Privado em Ilhéus para movimentação e/ou armazenagem de granel sólido, granel líquido e carga geral destinados ou provenientes de transporte aquaviário. A celebração do contrato de adesão entre a União e a Bahia teve a interveniência da ANTAQ.

Acesse aqui o extrato de adesão. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/extrato-de-adesao-371406271>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 31/12/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS: POR UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL E INTELIGENTE

Editor Portogente

Em um mundo em face à transição energética; acelerando a tecnologia, inovação e vivendo as constantes mudanças na demografia e geopolítica.

A história do Porto de Santos, a partir de 1º de julho de 1888, quando foi assinado o contrato da antiga Companhia Docas de Santos (CDS), narra o nascimento e progresso de uma visão portuária que construiu um pujante Estado e uma próspera hinterlândia. Atraiu capital que viabilizou a construção de duas ferrovias para vencer a íngreme serra de 700 metros de altitude e 10 km de extensão, uma usina hidrelétrica e 12km de cais no padrão mais avançado à época na Europa.



É o marco de um desenvolvimento notável da indústria e agricultura do Brasil que atraíram tantos imigrantes, principalmente da Europa e Ásia. Impulsionado pela máquina a vapor, ocorreu uma produtividade excepcional no transporte marítimo, na movimentação de carga com guindastes no porto e por ferrovias. Desde, então, a sua curva de crescimento de movimentação de carga foi praticamente contínua, com descontinuidade no período da guerra.

Novamente os portos do mundo são desafiados pela mudança tecnológica, com navios de porte agigantado e ampla aplicação da automação. Nesse processo, o futuro do Porto de Santos é um projeto, que questiona o programa dos portos do governo Bolsonaro, com um potencial igual ou maior do que os Guinle perceberam no final do século XIX. Possibilidades estratégicas para atravessar as encruzilhadas das transições em curso.

Portogente abre seu espaço, para o debate, a todos interessados em refletir em conjunto a sua proposta Santos2050, para ampliar a visão e fomentar grandes investimentos com solidez. Trata-se, com competência admirável, o futuro de um estuário de uma riqueza logística, marítima e fluvial, invejável. A primeira região metropolitana brasileira e uma das mais densas do País em universidades, com excelência.

A nuvem de lama que paira sobre a dragagem do Porto de Santos, convém que seja a anunciação da privatização neste ano desses serviços. No ano do Bicentenário, a oportunidade para iniciar a reforma gradual com a visão da história deste porto. Um trabalho hercúleo de efficientização, remodelagem, expansão e inserção regional. Assim, Santos2050 desenvolve diretrizes estratégicas visando investimentos em projetos avançados e robustos, de USD \$25 bilhões nos próximos 30 anos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/01/2022

CANDIDATOS AO GOVERNO DOS ESTADOS DEBATEM SEUS PORTOS

Redação Portogente

A logística é guiada por passos de uma filosofia integrativa (Ballou)

A Lei 8.630/93, da reforma dos portos, previa em seu artigo 30 Inciso XI- promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipal de transporte em suas diversas modalidades. O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) tem entre os seus cinco blocos, o do poder público, no qual se assentam os representantes do Município e do Estado.



O CAP tinha poder deliberativo de aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) do Porto. Em 2013, este papel foi reduzido ao de consultivo, pela Lei 12.815, que enfraqueceu o processo de desenvolvimento dos portos, em consequência, o econômico e o social do País. O poder deliberativo com a participação da comunidade portuária é fator de produtividade e competitividade dos principais portos do mundo.

Na ótica do desenvolvimento sustentável, o município portuário assume uma importância primordial e este debate envolve vários aspectos, que influenciam a vida da comunidade. No âmbito da qualidade ambiental à mobilidade, ocorrem pontos de contato na relação cidade e porto, num contexto que, de ambas as partes, exige uma discussão permanente das soluções e dos planos, na perspectiva socioeconômica e ambiental. Principalmente para evitar o atraso por erro fundamental.

Como exemplo econômico, a pujança do Estado de São Paulo reflete a força do Porto de Santos, cujo desenvolvimento inspira o projeto do Portogente, Santos2050, que balizará o debate com os candidatos nas eleições de 2022 aos governos dos Estados portuários. Cujo objetivo é estabelecer uma relação entre o crescimento anunciado e a forma que isto acontece, como chave para avaliar o potencial de progresso regional.

Um governador ao tratar dos desafios do seu Estado precisa considerar as práticas coletivas, com visão de geração futura. O planejamento dos estados portuários implica complexas logísticas internacionais abrindo caminhos para o progresso. Não por acaso, discutir esse panorama com referencialidade no Santos2050 mostra que o programa do Ministério da Infraestrutura (MInfra), para o Porto de Santos, não fomenta o desenvolvimento regional.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/01/2022

SANTOS2050 BALIZA O DEBATE DOS PORTOS NAS ELEIÇÕES DE 2022

Editor Portogente

Na semântica, a definição de verdade não implica “a neve é branca”. Implica que, sempre que afirmamos ou rejeitamos esta sentença, estamos afirmando ou rejeitando sentença correlata.

Fruto de uma discussão intensa e com excelência sobre o Porto de Santos, o Projeto do Portogente, Santos2050, com foco na reforma do principal porto do Hemisfério Sul, vai balizar um debate dos portos do Brasil com os candidatos à Presidência da República. Uma análise fundada



na referencialidade e apta a desdizer promessas enganosas, do tipo: “chegar em quatro anos com patamares similares aos portos asiáticos de Busan, Yokohama e Kaohsiung”. E nada acontecer.

Os portos sempre foram instrumentos de desenvolvimento econômico e social. Parece que o momento político atual, com as eleições na mira, pode transformar essa visão em oportunidade e de forma a auxiliar os candidatos a formarem consciência do uso da ferramenta portuária em seus programas econômico e sociais. Uma

estratégia centralizada no compromisso e na aptidão do governo para mobilização de investimentos.

Trata-se de uma visão do projeto Santos2050 como balizador, para se caminhar em direção à perspectiva de viabilizar o conceito de porto moderno brasileiro. Como ocorreu nos finais dos séculos XIX e XX, com incrementos exponenciais na movimentação e reduções fantásticas dos custos. Portanto, um programa portuário real definindo os passos necessários para se atingir esse objetivo e alinhado com a cultura e à legislação do Brasil.

Para tanto, será colocada em debate a atividade portuária sob as suas várias dimensões, de forma ampla e detalhada. Por exemplo: institucional, financiamento do sistema, planejamento, participação da comunidade, tecnologia, logística, sustentabilidade, questões que darão consistência e racionalidade para teste e verificação das propostas dos candidatos. Evidenciando o significado da proposta, o caso real do candidato à reeleição.

Santos2050 ao promover conexões em rede com o mundo das finanças, tecnologia, produção; dos transportes ao político, expõe oportunidades e caminhos multiplicadores de resultados. O Brasil não precisa esperar. Está posta uma estrada inovadora para o progresso através dos portos. Pauta do Portogente no debate com os candidatos a Presidente da República.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 10/01/2022

O DEBATE DOS PORTOS NA CAMPANHA DAS ELEIÇÕES 2022

Editor Portogente

São os fatos e circunstâncias que influenciam, valorizando ou depreciando, a Expressão Política.



Dentro de dois dias terão passado três anos do governo Bolsonaro, sem que haja perspectiva de sucesso no programa de desestatização dos portos. Por falta de método para definir um modelo com lógica de gestão produtiva e sem perspectiva de resultados logísticos compatíveis com as novas escalas dos transportes e demandas da produção, a reforma portuária vai ficar a ver navios. Um clima muito desfavorável à retomada da economia.

O objetivo desse programa não corresponde plenamente aos problemas que precisam ser resolvidos. A adoção dos portos australianos, como atalho, estreitou o diálogo com as comunidades e prejudicou a percepção do papel do porto brasileiro. Valorosas contribuições foram ignoradas, como a proposta Santos2050 que é debatida no Portogente, para o Porto de Santos. Por tudo isso, o PDZ está limitado à uma área muito menor e o plano resultante é incompleto e desconsidera o potencial de desenvolvimento regional.

Com a perspicácia e competência que lhe são características, Frederico Bussinger aborda com clareza tão terrível ameaça à competitividade nacional, a partir do título poético do seu artigo “Uma autoridade portuária nacional?”. De pronto, mostra não haver racionalidade na metodologia do programa da reforma portuária, do ministério da Infraestrutura – Minfra, baseada numa equação de três variáveis: desestatização, ativos e investimentos.

Sem consistência, nem rumo, o programa de desestatização dos portos frustra expectativas e gera mais instabilidade e incerteza, que aumentarão o conflito político da campanha de 2022. A reforma portuária é urgente para atender à nova logística da 5ª Geração da Internet e do

transporte mais ágil, no comércio internacional. É fator de competitividade do produto nacional. Está na hora das comunidades portuárias se unirem e evitar o pior.

Portogente vai abrir uma praça online de um debate amplo dos portos brasileiros, com os candidatos a Presidente da República. Antes da divulgação dos programas oficiais, a partir de março próximo, iremos discutir as linhas dessas propostas com os pré-candidatos. Atividade tão importante quanto complexa, os nossos portos precisam ter o significado do seu papel na história e economia do Brasil.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/01/2022

CATTALINI TERMINAIS É CERTIFICADA PELA CESPOTOS

Assessoria de Comunicação

A Cattalini Terminais Marítimos foi certificada pela Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), após passar por inspeções e auditoria presencial e atender a todas as exigências descritas na Resolução 53/Conportos.

O documento, em vigor desde setembro de 2020, dispõe sobre a consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), conforme normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS, da sigla em inglês).

O Código ISPS estabelece uma série de exigências de segurança para a navegação e as instalações portuárias de todo o mundo.

Segundo a Cattalini, a certificação pela Cesportos é resultado do trabalho do seu time de colaboradores para o cumprimento rigoroso de todas as exigências sobre a segurança das pessoas, das instalações e das operações, valorizando a prevenção com planejamento e investimentos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/01/2022

DTA RECEBE LICENÇA DE INSTALAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL EM MARICÁ

Assessoria de Comunicação



A área, de 5,5 milhões metros quadrados, foi adquirida pela empresa há cerca de 10 anos. A LI é a última fase do licenciamento ambiental

A DTA Engenharia obteve a Licença de Instalação (LI) para a construção do TPN - Terminais Ponta Negra, no canto da praia de Jacomé, em Maricá. Será o maior empreendimento portuário 100% privado do País e promete uma nova realidade para o estado do Rio de Janeiro. A área, de 5,5 milhões metros quadrados, foi adquirida pela empresa há cerca

de 10 anos. A LI é a última fase do licenciamento ambiental. A publicação foi feita na última quinta-feira, no Diário Oficial, depois da aprovação pela Comissão Estadual de Controle Ambiental (Ceca) por larga margem de 10 votos favoráveis, em 12 votantes.

O parecer do Inea, órgão ambiental do estado do Rio de Janeiro, concluiu que "diante das informações apresentadas, considerando os aspectos positivos para o desenvolvimento o estado do Rio de Janeiro, especialmente para a região do empreendimento; que o empreendedor buscou



de todas as formas atender o pleito do Inea com soluções socioambientais para mitigar os efeitos do projeto no meio ambiente; das propostas técnicas apresentadas para fins de mitigação dos impactos negativos identificados, a equipe técnica do Inea 'sugere a concessão da LI, desde que seja executado o Termo de Compromisso de Compensação Ambiental (TCCA) e sejam respeitadas as propositas de condicionantes da licença constantes neste parecer".

Com a decisão, o próximo passo a ser dado pela DTA é a retomada das negociações e rodadas de apresentação das atualizações do projeto.

O complexo poderá ser responsável por praticamente toda a movimentação diária de petróleo do pré e pós-sal, atendendo, também, o futuro polo de Gaslub do Comperj, em Itaboraí, a 35 km em linha reta do TPN, através do gasoduto Rota 3 de 24 milhões m³/ dia, que passa dentro do TPN, e foi a primeira unidade a se instalar pela Petrobras dentro do terminal.

O TPN permitirá ao Comperj ter acesso aos seus 440 mil barris de petróleo por dia de forma muito econômica, dada a proximidade do futuro terminal. Atualmente, o Brasil não conta com nenhum empreendimento capaz de atender essa demanda de petróleo nas operações STS - Ship-to-Ship . A área, com 1.800 metros de frente para o mar, tem um diferencial: 30 metros de profundidade natural a apenas 500 metros da costa mar adentro. Nenhum projeto no Oceano Atlântico conta com esse atributo natural fantástico, possibilitando a concepção de um porto onshore com quebra-mares utilizando a rocha gnáiss de altíssima qualidade existente dentro da gleba, e sem demandar dragagens futuras de manutenção, apenas a de implantação, garantindo os custos operacionais mais baixos do País.

O novo porto contará com uma tancagem de grande porte para petróleo e derivados, permitindo a classificação do petróleo conforme o seu grau API, o gasoduto do Rota 3, que será ligado à Refinaria do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), enviando 24 milhões de metros cúbicos por dia, e uma área para carga geral. O empreendimento fica a 35 quilômetros do Comperj em linha reta, onde já construiu o shore approach, tudo o que a Petrobras almejava. A DTA fez um estudo minucioso da área, procurando o local certo para investir e atender a demanda hoje totalmente reprimida.

"Essa notícia chega num momento em que o Brasil já produz 2 milhões e 700 mil barris por dia, sendo 60% pré-sal. Desse total, 1 milhão e 600 mil é produzido na frente de Maricá. Além disso, atualmente, o ship to ship desse tipo de operação é feito em alto mar ou na Baía de Montevideo. Já a nova instalação estará pronta para essa finalidade", destacou o presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 10/01/2022

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

BOLSONARO DIZ "TER CERTEZA" DE QUE O CONGRESSO DERRUBARÁ VETO A NEGOCIAÇÃO DE MEI

"Espero não, tenho certeza que vai derrubar o veto, a questão estará solucionada", disse o presidente

Por Ingrid Soares

O presidente Jair Bolsonaro (PL) justificou nesta segunda-feira (10/01) o veto integral ao projeto de lei que permitia a renegociação de dívidas de micro e pequenas empresas e microempreendedores individuais (MEI). O veto foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) do último dia 7. Durante entrevista à Rádio Sarandi, o chefe do Executivo disse que foi obrigado a vetar a medida por questões legais, mas que o Congresso deverá derrubar o veto, "o que solucionará a questão". O veto provocou reação dos parlamentares.



"Fui obrigado a vetar por questões legais a renegociação do pessoal do MEI e das pequenas e microempresas. Então, sou obrigado a vetar por causa da legislação eleitoral e a questão da Lei de Responsabilidade Fiscal. Hoje, devemos ter uma decisão para atender o pessoal do MEI que contraiu empréstimo por ocasião da pandemia para que seja renegociado, isso sim. Pretendemos uma solução parcial agora, e, com a volta do Parlamento, eu tenho certeza que o Parlamento vai derrubar o veto", apontou.

"Se eu sanciono, digo a vocês: eu estou em curso na Lei de Responsabilidade Fiscal, chama-se de crime de responsabilidade. E responderia também perante à legislação eleitoral, porque, em anos eleitorais, tem certas coisas que eu não posso sancionar nem apresentar projeto naquele sentido. Mas o Parlamento, derrubando o veto, que eu espero... Espero não, tenho certeza, que vai derrubar o veto, a questão estará solucionada", completou.

O projeto abriria espaço para descontos e parcelamentos de R\$ 50 bilhões em dívidas de empresas cadastradas no Simples e de MEIs. Na justificativa, Bolsonaro disse que vetou o texto por "por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público", uma vez que a proposição levaria a uma renúncia de receita sem a previsão de compensação. O veto foi recomendado pelo Ministério da Economia e Advocacia-Geral da União (AGU).

Fonte: Correio Braziliense - BR

Data: 10/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS PEDEM ADESÃO AO SIMPLES NA 1ª SEMANA DE PRAZO

Na primeira semana de abertura do prazo de opção ao Simples Nacional deste ano, 195.255 empresários já fizeram o pedido de adesão ao regime simplificado de tributação voltado para microempresas e empresas de pequeno porte. O dado foi divulgado nesta segunda-feira pela assessoria da Secretaria Especial da Receita Federal.

O prazo de adesão ao regime começou no último dia 3 e termina em 31 de janeiro. A extensão desse período surgiu como uma solução temporária ao problema criado pelo presidente Jair Bolsonaro ao vetar o Refis para parcelamento de dívidas tributárias de pequenas empresas e microempreendedores individuais (MEIs).

Como mostraram o jornal O Estado de S. Paulo e o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), a ampliação do período deve ser confirmada para dar tempo para que o Congresso derrube o veto do presidente ao Refis. Em entrevista à Rádio Sarandi, do Rio Grande do Sul, nesta segunda-feira, Bolsonaro disse que a solução "temporária" para o Refis a pequenas empresas e MEIs deve sair ainda nesta segunda. O ministro da Economia, Paulo Guedes, está em reunião no Planalto tratando do assunto.

Segundo apuraram O Estadão e o Broadcast, a equipe econômica não propôs o veto ao parcelamento do Refis, mas apresentou a necessidade de compensação. Na última hora antes do prazo final, assessores do presidente levantaram o entrave de sancionar o Refis em razão de restrições da lei eleitoral que proíbe a concessão de benefícios em ano de pleitos.

Para resolver o impasse, o governo cogitou inicialmente editar uma medida provisória para propor novamente um Refis para o setor, no entanto, a ideia foi descartada porque a matéria só pode ser tratada em projeto de lei complementar. Agora, há alternativas em estudo via portarias, alterando programas já existentes, mas sem o mesmo escopo do Refis aprovado pelo Congresso. Cálculos



apontam que débitos de micro, pequenas e médias empresas somam R\$ 20 bilhões, dos quais somente R\$ 12 bilhões já estão inscritos na dívida ativa.

A ampliação do prazo de adesão ao Simples Nacional é importante para que empresas interessadas no programa ganhem tempo e possam regularizar sua situação. Para aderir ao Simples, as empresas não podem ter pendências cadastrais nem débitos tributários. Os empresários aguardavam a sanção da lei do Refis, aprovada em dezembro de 2021 pelo Congresso, para aderir ao programa de parcelamento de débitos, regularizar sua situação e, assim, ter permissão para se inscrever no Simples.

Em nota, a Receita reforça que a opção pelo Simples Nacional pode ser feita por microempresas e empresas de pequeno porte até 31 de janeiro. O órgão ressalta que os solicitantes não podem fazer parte das vedações previstas na Lei Complementar nº 123, de 2006, o Estado da Micro e Pequena Empresa e que o resultado das solicitações aceitas será divulgado em 15 de fevereiro

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/01/2022

EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL DISPARA NA 1ª SEMANA DE JANEIRO; CARNE BOVINA AVANÇA

(Por Nayara Figueiredo e Lais Moraes)

SÃO PAULO (Reuters) – O Brasil exportou 150,8 mil toneladas de soja por dia na primeira semana de janeiro, um salto ante a média diária de 2,47 mil toneladas vista no primeiro mês do ano passado, mostraram dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) nesta segunda-feira.

O movimento ocorre com maiores estoques de passagem de 2021, uma vez que a colheita da nova safra está apenas começando no Brasil. Em janeiro do ano passado, a oferta da safra velha era limitada.

Além disso, os dados do governo federal indicam que o ritmo de embarques de carne bovina voltou a crescer, após um período de quedas durante embargo da China por dois casos atípicos da doença “vaca louca” no Brasil.

Segundo a Secex, a média diária de exportação de carne bovina atingiu 7,1 mil toneladas, ante 5,37 mil toneladas enviados por dia ao exterior em janeiro de 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/01/2022

GUEDES CONVOCA EQUIPE PARA RESOLVER REFIS E ORIENTA BOLSONARO A VETAR REAJUSTE

De volta do período de férias de recesso de fim de ano, o ministro da Economia, Paulo Guedes, garantiu nesta segunda-feira, 10, a interlocutores que a solução para o veto do presidente Jair Bolsonaro à lei do Refis (parcelamento de dívidas tributárias) das empresas do Simples e do MEI (microempreendedores individuais) será de fácil desfecho e que não há divergências de mérito da equipe econômica ao parcelamento. Já em relação ao impasse em torno do reajuste dos servidores, Guedes tem se manifestado totalmente contrário ao aumento salarial do funcionalismo público federal esse ano.

Os dois “pepinos” para o governo são tema de reunião, que ocorre nesta manhã, do ministro com sua equipe. A primeira do ano.

O ministro alertou ao presidente Jair Bolsonaro que conceder o reajuste aos servidores apenas para uma categoria vai aumentar a pressão e que o melhor é não aumentar os salários de ninguém.



Na avaliação de Guedes e sua equipe, será “explosivo” se governo fizer o reajuste às forças policiais do Executivo porque no dia seguinte “todo mundo” vai querer em meio às restrições fiscais. O Orçamento tem uma reserva de R\$ 1,7 bilhão para atender reajustes em 2022. E, como mostrou o jornal O Estado de S. Paulo, esse dinheiro é insuficiente para atender até mesmo a reestruturação dos salários da Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e agentes penitenciários, carreiras que o presidente acenou com o reajuste.

No fim de semana, o próprio presidente deu uma sinalização de recuo. Em meio à adesão em massa dos servidores públicos federais ao movimento de operação padrão e entrega de cargos comissionados no governo com ameaças de greve, Bolsonaro pediu “sensibilidade” ao funcionalismo e reafirmou que não há espaço no orçamento para reajustes salariais neste ano. Ele admitiu que até a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária Federal podem ficar sem aumento em 2022.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MEI E MICROEMPRESAS TÊM ATÉ FEVEREIRO PARA RENEGOCIAR COM ATÉ 70% DÉBITOS INSCRITOS NA DÍVIDA ATIVA

Programa da PGFN foi prorrogado. É diferente do Refis, vetado por Bolsonaro, que prevê condições mais generosas e incluía outros pagamentos atrasados

Por Pollyanna Brêtas

RIO — As empresas enquadradas no Simples Nacional e os microempreendedores individuais (MEI) têm até 25 de fevereiro para renegociar débitos inscritos na dívida ativa da União com até 70% de desconto e prazo de até 145 meses.

O programa de regularização da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional foi prorrogado e vale para débitos que tenham sido incluídos na dívida ativa até 31 de janeiro de 2022. Os descontos podem chegar a até 100% dos juros, multas e encargos legais, limitado a 70% do valor total do débito. A adesão é feita através do site Regularize.

Trata-se de programa diferente do Refis, cuja extensão para micro e pequenas empresas e MEI foi vetado pelo presidente Jair Bolsonaro. Nesta segunda-feira, Bolsonaro afirmou esperar que o parlamento derrube o veto. O Refis prevê condições mais vantajosas e inclui outros tipos de pagamentos em atraso.

No total, 1.821.316 empresas estão inscritas na dívida ativa da União por débitos do Simples Nacional, das quais 162.217 são microempreendedores individuais (MEI). O valor total dos débitos do Simples Nacional inscritos na dívida ativa da União é de R\$ 137,2 bilhões.

Veja o passo a passo para aderir:

O processo para negociar é feito de forma digital, no portal Regularize.

Para aderir ao programa, o MEI ou microempreendedor deve fazer o login no site do Regularize ou entrar com uma conta no portal gov.br. Depois, clique no campo 'Negociação de dívidas', e acessar o Sispar. Na tela do Sispar, será preciso preencher a tela de receita e rendimento, clicando no menu 'receita/rendimento'. Em seguida, clique em avançar. Após preencher a

declaração de 'Receita e rendimento' com todos os dados solicitados, marque a caixa de 'Declaração', e clique em 'salvar'.

Depois, clique em 'Capacidade de pagamento', uma nova tela aparecerá mostrando qual é a situação do solicitante para a transação excepcional. No lado esquerdo, é classificação antes da pandemia. No lado direito, é a situação após a pandemia. Após preencher a declaração, depois clique em 'Adesão' e depois em 'Transação', e em seguida em 'Avançar'.

No meu 'Negociação', clique na seta azul para ter acesso às opções disponíveis para o perfil da empresa. É possível ainda fazer simulações de pagamentos e descontos. Escolha uma das negociações disponíveis e clique em 'Avançar', depois em 'Calcular'. Ao clicar em 'Confirmar', o solicitante vai concluir o processo.

Entenda as modalidades:

Para todas as opções, o valor mínimo da prestação é de R\$ 100. Se a dívida for previdenciária, o prazo máximo de prestações é de 60 meses.

Transação de Pequeno Valor

É permitida para quem possui dívidas de até 60 salários mínimos, inscritos em dívida ativa há mais de 1 ano. Para optar pela modalidade é preciso dar uma entrada de 5% (em até 5 vezes) e o restante poderá ter um abatimento de até 50% de desconto, inclusive sobre o principal, e pagamento em até 55 meses. Apenas dívidas tributárias podem ser incluídas nesta opção. As dívidas trabalhistas ou débitos de multas trabalhistas não poderão.

Transação Extraordinária

O pagamento pode ser feito em até 142 meses, sem descontos. A Entrada de 1% (ou 2% se o débito tiver parcelamento anterior) em até 3 vezes.

Transação Excepcional

É permitida para quem tem dívidas de até R\$ 145 milhões, oferecendo desconto que varia de 30% a 70%, e que dependerá do impacto da pandemia de Covid-19 produziu no negócio. O pagamento pode ser feito em até 142 meses. A entrada de 4% em até 12 meses. Neste caso, será preciso preencher uma declaração e simular a adesão para ver o desconto oferecido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/01/2022

VALE INTERROMPE CIRCULAÇÃO DE TREM E SUSPENDE MINAS POR CAUSA DAS CHUVAS. USIMINAS E CSN TAMBÉM SÃO AFETADAS

Estrada de Ferro Vitória a Minas, que faz transporte de passageiros, está parcialmente interdita. Extração na Casa de Pedra foi temporariamente suspensa
O Globo



A BR 040 teve que ser interditada devido ao grande volume de chuvas em Minas Gerais
Foto: Reprodução/Redes Sociais

RIO — Devido ao nível elevado das chuvas que atingem Minas Gerais, Vale, CSN e Usiminas interromperam a produção em algumas de suas unidades. A Vale informou ainda, nesta segunda-feira, que paralisou parcialmente a circulação de trens na Estrada de Ferro Vitória a Minas, que faz transporte de passageiros. Segundo a companhia, o objetivo é garantir a segurança dos seus empregados e comunidades.



A CSN também interrompeu a extração e a movimentação de minério na Casa de Pedra, em Congonhas, por causa das chuvas. No caso da Usiminas, a interrupção atinge a unidade de Itatiaiuçu.

A Vale informou ainda que está monitorando 24 horas por dia, em tempo real, a situação de suas barragens. E disse que não houve alteração do nível de emergência em nenhuma de suas unidades.

Os passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas têm opção de remarcar ou cancelar as passagens, sem multa, em até 30 dias. Mais informações podem ser obtidas pelo telefone 08002857000.

A ferrovia foi paralisada no trecho Rio Piracicaba-João Monlevade, impedindo o escoamento de minério em Brucutu e no complexo de Mariana, cuja produção foi portanto suspensa.

A produção no complexo de Itabira não foi afetada, apesar da interrupção no trecho da ferrovia entre Desembargador Drummond-Nova Era que, neste momento, segundo a empresa, está em fase de liberação.

Todas as minas do Sistema Sul da mineradora tiveram a produção temporariamente suspensa, em função da interdição de trechos das rodovias BR-040 e MG-030.

Os sistemas Sul e Sudeste, cujas minas foram afetadas pelas chuvas, responderam por 40% da produção da Vale entre janeiro e setembro do ano passado (último dado disponível).

Mas a empresa informou que as paralisações não afetam sua estimativa global de produção de minério para este ano, já que as previsões da mineradora já levam em conta os impactos sazonais do período de chuvas. E a produção no Sistema Norte (Pará) segue intacta. A mineradora prevê produzir entre 320 milhões e 335 milhões toneladas de minério de ferro este ano.

*Com agências internacionais

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 10/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BOLSONARO SANCIONA BR DO MAR COM VETO A BENEFÍCIO FISCAL PARA SETOR PORTUÁRIO

Entre os vetos de maior repercussão está a derrubada da reativação do Reporto, benesse encerrada em 2020 e que seria retomada no ano que vem

Por *Amanda Pupo e Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro sancionou com vetos o projeto de lei de incentivo à navegação na costa brasileira, chamado de BR do Mar. Apresentado ao Congresso pelo Ministério da Infraestrutura em agosto de 2020, o BR do Mar tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem. O objetivo é aumentar a oferta de navios e, portanto, a concorrência, baixando os custos desse tipo de navegação.

Entre os vetos de maior repercussão está a derrubada da reativação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). Como mostrou o Estadão/Broadcast, a renovação do benefício dividiu os ministérios da Economia e da Infraestrutura. Instituído em 2004, o Reporto suspendia a cobrança do IPI, do PIS/Cofins e do

Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens para os terminais portuários. Pelo projeto de lei aprovado no Congresso, a benesse, que se encerrou em 2020, seria retomada a partir do próximo ano com validade até o fim de 2023, o que foi vetado por Bolsonaro por orientação da equipe econômica.

Outro item barrado por Bolsonaro é o que estabelece que as embarcações teriam que ter tripulação composta por, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato. Na justificativa, o governo alega que isso geraria um aumento de custos para embarcações e reduziria a atratividade de estrangeiros.



Navio cargueiro; o presidente Jair Bolsonaro sancionou com vetos o projeto de lei de incentivo à navegação na costa brasileira, conhecido como BR do Mar Foto: Márcio Fernandes/Estadão

Embarcação a casco nu

Segundo o Ministério da Infraestrutura, com as novas regras para a cabotagem, será possível ampliar o volume de contêineres transportados por ano, saindo de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022. A iniciativa também permitirá ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as que operam no petróleo e derivados.

O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. Esse cenário de liberação total, no entanto, vai acontecer somente em quatro anos.

Em relação ao aluguel de navios a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos -, a proposta prevê mais hipóteses em relação às normas atuais. No entanto, para acessar esses novos formatos, o negócio só poderá afretar navios que sejam de subsidiária estrangeira pertencente a uma empresa brasileira de navegação. Para o governo, isso dá mais segurança de que haverá frota disponível para a cabotagem no Brasil.

Antes, o afretamento nessa modalidade era bastante restrito. A lei anterior definia que uma das hipóteses para afretar dessa forma é que não existisse ou não se houvesse à disposição uma embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido - isso é verificado na chamada "circularização", uma espécie de consulta ao mercado. Pelo BR do Mar, nesses casos, a regulamentação do afretamento não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

A matéria teve a votação concluída pelo Congresso em dezembro. A Câmara já havia analisado a matéria em dezembro de 2020, mas precisou votar o texto novamente em razão das alterações promovidas pelo Senado.

Entenda as mudanças para estimular a navegação de cabotagem, transporte de cargas entre portos

Contratação de embarcação mantendo a bandeira de fora (a tempo)

Como é hoje: O aluguel de embarcações com a manutenção da bandeira de origem é vantajoso porque o navio não precisa se adaptar às regras brasileiras. O afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, e, portanto, o custo é menor. Hoje, no entanto, as empresas de navegação só podem afretar dessa forma em poucas ocasiões: quando não há embarcação com

bandeira brasileira disponível para o que a empresa precisa, quando verificado interesse público, e em caso de substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro.

Como fica: o BR do Mar prevê novas modalidades para afretar por tempo, desde que sejam embarcações de alguma subsidiária de empresa brasileira no exterior. Entre as situações previstas estão o aluguel de embarcação estrangeira com base em proporção de navios que a empresa tenha em sua propriedade (quanto maior a frota, maior o acesso a navios que operam com menor custo); e em substituição de embarcação em construção no exterior, ou de embarcação em reparo.

Contratação de embarcação com a suspensão da bandeira de fora (a casco nu)

Como é hoje: Refere-se à contratação de embarcação que chega ao País sem tripulação e passa a ser operada pela empresa nacional. A operação (assim como no caso de embarcação própria) chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro. Por outro lado, não há o custo de aquisição de uma embarcação. Hoje, as empresas podem afretar dessa forma em uma proporção de metade da tonelagem das embarcações próprias.

Como fica: Após quatro anos da sanção do BR do Mar, as empresas poderão afretar a casco nu mesmo sem terem navios brasileiros próprios. A liberalização acontece de forma escalonada. O limite de afretamento será ampliado após um ano da vigência da lei para duas embarcações; após dois anos, para três embarcações; e após três anos, para quatro embarcações. Apesar de ser uma modalidade que tem mais custos operacionais, como não há exigência de lastro, a avaliação é que o formato pode incentivar a entrada de novos players no setor.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/01/2022

GOVERNO DEVE ABRIR CONSULTA SOBRE VENDA DE PORTO DE SANTOS NO PRÓXIMO DIA 20

Previsão do governo é de leiloar o complexo portuário no segundo semestre e de conseguir R\$ 16 bilhões em investimentos

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo federal deve abrir no próximo dia 20 a consulta pública do processo de privatização do Porto de Santos, previsto para ser leiloado no segundo semestre do ano. Com essa etapa, a modelagem de venda do complexo portuário, o maior da América Latina, será conhecida em detalhes.

Também para este mês, no dia 14, o Ministério da Infraestrutura planeja publicar o edital do leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho e será leiloadada no primeiro semestre.



Movimentação no Porto de Santos; governo deve abrir consulta sobre venda do complexo portuário no dia 20 Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 30/11/2017

"Vamos publicar o edital da Codesa no dia 14, a nossa primeira desestatização, estamos empolgados em avançar com esse projeto. Achamos que vai ter tanto player nacional como player estrangeiro para a Codesa, estamos conversando com bastante gente", afirmou ao Estadão/Broadcast a secretária de Planejamento,

Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa.



A privatização da Codesa dará o início do processo de venda de portos públicos, seguida com o grande empreendimento dessa carteira, que é o porto de Santos. Com a privatização do complexo, o governo almeja colocar a empresa no posto de maior porto do Hemisfério Sul, atraindo R\$ 16 bilhões de investimentos.

O ministério prevê, no médio prazo, o aprofundamento do canal para 17 metros, o que possibilitará a entrada de navios de 400 metros em Santos. Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, essa obra atrelada a outras iniciativas, como remodelação das linhas ferroviárias no porto e investimentos em contratos de arrendamento, permitirá que Santos movimente mais de 240 milhões de toneladas de carga em 2040 - foram movimentadas 146,6 milhões de toneladas em 2020 (o número do ano passado ainda não foi divulgado).

Somente após o processo de consulta pública e fechamento da modelagem, o projeto poderá ser enviado para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). No caso da Codesa, o leilão já foi liberado pela Corte, o que permite que o edital seja publicado no próximo dia 14.

Para vender o Porto de Santos, o governo definiu regras - e estuda mais opções - para evitar o abuso de poder econômico na nova administração. A variedade de operadores e de cargas movimentadas no complexo portuário impõe a necessidade de um modelo que reduza riscos de conflito de interesse entre as companhias que comandam terminais dentro do porto e a futura administradora deste 'condomínio'.

Por isso, o governo ampliou o rol de empresas que terão restrições na disputa, em relação ao que foi definido para a privatização da Codesa. Nela, a regra é que operadores do porto ou do Estado do Espírito Santo não poderão participar da futura concessionária com mais de 15% individualmente ou de 40% em conjunto. Para Santos, além da restrição dirigida aos operadores, a limitação também vai afetar armadores e concessionárias de ferrovias que atuam dentro do porto. Já os percentuais se mantêm.

O governo também estuda outro mecanismo para evitar concentração de atividades no porto, mas ainda não tem uma posição fechada sobre a ferramenta. O que está em avaliação é uma limitação de concentração de mercado para empresas que atuam no local. A regra deve considerar peculiaridades de segmentos específicos, principalmente considerando que Santos é um porto multicargas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/01/2022

CARGAS DE TRIGO PARADAS NO PORTO DE SANTOS FORAM LIBERADAS POR FISCAIS DA AGRICULTURA, DIZ INDÚSTRIA

Produtos aguardavam a liberação de fiscais agropecuários e agora precisam passar pela inspeção da Receita Federal; operação-padrão prejudica atrasa a entrada de produtos no País
Por Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

As três cargas de trigo argentino que estavam paradas no Porto de Santos aguardando vistoria de fiscais agropecuários do Ministério da Agricultura foram liberadas na tarde de ontem, informou a Associação Brasileira da Indústria do Trigo (Abitrigo) ao Estadão/Broadcast Agro.

Segundo a entidade, todos os processos que estavam pendentes no ministério envolvendo trigo foram aprovados. A associação estima que cerca de 100 mil toneladas estavam paradas no porto aguardando liberação para consumo no País. O produto trazido em três navios foi importado por três moinhos paulistas.

A normalização da operação ocorre em meio à operação "tartaruga" de fiscais federais agropecuários que se mobilizam por melhores salários. Desde dezembro, estes auditores passaram a ser mais rigorosos nos procedimentos, o que atrasa análises e dificulta despachos.

O deferimento da licença de importação, cedido pela pasta, estava sendo aguardado há duas semanas pelos importadores.



Fila no Porto de Santos na quarta-feira, 5. Auditores estão barrando o escoamento de vários produtos. Foto: Fernanda Luz/Estadão - 5/1/2022

A preocupação agora é com a vistoria da Receita Federal, já que os auditores atuam em operação-padrão desde o dia 23 de dezembro, conforme uma fonte do setor.

Executivo de um moinho de São Paulo, que importou parte da carga, explica que o ministério deferiu a licença de importação do cereal que estava

descarregado em silos alfandegários. O processo agora segue para a Receita Federal.

Assim, a liberação para o uso e comercialização do cereal dos silos ainda depende do aval dos auditores da Receita Federal. "Acredito que não haverá demora. Ainda está no tempo correto", afirmou o executivo.

Atrasos nas fronteiras

A operação-padrão dos auditores da Receita Federal tem atrasado a liberação de mercadorias em parte dos portos e das fronteiras. Ontem, mais de 800 caminhões estavam parados na fronteira do Brasil com a Venezuela, em Pacaraima (RR), esperando a liberação pela Receita Federal.

O movimento começou após o presidente Bolsonaro anunciar em dezembro que faria uma reestruturação das carreiras policiais ligadas ao Ministério da Justiça, como a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária Federal. O governo chegou a reservar R\$ 1,7 bilhão no Orçamento de 2022 para atender apenas as categorias de segurança que são base de apoio do seu governo.

A operação-padrão também prejudica a liberação de combustível importado no Porto de Santos. Milhares de litros de combustíveis se acumulam nos tanques do terminal, no litoral de São Paulo. O porto paulista é a principal porta de entrada de gasolina e óleo diesel no País.

Desde o dia 28 de dezembro, os produtos não estão sendo escoados porque os auditores não autorizam a comercialização.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/01/2022

CONSTRUÇÃO CIVIL CRESCE NO 'MUNDO REAL', MAS DESPENCA NA BOLSA

A construção civil está próxima de confirmar um dos anos mais aquecidos da história recente. Puxada principalmente pelo mercado imobiliário, a alta no faturamento do setor em 2021 deve ser 7,6%, de acordo com estimativas da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), o melhor resultado em dez anos. Entre janeiro e setembro, houve um crescimento de 37,6% dos lançamentos e 22,5% nas vendas, segundo o próprio CBIC. Porém, ao mesmo tempo em que os números mostram um retrato do presente, trata-se de um cenário que vai se tornando passado de maneira bem acelerada.

Os motivos são vários: aumento da taxa de juros, assim como a alta nos preços de materiais para construção, bolso mais curto do brasileiro e temores a respeito da economia, que está em



recessão técnica após ter caído 0,1% no terceiro trimestre. Para se ter uma ideia, o Índice Nacional de Custo de Construção (INCC) subiu 14,3% em 2021, o maior patamar desde 2003. Logo, mesmo com os bons resultados acumulados em 2020, as empresas também enfrentam desconfiança dos investidores.

Não por acaso, a queda acumulada das 26 incorporadoras na Bolsa em 2021 foi de 31,1%, segundo dados levantados pela consultoria Economatica a pedido do Estadão, enquanto o Ibovespa recuou 11,93%. A Plano&Plano, que estreou no mercado de capitais em outubro de 2020, caiu mais do que a média, com uma desvalorização de 56%. E isso acontece em um ano em que a companhia atingiu R\$ 1 bilhão em vendas líquidas, o maior volume de vendas anuais de toda a história da empresa.

Porém, ao olhar a fotografia dos resultados mais recentes, a empresa viu os seus lançamentos caírem 17,5% no terceiro trimestre em comparação ao mesmo período do ano passado. Com isso, o total do valor arrecadado nessa área nos nove primeiros meses do ano caiu 1%.

Mesmo assim, Rodrigo Luna, presidente do conselho de administração da empresa, enxerga pontos positivos, como a redução do preço de alguns materiais, como o aço, que podem melhorar os resultados para 2022. “É claro que gostaríamos de trazer um resultado melhor para os nossos acionistas, mas a nossa visão é de longo prazo”, diz Luna.

Nesse momento complicado, a Plano&Plano também começou a priorizar imóveis voltados para a baixa renda, em especial ao programa Casa Verde e Amarela, antigo Minha Casa, Minha Vida. A empresa se apoiou no fato que o déficit habitacional aumentou no período da pandemia. De 2019 para cá, o déficit subiu 4% para 6,1 milhões de habitações.

Custos

Essa também é a visão de Eduardo Fischer, um dos presidentes da MRV, a maior do País. Ele continua otimista, mas admite que a pressão dos custos, que afetaram a margem da empresa, dificultou as coisas nesse ano. “Pensávamos que esse desequilíbrio no preço iria se dissipar no primeiro semestre e não aconteceu. Em 28 anos de indústria, nunca vi uma explosão de custos tão forte em um curto espaço de tempo”, diz Fischer, que viu as ações da MRV caírem quase 35% em 2021.

O executivo aponta que não tem muito o que mudar em 2022, mas continua com a premissa de que existe uma oferta maior do que a demanda. “E estamos olhando para isso para 2023, 2024 e 2025”, diz.

Economia fraca

Em 2022, as estimativas do mercado para o segmento imobiliário estão em baixa. Na previsão de José Carlos Martins, presidente da CBIC, a indústria da construção civil não vai passar de um crescimento de 2%.

Na visão de Waldir Morgado, sócio da Nexgen Capital, a inflação nos custos deve permanecer, assim como a corrosão na renda dos mais pobres, o que deve afetar as empresas da área, como a Plano&Plano e a MRV.

“No nosso entendimento, as empresas que estão focando mais no segmento de alta renda devem sofrer menos”, diz Morgado.

O problema é que essas mesmas empresas também estão longe de estar bem na Bolsa. EZTEC e Cyrela, por exemplo, caíram mais de 45% no ano. A JHSF, como tem braços em outros segmentos, como shoppings e até aeroporto, sofreu um pouco menos com 24% de queda. Logo, nem mesmo aquelas companhias que podem se dar melhor na crise estão animando os investidores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/01/2022

GREVE DOS AUDITORES DA RECEITA AFETA CONFERÊNCIA DE CARGAS EM SANTOS, RIO, ITAJAÍ, PECÉM E CORUMBÁ CORUMBÁ

Operação-padrão adotada pelos servidores já provoca grandes filas e atrasos na liberação de cargas nos maiores portos do País; auditores cobram a regulamentação do bônus variável por eficiência

Por Bruno Villas Bôas e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

A operação-padrão dos auditores fiscais da Receita por melhores salários provoca transtornos nesta sexta-feira, 7, nos portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Itajaí (SC) e Pecém (CE) e também no porto seco de Corumbá (MS), segundo informações obtidas pelo Estadão/Broadcast.

Os atrasos na liberação de cargas nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Itajaí foram relatados pelo diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Wagner Souza. "As informações passadas por nossos associados são de que há mais critérios para as conferências de cargas, o que aumenta o tempo para a sua realização", afirmou ele, que não soube precisar o aumento de tempo para a liberação das mercadorias.



Caminhões já formam longas filas no porto seco de Corumbá (MS). Movimento é causado pela operação-padrão adotada por auditores da Receita. Foto: Sindifisco - 7/1/2022

"Entendemos como justas as reivindicações da categoria, principalmente quanto à realização de novos concursos públicos para ocupar as vagas deixadas por servidores que se aposentaram. Esperamos que o governo seja breve no encontro de uma solução plausível para o

problema", disse.

A Receita Federal confirmou os atrasos ao Estadão/Broadcast. Segundo a 7ª Região Fiscal da Secretaria da Receita Federal, a operação-padrão dos auditores está afetando as importações nas alfândegas dos portos e aeroportos do Estado do Rio de Janeiro. Estão sendo preservadas, no entanto, a liberação de bens essenciais, mercadorias perecíveis e produtos médicos e hospitalares. O mesmo vale para a circulação de viajantes. "Nestes últimos dias, o ritmo de operações no Rio de Janeiro tem estado dentro do previsto para o contexto que vivemos no momento", afirmou a secretaria, por meio de sua assessoria de imprensa. A 7ª Região Fiscal também é responsável pelo Espírito Santo.

Segundo o Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal (Sindifisco), mais de 1.200 auditores já haviam entregado os cargos no começo desta semana, em um total de 7.500. Já a Associação Nacional dos Servidores Efetivos das Agências Reguladoras Federais (Unareg) enviou ofícios pleiteando a recomposição salarial a diversas autoridades federais, incluindo o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente Jair Bolsonaro.

A crise entre o governo e a elite do funcionalismo público federal continua se alastrando. Além dos servidores da Receita Federal, funcionários do Banco Central e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e também auditores fiscais do Trabalho entregaram postos de chefia ou coordenação. Os auditores da Receita e do Trabalho cobram a regulamentação do bônus variável por eficiência; as demais categorias, reajustes salariais. A última vez que tiveram reajuste foi em janeiro de 2019, como parte de um acordo anterior.



No Porto do Rio, a mobilização dos auditores provoca lentidão na liberação de cargas importadas que caem no “canal vermelho” da Receita Federal segundo Logística Brasil, antiga Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usuport-RJ). O canal vermelho exige conferência física e documental de mercadorias.

Segundo a diretor-executiva da Logística Brasil, Euzi Duarte, parte relevante da carga movimentada tem desembarço automático pelo “canal verde” da Receita Federal, o que não exige conferência física dos produtos. Pelo “canal verde” passariam empresas que tradicionalmente atuam no comércio exterior, sem incidência de fraudes na importação, segundo ela.

Euzi acrescenta que o chamado “canal vermelho” da Receita Federal costuma ser frequentado por empresas com histórico de problemas de importação e por algumas categorias de mercadorias com maior reincidência de inconformidades na documentação. “São normalmente contêineres com carga da China, importado por bazares que vendem quinquilharia na Rua 25 de Março e no Saara, no Rio.”

Ela acrescenta que uma parcela desses contêineres importados da China chega ao Porto do Rio com uma variedade de até 100 itens, com preços muito baixos, inclusive inferiores ao previsto na tabela de preços da Receita Federal. “No canal vermelho, o fiscal precisa determinar o que vai ser feito de conferência, que é feita por um assistente. Aí, sim, demora. Os chineses devem estar desesperados.”

Apesar das queixas das associações, a Companhia Docas do Rio de Janeiro informou que “não há impacto nas operações dos portos administrados pela companhia”.

Já o Sindifisco relata que há filas de caminhões também no porto seco de Corumbá (MS), na fronteira com o Paraguai e a Bolívia. O movimento também afeta o fluxo de despacho no Porto de Pecém, no Ceará. O sindicato não soube informar a quantidade de veículos nas filas nessas duas praças.

Fronteira do Norte

O movimento dos auditores fiscais da Receita Federal continua causando longas filas de carretas na fronteira do Brasil com a Venezuela. De acordo com o inspetor adjunto da Receita em Pacaraima (RR), Aderaldo Eugênio da Silva, a estimativa do órgão é de que 250 caminhões aguardam liberação na aduana, enquanto outros 500 estão a caminho a partir da capital de Roraima, Boa Vista, ou de Manaus (AM). “Hoje estamos com operação padrão e liberando as cargas perecíveis de medicamentos e produtos refrigerados, como alimentos. Até o momento estamos liberando 70 cargas perecíveis”, relatou.

O Fórum Nacional Permanente de Carreiras Típicas de Estado (Fonacate) aprovou no fim de dezembro um calendário de mobilização de servidores públicos por reajuste salarial, incluindo paralisações em janeiro - a primeira no dia 18 -, e assembleias em fevereiro para deliberar sobre uma greve geral.

O movimento começou após o presidente Bolsonaro anunciar em dezembro que faria uma reestruturação das carreiras policiais ligadas ao Ministério da Justiça, como a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária Federal. Mesmo com o alerta da equipe econômica do risco de uma revolta generalizada no funcionalismo, o Planalto chegou a reservar R\$ 1,7 bilhão no Orçamento de 2022 para atender apenas as categorias de segurança que são base de apoio do governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/01/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

SETOR CRITICA VETO À DESONERAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM PORTOS E FERROVIAS

Empresários da área de infraestrutura prometem trabalhar pela derrubada da decisão de Bolsonaro no Congresso

Por Daniel Rittner — De Brasília

Empresários da área de infraestrutura criticaram a decisão do presidente Jair Bolsonaro de vetar a volta do Reporto, regime tributário que desonera investimentos em portos e ferrovias, e anunciaram que vão trabalhar pela derrubada do veto no Congresso Nacional. O veto representa uma vitória da equipe econômica sobre o ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura) e seus auxiliares, que defendiam a volta do regime.

A Coalizão Empresarial Portuária, que reúne seis associações do setor, diz em nota ter recebido “com grande insatisfação” o veto e calcula em até 42% o encarecimento de equipamentos sem o regime.

Existente desde 2004 e renovado diversas vezes, o regime expirou pela última vez em 2020. Voltou como emenda do Congresso ao projeto de lei da BR do Mar, de estímulo à cabotagem, aprovado em dezembro. Na sexta-feira à noite, em edição extra do “Diário Oficial” da União, o presidente vetou a recriação do Reporto, que vigoraria até o fim de 2023.

O benefício garantiria isenção de IPI e PIS/Cofins para a compra de máquinas e equipamentos, como trens e portêineres, além de suspensão da cobrança de Imposto de Importação sobre itens que não tenham similares nacionais.

“O impacto orçamentário do regime é irrisório, menos de 0,01% da arrecadação prevista para 2022, mas o efeito na diminuição de investimento será drástico, causando grave perda de eficiência de um setor que tem investido fortemente sob as condições proporcionadas pelo Reporto”, afirmou a Coalizão Empresarial Portuária.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que representa concessionárias de ferrovias, também protestou. “O restabelecimento do Reporto pelos próximos dois anos, como previa o artigo vetado da BR do Mar, seria mais que oportuno neste momento”, disse o diretor-executivo da ANTF, Fernando Paes.

“O setor ferroviário está realizando vultuosos investimentos, sobretudo decorrentes das renovações antecipadas [das concessões existentes]. E, neste ano que passou, observamos expressivo aumento no preço de alguns insumos, como aço e itens da construção civil. O Reporto, além de estimular mais investimentos no setor, poderia ajudar a aliviar uma crescente pressão no fluxo de caixa das concessionárias”, disse.

De acordo com Paes, a ANTF trabalhará junto com a Coalizão Portuária e a indústria ferroviária para que o veto ao Reporto seja derrubado pelo Congresso, na retomada dos trabalhos legislativos.

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, afirmou que investimentos serão “significativamente diminuídos” e podem afetar o nível de emprego no setor. “Ao invés de contratar, o setor poderá demitir. A indústria ferroviária previa retomar volumes de

vações, locomotivas e elementos de via férrea, contemplados no Reporto. Diante da não continuidade, temos por volumes menores, que ensejarão demissões”, disse Abate.

As discussões sobre o assunto provocaram uma divisão no governo. O Ministério da Economia era contra por entender que todos os regimes especiais deveriam ser tratados em conjunto, no âmbito de uma reforma tributária – embora os projetos na Câmara e no Senado estejam com tramitação praticamente paralisada. Na visão do Ministério da Infraestrutura, a renovação era considerada fundamental, porque concessões recentes de ferrovias e novos contratos de arrendamentos de terminais portuários levavam em conta o Reporto no cálculo de investimentos exigidos.

Para amenizar o impacto do fim do regime, concessionárias privadas têm procurado as agências reguladoras setoriais – ANTT (transportes terrestres) e Antaq (transportes aquaviários) – para verificar a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro de seus contratos. Na prática, pode haver redução das obras contempladas nos planos – já que, com os mesmos recursos, daria para fazer menos intervenções.

O pior cenário acaba sendo para terminais portuários privados (TUPs) e as novas ferrovias autorizadas pelo governo, sob o marco legal recém-aprovado, porque esses contratos não têm risco compartilhado com a União e não há possibilidade de reequilíbrio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/01/2022

INVESTIMENTO GANHA FORÇA COM LEILÕES E COMMODITIES

Companhias de setores regulados e de materiais básicos escapam da turbulência eleitoral
 Por Ana Luíza de Carvalho, Flávy Pereira e Gabriela Ruddy — De São Paulo e do Rio

Em um ano que promete atenção redobrada das empresas, a decisão de investimentos tende a entrar em modo de espera. Mas alguns segmentos, beneficiados por reformas estruturais ou puxados pelos preços internacionais, vão colocar o dinheiro para trabalhar.

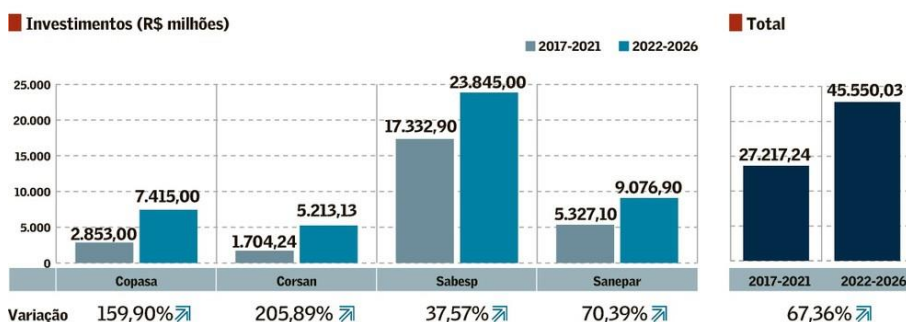
Saneamento, logística, energia, petróleo e siderurgia estão na linha de frente, de acordo com executivos das empresas e planos de negócio informados nos documentos enviados ao regulador do mercado.

Sabesp, Copasa, Sanepar e Corsan reforçaram o plano de negócios para os próximos cinco anos

Essas empresas, na maioria grandes nomes do mercado de capitais, podem servir de porto seguro para a bolsa que vem de queda em 2021, enquanto seus pares internacionais batiam recordes de alta.

Saneamento em foco

Investimento de quatro das principais empresas estaduais do setor deve crescer 67% nos próximos cinco anos



Fonte: Empresas. Obs: Dados entre 2021 e 2026 são projeções indicadas pelas companhias

Foram anunciados mais de US\$ 500 bilhões em investimentos até 2030, segundo um levantamento preliminar feito pela consultoria Deloitte e antecipado ao Valor (veja reportagem abaixo). Os destaques são as indústrias petroquímica, siderúrgica e projetos ligados a petróleo e gás. São investimentos de



médio a longo prazos, com a perspectiva de um volume de alocação de recursos maior neste ano do que em 2021.

A Petrobras, maior empresa por faturamento do país, anunciou em novembro um plano de negócios para 2022-2026 de US\$ 68 bilhões, 23% maior que o anterior e com grande ênfase em exploração e produção de petróleo e gás natural. Nesse período, a estatal prevê também desinvestimentos entre US\$ 15 bilhões e 25 bilhões, o que abre teoricamente espaço para novos investimentos de empresas que assumem esses ativos, como já vem acontecendo nos últimos anos em que a Petrobras vem num esforço de redução da dívida.

Em saneamento, números vultosos também são esperados. Entre 2022 e 2026, a paulista Sabesp, a mineira Copasa, a paranaense Sanepar – as três maiores do setor com ação em bolsa – e a gaúcha Corsan, que deve estreitar neste ano, prometem R\$ 45,55 bilhões em investimentos, 67% acima do que foi investido entre 2017 e 2021.

Os valores em questão são quase oito vezes mais do que elas tinham em caixa no fim de setembro e comparado com um ativo total conjunto de R\$ 81 bilhões e um patrimônio líquido de R\$ 43 bilhões também em setembro. O valor de mercado das três de capital aberto somava R\$ 37 bilhões no começo deste ano. A oferta de ações da Corsan, uma privatização em bolsa, pode movimentar R\$ 1 bilhão.

“A Corsan será a primeira oportunidade desse novo ciclo para entrar no setor via bolsa. O mercado de saneamento tem muitos ganhos a serem extraídos, e faltam empresas para serem investidas, então a Corsan poderá ser um veículo para uma futura expansão pelo Brasil”, disse Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES, no mês passado.

Pelo novo marco regulatório, de julho de 2020, as empresas terão de fazer chegar água potável para 99% da população e coleta e tratamento de esgoto para 90%, até 31 de dezembro de 2033. Desde a aprovação do marco, pelo menos R\$ 42,2 bilhões estão contratados das empresas que participaram dos leilões promovidos pelo governo federal, com destaque para a concessão da Cedae, do Rio.

Saneamento será destaque, diz a agência de classificação de risco S&P Global Ratings, mas é parte de espectro mais amplo do papel da infraestrutura com atrativo de investimentos nos próximos anos, que ultrapassa questões de curto prazo como eleições.

“Os investidores de infraestrutura não são de curto prazo. É uma área muito deficitária, e assumir esse risco na verdade é assumir o risco Brasil”, diz Julyana Yokota, analista de infraestrutura da S&P.

A analista destaca também as oportunidades nos segmentos de rodovias e aeroportuário. Estão previstos três blocos de concessões para a próxima rodada, totalizando 22 aeroportos, e incluem ativos atraentes como Congonhas, em São Paulo, e Santos Dumont, no Rio.

Outra frente importante de entrada de recursos, na infraestrutura de comunicações, será a implantação da rede de quinta geração de serviços móveis (5G). O leilão realizado no começo de novembro contratou cerca de R\$ 47,2 bilhões, segundo a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), o que inclui as outorgas e os investimentos a ser realizados ao longo do prazo de vigência dos contratos.

Como esperado, predominaram as grandes operadoras – Claro, Telefônica e TIM -, mas houve também uma abertura importante para novos participantes, o que traz mais dinheiro para a mesa. Das 15 proponentes que participaram da licitação, 12 compraram blocos de frequência, sete são novatas.



Um delas é a cearense Brisanet, que ganhou três lotes no leilão. Alguns meses antes, a empresa abriu o capital e captou R\$ 1,25 bilhão, maior parte carimbada para expansão da rede, segundo o prospecto da oferta inicial de ações.

Mineração e siderurgia continuarão a ter um peso significativo neste ano – na bolsa, na balança comercial e nos investimentos. A maior exportadora do país, a Vale tem US\$ 5,8 bilhões (R\$ 32 bilhões) reservados para o ano, um avanço de 7,4% na comparação com os US\$ 5,4 bilhões do ano passado. A projeção da mineradora, feita num encontro com analistas no fim de novembro, é manter as despesas de capital na casa dos US\$ 5 bilhões a US\$ 6 bilhões por ano. A previsão é atingir, ao fim do ano que vem, 370 milhões de toneladas de capacidade de produção de minério de ferro, que pode recuperar os níveis de demanda e preço vistos primeiro semestre do ano passado caso venha uma retomada chinesa num pós-pandemia.

A CSN Mineração espera um mercado mundial de minério de ferro equilibrado em 2022, com redução das restrições à produção de aço na China e um pequeno crescimento da oferta. O investimento previsto para este ano, cerca de R\$ 5 bilhões, é 70% maior que o de 2021.

Em encontro com investidores no começo de dezembro, Pedro Oliva, diretor financeiro, disse que a expectativa é uma faixa de US\$ 100 a US\$ 120 a tonelada do minério neste ano. No auge do que chegou a ser considerado um novo “boom” das commodities, o preço passou de US\$ 200.

Na siderurgia, os preços devem permanecer em patamares muito acima dos últimos anos, mesmo com as correções que já aconteceram, disse Luis Fernando Martinez, diretor executivo comercial da CSN, no mesmo evento. A siderúrgica prevê investimentos de R\$ 4,1 bilhões neste ano, comparado a R\$ 2,8 bilhões em 2021.

A Gerdau prevê investimento de aumento de capacidade no Brasil de US\$ 500 milhões, a partir de 2024. Neste ano, serão US\$ 130 milhões nas operações da América do Norte e US\$ 140 milhões em melhorias no portfólio de aços especiais. (Colaboraram André Ramalho, Rafael Rosas e Ana Paula Machado, do Rio e de São Paulo)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/01/2022

EVOLUÇÃO DA ÔMICRON PODE ADIAR A VOLTA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

A depender da evolução dessa nova fase da pandemia, pode recomendar que a suspensão desse tipo de viagem vá além de 21 de janeiro

Por Cristiano Zaia, Fabio Murakawa e Rafael Bitencourt — De Brasília

Num cenário de aumento expressivo do número de casos de covid-19 no país, devido ao contágio da variante ômicron, o governo acompanha com preocupação a retomada rápida de cruzeiros marítimos. A depender da evolução dessa nova fase da pandemia, pode recomendar que a suspensão desse tipo de viagem vá além de 21 de janeiro.

Uma fonte graduada do governo, que participa diretamente das conversas sobre o assunto, disse ao Valor que um eventual quadro “crescente” de casos de ômicron pode levar a uma maior cautela em relação aos cruzeiros marítimos no país. E que é preciso garantir um retorno “seguro” das temporadas de viagens de cruzeiros no país, em meio à pandemia, que ainda não acabou.

As próprias companhias do setor optaram por suspender novos embarques até 21 de janeiro, após recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Em Brasília, órgãos federais como os ministérios de Saúde, Justiça e Segurança Pública, Infraestrutura e do Turismo também acompanham o tema.

Estão sendo feitas reuniões com secretários de municípios afetados pela parada temporária dos navios de cruzeiros para discussão de protocolos sanitários. E nesta semana representantes das

companhias também devem apresentar dados ao governo federal sobre número de contaminações de seus tripulantes - até o fim da semana passada, esse número passava de 500.

Mesmo com a suspensão de novos embarques até 21 de janeiro, a Anvisa considera preocupante realizar esse tipo de viagem no país pois especialistas projetam aumento nos casos de covid-19 nas próximas semanas.

Dados do setor de cruzeiros enviados à agência reguladora indicam que o registro de casos de covid-19 segue em alta e cerca de 90% das cabines de isolamento dentro dos navios mantidos em operação já estão ocupadas.

Integrantes da Anvisa relatam que as embarcações de cruzeiro - além de oferecerem um ambiente confinado, favorável à propagação do vírus - dificultam o controle de casos. Isso porque embarques e desembarques de passageiros ocorrem a cada ponto de parada na costa brasileira. Este cenário já havia sido previsto pela agência quando o setor anunciou a suspensão de novos embarques.

Na prática, a suspensão serviu para livrar o setor do desgaste de ter que cancelar os pacotes já vendidos para todo o período de férias. Para o governo, a suspensão "voluntária" evitou a tomada de uma decisão mais dura, que pudesse ser entendida como intervenção. Com isso, também não precisou ceder ao que a Anvisa defende desde agosto do ano passado: a suspensão da temporada de cruzeiros 2021/22.

Outro ponto de atenção levantado pela Anvisa é o desafio de prestar atendimento médico aos infectados. A agência considera que, nos pontos de parada, pode haver saturação na rede hospitalar relacionada ao atendimento de pacientes locais que precisam de hospitalização após contágio da gripe influenza e de covid-19.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SANTOS BRASIL INVESTE EM OBRAS DE DRENAGEM E PAVIMENTAÇÃO NO TECON VILA DO CONDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



A Santos Brasil deu início a obras de revitalização de drenagem e pavimentação do pátio do Tecon Vila do Conde, localizado em Barcarena, a 96 quilômetros de Belém (PA). A iniciativa, com investimentos da ordem de R\$ 18 milhões, vai propiciar maior velocidade de atendimento e aumento da capacidade de armazenamento do terminal.

Os novos recursos complementam os investimentos de R\$ 60 milhões realizados entre 2018 e 2019 para ampliação e modernização do terminal, que

envolveram obras civis e novos equipamentos de pátio e cais.

Segundo o gerente geral do Tecon Vila do Conde, Thiago Nishi, as obras são necessárias para melhor adequar o sistema de drenagem ao alto volume pluviométrico da região Norte e para garantir a regularidade no piso dos blocos A e B do pátio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

TECON SALVADOR BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



Destaques foram os segmentos de energia renovável, químicos, pneus, construção civil e frutas

O Tecon Salvador fechou o ano de 2021 com crescimento de 10% na movimentação de cargas. Entre janeiro e dezembro, o terminal de contêineres baiano recebeu 376,4 mil TEUs, o maior volume já movimentado desde o início das atividades da instalação, há mais de duas décadas.

A importação teve destaque em 2021, impulsionada pelo segmento de energia renovável, que cresceu 78% em relação ao ano anterior. Chegaram ao terminal 13 mil TEUs, com equipamentos destinados, principalmente, a projetos de energia solar no interior do Nordeste e no norte de Minas Gerais. As cargas em geral registraram alta de 90%, com o desembarque de 64 mil toneladas de trilhos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). Produtos químicos (+40%) e granéis (+5%), com fertilizantes, foram os outros destaques do período.

Na exportação, a maior representatividade de cargas ficou por conta dos segmentos de construção civil (+86%), pneus (+60%) e sucos e polpas de frutas (+45%). Os volumes de cabotagem apresentaram incremento de 4,1%, passando de 72,9 mil TEUs em 2020 para 76,0 mil TEUs em 2021. Os principais produtos movimentados foram de construção civil (+88%), polímeros diversos (+13%) e químicos (+4%). As operações de transbordo e a remoção cresceram 63,8%, atingindo a marca de 74,4 mil TEUs em 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

MARINHA AUTORIZA NAVEGAÇÃO COM AUMENTO DO CALADO NO CANAL GRANDE DO CURUÁ

Da Redação NAVEGAÇÃO 10 Janeiro 2022



Rio Curuá - foto Internet

A Marinha do Brasil autorizou, em 6 de janeiro, em caráter experimental, a navegação de navios com calado de 11,9 metros no canal Grande do Curuá, principal acesso ao Rio Amazonas, integrante da região da Barra Norte.

A navegação, com o calado de 11,9 metros, acontecerá de forma programada e crescente: serão duas passagens com calado de 11,75 metros; duas de 11,8 metros; cinco passagens de 11,85 metros e cinco passagens de 11,9 metros.

Após essas 14 passagens de navios, a Marinha avaliará o aumento de calado de forma definitiva.

O acréscimo de 20 centímetros, de 11,7 metros para 11,9 metros, é um dos temas defendidos pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que reconhece esse aumento experimental como um avanço importante para o setor. Isso porque algumas milhares de toneladas de capacidade extra fazem toda diferença na geração de receita, que pode ser um combinado de aumento da produtividade, redução de viagens de retorno, melhoria na utilização do porte bruto da embarcação e redução do tempo de manuseio.

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

PORTOS DO RS ENCERRAM 2021 COM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



Volume ultrapassou 47 milhões de toneladas e superou em 19,37% total registrado no ano anterior

Os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre chegaram ao final de 2021 com a marca de 47,6 milhões de toneladas movimentadas no ano. O número é recorde e 19,37% maior que o desempenho de 2020.

No Porto do Rio Grande, foram movimentadas 45,18 milhões de toneladas, maior volume nos 106 anos da instalação.

Entre os destaques estão o milho, com alta de 126,49%; a madeira, com variação de 84,51%; e a soja em grão, com movimentação 38,57% maior que o mesmo período de 2020. Outros produtos, como ureia e farelo de soja, apresentaram altas de mais de 20%.

As exportações no porto rio-grandino registraram crescimento de 21,55% em 2021. Os embarques de frango congelado ao exterior superaram em 577,68% o volume de 2020. Na sequência, as maiores altas ficaram com a madeira (116%), trigo (63,51%) e soja em grão (38,23%). O principal mercado foi a China, que recebeu 56,32% das cargas.

O Porto de Pelotas movimentou em 2021 1,3 milhões de toneladas — aumento de 33,89% em relação a 2020. As toras de madeira, mais uma vez, foram o principal produto, com um milhão de toneladas. Em segundo lugar ficou o clínquer, com 231.450 toneladas. Já a soja em grão somou 60 mil toneladas.

Os números apresentaram evolução, também, na capital gaúcha. O Porto de Porto Alegre movimentou 1,1 milhão de toneladas, uma variação de 35,86% em comparação a 2020. Destaques para fertilizantes, com 731,1 mil toneladas, e cevada, com 147,5 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

I4SEA ASSINA ACORDO COM PORTO DE ROTTERDAM, ATRAVÉS DO PROGRAMA PORTXL

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 10 Janeiro 2022

A i4sea deu mais um passo na conquista do mercado marítimo global, através do programa de aceleração PortXL, em Rotterdam, Holanda. Fundada no Brasil e com sede no Reino Unido, a empresa assinou um memorando com o Porto de Rotterdam, o maior porto europeu e referência em inovação, para criação de soluções no controle do tráfego marítimo.



“Nos próximos três meses, vamos acordar um projeto para ser colocado em ação. Como o Porto de Rotterdam é muito grande e opera com muitos terminais, é preciso avançar em etapas. Primeiro vamos construir uma prova de conceito, para que eles avaliem nossa ferramenta e o potencial de uso. A partir da validação, o próximo passo é fechar um contrato para desenvolver a nossa atuação”, explica Bruno Balbi, cofundador da i4sea.

A parceria com a empresa tem relevância importante para o Porto de Rotterdam, especialmente quando consideradas as mudanças climáticas pelas quais o mundo vem passando, que geram condições de clima extremas. De acordo com Koen Vogel, líder de inovação do Porto de Rotterdam, “se as previsões hiperlocais de mar e tempo da i4sea se provarem confiáveis, há um grande potencial para aumentar a segurança e a eficiência no porto”.

O programa PortXL

Como uma das 11 empresas selecionadas – em um universo de mais de 700 – para participar do PortXL, a i4sea teve acesso a um programa de treinamentos e workshops durante três meses, em Rotterdam, além do contato com grandes companhias globais do setor marítimo, a exemplo da Shell, Vopak e o próprio Porto de Rotterdam. Com foco em inovação, o programa de aceleração busca startups em todo o mundo para solução de problemas do setor marítimo.

“Nós participamos de programas de aceleração que funcionam de forma similar anteriormente: o Bluetech Accelerator, do Ministério do Mar de Portugal; e o programa alemão Trade with Impact, da companhia Rainmaking. O grande diferencial do PortXL é estarmos agora no coração do mercado marítimo. Esse programa é uma abertura de portas para relação direta com os parceiros, com o objetivo de compreender os problemas do setor e construir negócios”, detalha o cofundador da i4sea.

Entrar neste novo ecossistema tem especial importância para o propósito de internacionalização da i4sea. O primeiro passo neste sentido foi a consolidação de contratos com a Shell, na Holanda e Alemanha, e com a plataforma NxtPort, através da qual será possível contratar os serviços da empresa. Também a partir do PortXL, a i4sea foi selecionada para desenvolvimento de um projeto junto à multinacional Vopak.

“Já estamos com a empresa no Reino Unido e o grande desafio é ganhar mercado. A gente agora está totalmente envolvido com relacionamento com as maiores empresas do setor marítimo, que se concentram na Holanda. E temos um ponto de apoio, que é o PortXL, porque o programa não acaba após esses três meses, nós teremos acesso vitalício”, comemora Balbi.

Sobre a i4sea

Criada em 2013 por um grupo de oceanógrafos, a i4sea é a empresa responsável pelo desenvolvimento do i4cast®, software capaz de gerar previsões meteoceanográficas hiperlocais e insights acionáveis para apoiar as decisões operacionais na zona costeira. Com o i4cast®, planejadores e operadores são capazes de avaliar com até 10 dias de antecedência, o impacto que as condições de mar e tempo trarão para seus empreendimentos, para que assim sejam elevados os níveis de segurança e eficiência de suas operações.

Acesse: www.i4sea.com

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 10/01/2022

BRASIL EXPORTOU 376 MIL VEÍCULOS EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



A exportação de veículos automotivos cresceu 16% em 2021, com embarque de 376.383 unidades, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Segundo a entidade, a produção de veículos aumentou 11,6% em 2021 em relação a 2020.

No ano passado foram fabricadas 2.248.253 unidades, ante as 2.014.055 produzidas em 2020.

Com os dados de 2021, o Brasil retomou a oitava posição no ranking mundial de produtores ao ultrapassar a Espanha. O aumento das exportações tem a ver com a recuperação de mercados vizinhos como Chile, Colômbia, Peru e Uruguai. Pela primeira, a Argentina, principal sócio do bloco do Mercado Comum do Sul, representou menos de metade das vendas externas, com 34% do total embarcado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

ESTALEIROS COREANOS SOMAM 37% DA CARTEIRA DE ENCOMENDAS EM 2021

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 10 Janeiro 2022



Os estaleiros sul-coreanos tiveram seu melhor ano em oito anos em 2021, somando 37% das encomendas de navios em todo o mundo em volume ou 43% em valor. Dois segmentos se destacaram: o de grandes navios porta-contêineres e de navios transportadores de GNL.

Por tipo de navio, a região ficou com 65% dos pedidos globais de navios de alto valor agregado, como VLCCs e gaseiros, e 64% das encomendas de navios 'ecológicos', como os movidos a GNL ou GLP.

Os três grandes construtores navais da Coreia superaram suas metas anuais — a Korea Shipbuilding & Offshore Engineering Co. em 53%, a Samsung Heavy Industries Co. em 34% e a Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., em 40%.

As perspectivas para este ano também são boas, com expectativas de aumento nas encomendas de gaseiros. As três grandes empresas de construção naval assinaram um pacto de reserva de capacidade com a Qatar Petroleum em junho de 2020, que permite à petroleira estatal do Catar reservar capacidade de construção em estaleiros coreanos para mais de 100 navios de GNL até 2027.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

ESTALEIROS CHINESES INICIAM 2022 COM ENCOMENDAS DE GASEIROS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 10 Janeiro 2022

A indústria de construção naval da China relata forte início em 2022, com crescimento significativo no segmento de navios gaseiros.



A China State Shipbuilding Corporation Hudong-Zhonghua e a China Shipbuilding Trading assinaram um contrato avaliado em mais de US\$ 1,1 bilhão com a japonesa Mitsui OSK CNOOC Gas & Power Group para a construção de seis grandes navios transportadores de GNL. É o maior pedido individual, de maior valor contratual, para a construção deste tipo de embarcação por uma empresa naval chinesa nos últimos dez anos.

A encomenda é para gaseiros de última geração, conhecidos como "Série Changheng", que foi desenvolvida de forma independente pela Hudong Zhonghua. As embarcações, que têm cada uma capacidade de 174.000 m³, empregam os mais modernos conceitos de design, com novas tecnologias que incluem um peso geral mais leve para reduzir o consumo de combustível. As emissões também foram reduzidas para atender à Fase IV do Índice de Projeto de Eficiência Energética (EEDI).

Ao mesmo tempo, a China Shipbuilding Leasing, uma subsidiária da China Shipbuilding Corporation, também confirmou um quarto pedido com a Hudong Zhonghua. A primeira encomenda assinada pela China Shipbuilding Leasing e pela Hudong Zhonghua em 2022 oferece uma opção por um gaseiro adicional de 174.000 m³. O contrato original era para dois navios já entregues, com opção para um terceiro que já se encontra em construção e opção para um quarto e último navio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/01/2022

PORTOS DO PARANÁ FECHAM 2021 COM 57,5 MILHÕES TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



Os Portos de Paranaguá e Antonina fecharam 2021 com movimentação de 57.520.122 toneladas de cargas. É o maior volume registrado pelos terminais paranaenses, um aumento de 0,3% em relação a 2020, embora a movimentação de granéis sólidos tenha diminuído.

O embarque de granéis sólidos diminuiu 4%, principalmente milho, produto que sofreu quebra significativa em decorrência da estiagem durante o desenvolvimento da lavoura.

“Trabalhamos intensamente, durante todo o ano de 2021, com alta produtividade e performance e superamos o nosso próprio recorde. O segmento dos granéis sólidos de exportação registrou queda, porém todos os demais alcançaram aumento na movimentação”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Os granéis sólidos representam quase 62,2% da movimentação total dos portos do Paraná. Em 2021, foram 35.806.105 toneladas de cargas movimentadas, 4% a menos que em 2020, com 37.288.965 toneladas.

Carga geral

O segmento que engloba a movimentação de produtos em sacas representou quase 24% do total movimentado pelos portos de Paranaguá e Antonina no ano passado.

Em 2021, a carga geral somou 13.765.178 toneladas movimentadas, 11% a mais que as 12.440.192 toneladas embarcadas e desembarcadas em 2020.

Os portos movimentaram mais 12% contêineres. Em 2021, 1.100.885 TEUs foram importados e exportados pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá. Em 2020, foram 981.116 TEUs.

Granéis líquidos

Os graneis líquidos representaram 13,8% do total movimentado em 2021 pelos portos paranaenses. Nos 12 meses do ano, o segmento movimentou 7.948.839 toneladas, 4% a mais que as 7.608.843 toneladas registradas em 2020, com destaque para óleo de soja.

Das 57.520.122 toneladas de cargas movimentadas pelos portos do Paraná em 2021, 1.479.581 toneladas passaram pelo Porto de Antonina (Porto Ponta do Félix). O restante, 56.040.541 toneladas, pelos terminais do Porto de Paranaguá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

PORTONAVE REGISTRA EM 2021 MAIOR CRESCIMENTO EM 14 ANOS DE OPERAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



A Portonave cresceu 29% nas operações de carga em 2021. Foram 259.372 TEUs a mais do que 2020, o que representa o melhor resultado do terminal, com 1,1 milhão TEUs movimentados.

A madeira e derivados foram responsáveis por 77% da carga exportada. Mais 18,8% de proteínas congeladas foram embarcadas. Já na importação o crescimento foi de 38,6%, principalmente produtos químicos, plásticos e derivados e têxtil, que representaram 57% do total das cargas

desembarcadas.

“Com 14 anos de operação, o Porto bateu movimentação histórica de um milhão de TEUs. Além disso, fechamos o ano com o melhor número em exportação de contêineres refrigerados (reefer) dos últimos anos, com 18,8% de incremento. Estamos superando os desafios da pandemia com êxito e seguiremos em linha ascendente em 2022”, aponta o gerente comercial da companhia, Rodrigo Gomes.

As manobras na nova bacia de evolução contribuíram para estes números, inclusive com a liberação das operações noturnas. Ao todo, 608 navios atracaram no Porto de Navegantes em 2021. Pelo menos, 109 navios com mais de 306 metros de comprimento que manobram na nova bacia de evolução, inaugurada em 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

PORTONAVE COMEÇA 2022 COM NOVO SERVIÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022

A Portonave operou, no sábado (8), o navio "Northern Delegation", do serviço Brasex. Com escalas em Kingston, New Orleans, Houston, Veracruz, Cartagena e Manzanillo, o terminal passa a receber, semanalmente, os navios dos armadores CMA-CGM e Cosco dessa nova linha.



O serviço deve movimentar na exportação cargas de madeira, proteína animal, móveis e produtos cerâmicos. Para importação, as principais cargas são polímeros, produtos químicos diversos e borrachas e seus derivados. Trata-se de uma rota de interesse estratégico para os armadores, pois os hub ports presentes na América Central/Caribe possuem conexões para todo o mundo.

De acordo com a Datamar, as cargas com origem e destino às Américas obtiveram crescimento de 11%, ao comparar os primeiros 10 meses de 2020 com o mesmo período de 2021. O destaque está nos embarques de madeira e derivados, em que a Portonave é líder nacional no segmento.

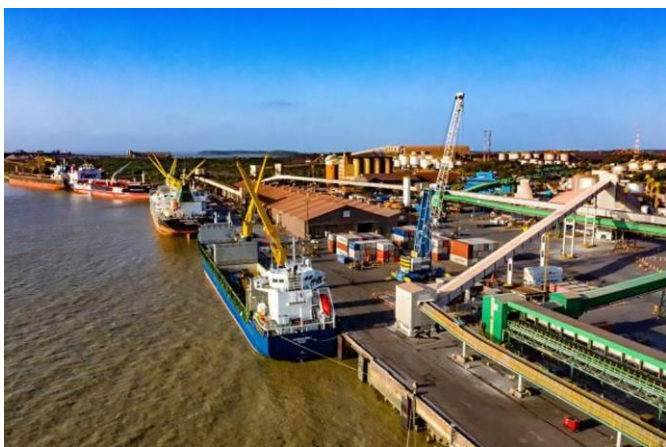
Com a mudança do serviço Brasex I de Itajaí para Navegantes, o terminal passa a ter a concentração das cargas de exportação em contêiner nesse trade, no Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu. O Porto de Navegantes já conta com o serviço Brasex II, que também opera no mesmo mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

PORTO DO ITAQUI CRESCE 23% EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



O porto movimentou 31 milhões de toneladas, com destaque para soja, combustíveis e fertilizantes

O Porto do Itaqui fechou 2021 com mais de 31 milhões de toneladas de cargas movimentadas e cresceu 23% em relação ao ano anterior. Ao todo, 24 marcas históricas foram superadas nos últimos 12 meses, com destaque para a soja, que bateu as 10 milhões de toneladas; os combustíveis, que chegaram às 9,9 milhões de toneladas; e os fertilizantes, com 3,3 milhões de toneladas movimentadas. Os granéis líquidos tiveram

um aumento de 56%; os granéis sólidos cresceram 12%; e a carga geral ficou 8% acima do volume registrado em 2020.

As operações de entreposto de combustíveis, principalmente diesel e gasolina, ficaram 189% acima de 2020. Um resultado que é fruto da retomada do consumo após a fase mais crítica da pandemia, o que demandou o aumento na importação.

As exportações de soja, com o aumento na produção de grãos, cresceram 16%, e as importações de fertilizantes se mantiveram em alta, ficando 26% acima do volume movimentado em 2020. O crescimento recorde de fertilizantes pode significar, de acordo com o Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), que os produtores devem aumentar a área plantada de soja, milho e algodão.

Para 2022, o Porto do Itaqui anuncia a entrega de um novo berço em janeiro, o 99, que vai ampliar a capacidade de movimentação em aproximadamente mais 4,5 milhões de toneladas. Ao

longo do ano estão em andamento a ampliação dos terminais de graneis líquidos, investimentos em acessos ferroviários, com o avanço do projeto da pera ferroviária (de médio e longo prazo).

Uma série de obras estruturantes integram o pacote de mais de R\$ 500 milhões a serem executados com investimentos próprios da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) ao longo dos próximos três anos. São obras em estrutura de cais, projetos na área de tecnologia, saneamento e um conjunto de iniciativas para reforçar a capacidade de movimentação de cargas do Porto do Itaqui.

2021 em números

31 milhões de toneladas

Mais 23% de carga total movimentada

Carga total de 19,3 milhões de toneladas

Mais 12% em graneis sólidos

Mais 189% em entreposto de combustíveis

Mais 56% em graneis líquidos

Mais 8% em carga geral

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022

SAAM TOWAGE COLÔMBIA ATINGE NEUTRALIDADE DE CARBONO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2022



A companhia compensou 100% de suas emissões com projetos de reflorestamento

SAAM Towage Colômbia obteve a certificação ISO 14061-1, do Bureau Veritas, atestando a neutralidade de carbono e a verificação do inventário de gases de efeito estufa (GEE).

A certificadora verificou que a companhia mediu corretamente e compensou 100% das emissões de GEE geradas durante 2020 em todas as operações marítimas dos rebocadores da Bahia de

Cartagena, correspondendo a 3.930 toneladas de CO₂e, incluindo todos os serviços prestados ao Grupo Ecopetrol.

“A sustentabilidade é um objetivo estratégico e progredir em uma operação cada vez mais sustentável é um dos pilares de nossa gestão. Por isso, não somente medimos nossa pegada de carbono e nos esforçamos para reduzi-la, mas decidimos compensá-la integralmente com projetos de reflorestamento, permitindo assim que nossa operação seja neutra em carbono”, disse o dirigente da empresa no país, Joao Paulo Marins.

Algumas das ações implantadas são a eficiência no uso de combustíveis e planejamento de manobras, migração para a iluminação por LED e treinamento do pessoal.

A meta para o ano de 2022 é atualizar tecnologicamente as instalações e os equipamentos. A SAAM Towage Colômbia está trabalhando na futura instalação de uma planta de geração de energia solar na Base Operacional em Cartagena.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/01/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 001/2022
Página 42 de 42
Data: 10/01/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006