

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 049/2022
Data: 08/04/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
COM ESCALAS EM SANTOS, TEMPORADA DE CRUZEIROS TERÁ O DOBRO DE NAVIOS COM ROTEIROS INTERNACIONAIS	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 179,8 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO BIMESTRE.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
REFORMA DE R\$ 45 MILHÕES TRANSFORMA AEROPORTO DE PASSO FUNDO E AUMENTA CONECTIVIDADE NO RIO GRANDE DO SUL	6
BAHIA CONFIRMA ADESÃO AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO.....	7
CONTORNO DE PELOTAS VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL PELO PORTO DE RIO GRANDE	8
PARADAS DE DESCANSO NAS RODOVIAS FEDERAIS GARANTEM SEGURANÇA AOS CAMINHONEIROS, DIZ SAMPAIO.....	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
TRANSFORMA GOV É TEMA DE FÓRUM DE INSTITUIÇÕES FEDERAIS DE ENSINO SUPERIOR	9
MINISTÉRIO DA ECONOMIA APRESENTA PROGRAMA RENOVAR DURANTE COLETIVA DE IMPRENSA DA ANFAVEA	10
MINISTRO DA ECONOMIA DESTACA POTENCIAL DE CRESCIMENTO DO BRASIL COM LIÇÕES DA PANDEMIA	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL - NEGOCIAÇÃO DELICADA	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - NACIONAL.....	13
NOVO PORTO I.....	13
NOVO PORTO II.....	13
NOVO PORTO III.....	13
DE VOLTA AO MERCADO	13
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS BRASILEIROS CRESCE 1,8%, APONTA ANTAQ.....	14
NACIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÕES PARA A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.....	15
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE MILHO VÃO CRESCER 77,8% NO ANO, PROJETA CONAB	15
NACIONAL - MAIORIA DAS TRANSPORTADORAS DE CARGAS TEM VAGAS PARA MOTORISTA, MOSTRA PESQUISA DA CNT ..	17
NACIONAL - ALTA NOS PREÇOS DE MATÉRIAS-PRIMAS COLOCA CONCESSIONÁRIAS RODOVIÁRIAS EM ALERTA	19
REGIÃO NORDESTE - PONTA DA MADEIRA RECEBE PRIMEIRO NAVIO MINERALEIRO DO MUNDO COM VELAS ROTATIVAS ..	20
OPINIÃO – LEGISLAÇÃO - A NECESSIDADE DE ADAPTAÇÃO CÉLERE ÀS MUDANÇAS NO COMEX E NA LOGÍSTICA	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	23
LOGÍSTICA: CNA APONTA DESAFIOS E SOLUÇÕES PARA O SETOR NO BRASIL – “REDUÇÃO DA ALÍQUOTA PARA IMPORTADOS VIABILIZA CHEGADA DE FERTILIZANTES”	23
MUNICÍPIO DE ITAJAÍ DEFENDE MANUTENÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA MUNICIPAL EM AUDIÊNCIA PÚBLICA	24
MSC FINALIZA TEMPORADA 2021-2022 DO MSC PREZIOSA COM BALANÇO POSITIVO E ANUNCIA NOVOS CRUZEIROS PARA A TEMPORADA 2022-2023 NO BRASIL	25
PLENÁRIO DO SENADO APROVA INDICADOS A DIRETOR E OUVIDOR DA ANTT.....	27
NAVAL PORTO ESTALEIRO.....	28
FRENTE PARLAMENTAR É CRIADA PARA DAR SUPORTE AO PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO MERIDIONAL, VISANDO REDUZIR OS CUSTOS DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RS	28
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
GOVERNO DESCARTA, POR ORA, NOVA REDUÇÃO DE IPI	30
COM LOCKDOWN EM XANGAI, ATÉ RICOS ENFRENTAM DIFICULDADE PARA DE CONSEGUIR COMIDA	31
PETROBRAS REDUZ PREÇOS DO GÁS DE BOTIJÃO EM 5,58%	32
PREÇOS DE ALIMENTOS NO MUNDO DISPARAM 13% E ATINGEM RECORDE COM GUERRA NA UCRÂNIA	33
FIM DA BANDEIRA ESCASSEZ HÍDRICA NÃO ALTERA PROJEÇÃO PARA INFLAÇÃO DE 2022, APONTAM ECONOMISTAS	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	35
BRASIL ESTÁ DÉCADAS ATRASADO NA AGENDA ESG, DIZ FABIO ALPEROWITCH.....	35
GOL FARÁ AUMENTO DE CAPITAL DE ATÉ R\$ 2,8 BI, INCLUINDO R\$ 948 MILHÕES DA AMERICAN AIRLINES	39
GOVERNO VÊ 'INTERFERÊNCIA POLÍTICA' SE TCU NÃO JULGAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS	40
SERVIDORES AMEAÇAM ATRASAR EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO DESTA ANO E ENVIO REFERENTE A 2023 AO CONGRESSO.....	41
GOVERNO QUER PETROBRAS NO NOVO MERCADO E AÇÕES DA ESTATAL EM FUNDO DE ERRADICAÇÃO DA POBREZA.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 049/2022
Página 3 de 53
Data: 08/04/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

GOVERNO PLANEJA REPASSAR R\$ 7,6 BILHÕES A ESTADOS E MUNICÍPIOS EM ANO ELEITORAL.....	42
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
LOCKDOWN EM XANGAI TERÁ ‘EFEITO GLOBAL’ EM QUASE TODO O COMÉRCIO	44
GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR EM TELHADOS DE CASAS DEVE ALCANÇAR ÍTAIPU EM SETEMBRO	46
COMO PENSA O INDICADO À PRESIDÊNCIA DA PETROBRAS?	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
MODELO DE ALIENAÇÃO NÃO ESTEVE FORA DO RADAR, AFIRMA PILONI.....	49
RESTRIÇÃO A VERTICALIZADOS EVITARÁ FALHAS CONCORRENCIAIS EM ÍTAJAÍ, APONTA ABTP.....	50
KEPPEL O&M CONCLUI O DESENVOLVIMENTO DE EMBARCAÇÕES AUTÔNOMAS	51
AP MOLLER MAERSK SE JUNTARÁ À INICIATIVA STEELZERO.....	52
CADE AVALIARÁ COMPRA DE ATIVOS DA IPIRANGA, VIBRA ENERGIA E SABBÁ PETRÓLEO PELA SANTOS BRASIL.....	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COM ESCALAS EM SANTOS, TEMPORADA DE CRUZEIROS TERÁ O DOBRO DE NAVIOS COM ROTEIROS INTERNACIONAIS

44 mil empregos devem ser gerados e mais de R\$3,3 bilhões injetados na economia brasileira

Por: Ágata Luz



Próxima temporada terá o dobro do número de navios Foto: Matheus Tagé/AT

Os roteiros internacionais voltarão a ser opção durante a temporada brasileira de cruzeiros 2022/2023, que terá o dobro de navios da atual (retomada em março). Os dados são da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), que prevê a geração de 44 mil empregos diretos e indiretos no setor e mais de R\$ 3,3 bilhões de impacto econômico.

O presidente da Clia Brasil, Marco Ferraz, divulgou os números durante o evento de encerramento de temporada da MSC Cruzeiros na costa brasileira, que aconteceu nesta quinta (7), a bordo do navio MSC Preziosa, no Porto de Santos. Ele afirmou que os roteiros internacionais na próxima temporada envolverão países sul-americanos, como Argentina e Uruguai.

Na atual temporada, vale frisar, as viagens de cruzeiro marítimo foram restritas à costa brasileira por determinação do Governo Federal, ainda em 2021, diante do cenário à época da covid-19. A doença também provocou o cancelamento da temporada 2020/2021. “Mesmo com dois meses de paralisação das viagens, a gente conseguiu realizar 56 roteiros”, frisou Ferraz.

Além disso, o presidente da Clia Brasil explicou para A Tribuna que, dos oito navios que irão operar no Brasil na próxima temporada, cinco serão da MSC e os outros três da Costa Cruzeiros. O número representa o dobro de cruzeiros em relação aos que operaram no País após a retomada da temporada atual, em 5 de março - as viagens foram suspensas por dois meses após casos positivos de covid-19 em navios.

Os dados da temporada 2021/2022 - que chegará o fim na segunda quinzena de abril - também foram citados no evento de ontem e muito comemorados por profissionais do setor, em especial por conta dos obstáculos causados pela pandemia.

Segundo balanço da Clia Brasil, o impacto econômico no País foi de aproximadamente R\$ 1,1 bilhão, após 56 roteiros e 183 paradas, com 14 mil empregos diretos e indiretos gerados. Além de triplicar o valor estimado referente ao impacto econômico, a próxima temporada brasileira terá 160 roteiros e 626 paradas, com 99 escalas no Porto de Santos.

O diretor-geral da MSC Cruzeiros, Adrian Ursilli, afirmou que foi necessário um “equilíbrio entre saúde, segurança e atividade econômica” para a realização da temporada 2021/2022.

“O Brasil entendia e sabia da necessidade da retomada econômica, mas as pessoas eram e continuam sendo o centro das preocupações. Navio é uma cidade flutuante, é como administrar



uma pequena cidade”, explicou, dizendo que foi necessário elaborar um protocolo próprio para voltar a operar e, com isso, chegar aos resultados.

O presidente da Associação dos Profissionais do Turismo da Baixada Santista (APT), Eduardo Silveira, relatou que já é possível perceber um aquecimento no setor de cruzeiros, de olho no próximo verão. “A movimentação já começou”.

Novidade

Companhia com mais navios previstos para a temporada 2022/2023, a MSC anunciou que, entre os cinco navios que navegarão no Brasil, estará o MSC Seashore, que fará sua estreia no litoral brasileiro. “Será o maior navio, em toda história do Brasil, e o mais moderno a navegar em nossas águas”, enfatizou Ursilli.

O navio é uma evolução da classe de embarcações Seaside, que conta com 85% de mudanças internas. Com 13 mil m² de espaço ao ar livre, a embarcação trabalha com o conceito de “iate dentro de um navio” e fará roteiros de seis a oito noites, com embarque em Santos e escalas em Ilha Grande (RJ), Búzios (RJ), Maceió (AL) e Salvador (BA).

Na temporada 2021/ 2022, a MSC recebeu mais de 117 mil hóspedes em seus navios - o último deles, o MSC Preziosa, deixou o Porto santista na noite de ontem. Para a próxima, a empresa oferecerá 158 mil cabines para embarques no País e espera ter sua maior temporada na América do Sul.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/04/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 179,8 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO BIMESTRE

A movimentação cresceu 1,8% nos primeiros dois meses do ano. Portos públicos registraram aumento de 8% no período

O setor portuário nacional (portos públicos e terminais autorizados) movimentou 179,8 milhões no primeiro bimestre deste ano. O número representa crescimento de 1,8% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são da ANTAQ e foram divulgados nesta quinta-feira (7).

De acordo com as estatísticas, os terminais privados movimentaram 120,1 milhões de toneladas em janeiro e fevereiro, queda de 1% em relação ao mesmo período do ano passado. Os portos públicos movimentaram 59,6 milhões de toneladas, aumento de 8%.

Um dos destaques foi o Porto de Vila do Conde (PA), que movimentou 27% a mais neste primeiro bimestre do que no anterior. Em 2022, a instalação paraense movimentou três milhões de toneladas. O Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA) movimentou 3,2 milhões de toneladas, aumento de 16%.

Em relação aos perfis de carga, as instalações portuárias movimentaram 99 milhões de toneladas de granel sólido nos primeiros dois meses, crescimento de 3,9% em relação ao primeiro bimestre de 2021. A movimentação de granel líquido caiu 3,2%. Neste ano, foram movimentados 49,8 milhões de toneladas. A carga geral solta cresceu 19,8%, chegando a 11,3 milhões de toneladas. A carga containerizada registrou queda de 3,9% em relação ao primeiro bimestre de 2021. Em janeiro e fevereiro acumulados, foram movimentados 19,7 milhões de toneladas (1,8 milhão de TEUs).



Cargas

O minério de ferro foi a carga mais movimentada nesse início de ano. Em janeiro e fevereiro, movimentaram-se 49,4 milhões de toneladas: recuo de 8%. Soja, trigo e adubos (fertilizantes) cresceram 55,8%, 29,1% e 27,8%, respectivamente.

Ranking das Instalações Portuárias

O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou nos primeiros dois meses do ano: 26 milhões de toneladas, recuo de 8,75% em relação ao mesmo período de 2021. Em segundo lugar, apareceu o Porto de Santos (SP), que movimentou 17,9 milhões de toneladas, crescimento de 14,2%. Na terceira posição, ficou o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 11 milhões de toneladas movimentadas (- 0,1%).

Navegações

A navegação de longo curso movimentou 122 milhões de toneladas no primeiro bimestre de 2022, crescimento de 3,2% em comparação com igual período de 2021. A cabotagem movimentou 46,3 milhões de toneladas, recuo de 3,4%. Já a navegação interior cresceu 10,2%, com 11 milhões de toneladas em janeiro e fevereiro acumulados.

Novo Indicador

A partir deste mês, o Painel Estatístico da ANTAQ traz um novo indicador: a Taxa Média de Ocupação (TMO), que informa o quanto uma instalação portuária está disponível para receber navios. O novo parâmetro serve para indicar gargalos, eventuais necessidades de ampliações e investimentos, além de auxiliar na mensuração de produtividades.

A TMO alcança o porto organizado como um todo (berços públicos e berços arrendados), terminais arrendados e terminais autorizados. Também pode apresentar o valor individualmente para um berço específico de qualquer instalação portuária brasileira.

Por exemplo, o Porto de Itaguaí (RJ) registrou uma TMO de 78% em 2021, tendo em seu terminal arrendado Tecar a maior taxa anual desse porto organizado (85,3% de ocupação de berço). Outro exemplo: um dos terminais privados com maior taxa de ocupação no mesmo ano foi o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com uma TMO de 83%.

Para conferir todos os dados portuários, **acesse: anuario.antaq.gov.br**. Para saber sobre a TMO, clique na aba "Indicadores". →

<http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantag%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true>

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: 08/04/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

REFORMA DE R\$ 45 MILHÕES TRANSFORMA AEROPORTO DE PASSO FUNDO E AUMENTA CONECTIVIDADE NO RIO GRANDE DO SUL

Recursos federais aplicados permitiram também a reconstrução da pista de pouso e decolagens, com implantação de faixas de pista, áreas de segurança e sistema de drenagem



Aeroporto permite conexão do Norte do estado a outros centros urbanos no país - Foto: Ricardo Botelho

Um terminal de passageiros sete vezes maior, os novos pátio de aeronaves, pista de pouso e decolagens e taxiway, bem como a compra e a instalação de modernos equipamentos de controle aéreo, transformaram o Aeroporto Lauro Kurtz, no município gaúcho de Passo Fundo, em um dos maiores equipamentos do Rio Grande do Sul. Agora, o norte do estado terá mais opções de conectividade

para a capital Porto Alegre e outras unidades da Federação.

Iniciadas em 2020, as obras contemplam um novo terminal de 2.295 metros quadrados, menor apenas que os aeroportos Salgado Filho, em Porto Alegre, e de Caxias. Com a ampliação, ao custo de R\$ 45 milhões, o novo terminal passou a ter capacidade de processar 300 passageiros nos horários de pico; antes eram 48. Agora, aeronaves de maior porte poderão chegar e decolar da cidade.

“Investimos forte na aviação regional para aumentar a conectividade e dar mais opções de destinos aos cidadãos de Passo Fundo e de todo o norte do Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo, a reforma e ampliação do aeroporto possibilitam que a economia da região se desenvolva da melhor maneira possível”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que entregou o equipamento nesta sexta-feira (8), em cerimônia com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro.

O aeroporto permite conexão do Norte gaúcho aos grandes centros urbanos do país. A região é destaque na produção agropecuária e na indústria de implementos agrícolas. Os investimentos federais no modal aeroportuário no Rio Grande do Sul superam os R\$ 52 milhões, aplicados nos aeroportos de Santa Maria, Caxias do Sul, Santo Ângelo, Santa Rosa, São Borja e Bagé.

Modelagem BIM

O Aeroporto de Passo Fundo é um dos aeroportos regionais do país que estão sendo modernizados conforme a metodologia. Trata-se de uma tecnologia de “construção inteligente”, que contempla, de forma digitalizada, todas as etapas do planejamento, da execução e da manutenção de uma obra ou infraestrutura, prevendo todo o seu ciclo de vida útil.

Com a metodologia, os projetos são desenvolvidos com uma base de informação sólida e confiável, com a visualização adequada das soluções de engenharia para melhor interpretação e comunicação do projeto, além de maior acurácia do orçamento e planejamento de obra de forma mais realista. O BIM permite ainda a identificação e solução de conflitos antes da execução de obra, assim como melhoria da qualidade no atendimento aos requisitos normativos do setor aeroportuário.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/04/2022

BAHIA CONFIRMA ADESÃO AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO

Com assinatura ao Pnatrans, estado se compromete a atingir as metas visando reduzir óbitos e lesões decorridos de acidentes de trânsito até o ano de 2028

A Bahia se tornou nesta quinta-feira (7) a décima terceira unidade da Federação a aderir ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Já se comprometeram com o plano Distrito Federal, Paraná, Goiás, Rio de Janeiro, São Paulo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais, Roraima e Espírito Santo.

“O número de estados apoiadores só aumenta e isso é muito gratificante. É muito bom esse comprometimento porque essa integração para colocar as ações em prática, tirá-las do papel e realmente surtirem em resultados que é salvar vidas”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

Estão previstas no Pnatrans 160 ações voltadas para o seu objetivo principal: reduzir à metade o número de mortes e lesões no trânsito. Trata-se de um protocolo de segurança viária para todo o Brasil, que envolve gestão, estatística, educação para o trânsito, atendimento às vítimas de acidentes, segurança e fiscalização.

Além de Carneiro, assinaram o documento, em cerimônia realizada em Salvador (BA), diretor-geral do Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (Detran-BA), Rodrigo Pimentel; e a presidente do Conselho Estadual de Trânsito da Bahia, Mag Gramacho.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/04/2022

CONTORNO DE PELOTAS VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL PELO PORTO DE RIO GRANDE

Com investimento de R\$ 690 milhões, o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, duplicou 23,69 quilômetros de pistas, construiu 11 viadutos, três pontes e ruas laterais



Diretor-geral do DNIT e ministro Marcelo Sampaio entregam complexo viário de Pelotas - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

O escoamento da produção agroindustrial via Porto de Rio Grande (RS) deve ganhar um impulso a partir desta sexta-feira com a entrega do Contorno Rodoviário de Pelotas pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura. A cerimônia de entrega do empreendimento ocorreu nesta sexta-feira (8) com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro, e o ministro da

Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

As obras de duplicação na BR-116/398/RS vão garantir mais fluidez e segurança no trânsito da região, atendendo a uma demanda antiga dos moradores de Pelotas e região, que sofriam com tráfego intenso de caminhões pelas BR-392/116/RS. Agora, o entorno do município terá um trânsito mais confortável, rápido e seguro.

“Esta é uma obra fundamental do Governo Federal para auxiliar o Rio Grande do Sul, dono do quinto maior produto interno bruto do país, a se desenvolver mais, produzir mais e crescer mais. Com o contorno, a mãe de família terá um trânsito mais seguro para levar seu filho na escola em Pelotas. E o caminhoneiro terá um caminho melhor no transporte ao Porto de Rio Grande”, afirmou o ministro da Infraestrutura.

Intervenções

Totalizando 23 quilômetros, as intervenções foram executadas em duas etapas, sendo os primeiros 11 quilômetros entregues em agosto de 2018 e os últimos 12,7 quilômetros, que vão do Arroio Pelotas, na BR-116, ao canal São Gonçalo, na BR-392, entregues nesta sexta-feira.

A expansão do Contorno de Pelotas ganhou uma nova pista de rolamento, 11 viadutos, três pontes e ruas laterais. Foi construída também uma das obras de arte mais expressivas do município, uma trincheira na intersecção da BR-116 com a Avenida Cidade de Lisboa que vai auxiliar o fluxo do trânsito.



O ministro Marcelo Sampaio e diretor-geral do DNIT, general Santos Filhos, assinaram ordem de serviço que vai garantir a duplicação do lote 5 da BR-116/RS. Serão investidos R\$ 172 milhões nesta etapa, assegurando conexões rodoviárias ainda mais rápidas e seguras para todos os cidadãos da região.

Produtos

As obras de duplicação, ampliação e melhoramentos do complexo viário urbano de Pelotas estão inseridas em um contexto bem maior: o eixo rodoviário Porto Alegre-Rio Grande. Parte do desenvolvimento econômico do estado passa pela duplicação dessas rodovias, por onde circula a parcela mais significativa da produção gaúcha com destino ao mercado externo, especialmente a safra agrícola exportada pelo porto marítimo de Rio Grande.

Em 2021, o Porto de Rio Grande exportou 45,18 milhões de toneladas, número recorde que deve ser ampliado com o acesso facilitado nas BRs 116 e 392. Os principais produtos escoados pelo terminal são milho, madeira e frango congelado, assim como calçados e fumo produzidos no estado, com destino a países como China, Arábia Saudita e Indonésia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/04/2022

PARADAS DE DESCANSO NAS RODOVIAS FEDERAIS GARANTEM SEGURANÇA AOS CAMINHONEIROS, DIZ SAMPAIO

Ministro da Infraestrutura destacou avanço nas concessões rodoviárias durante o lançamento do BB Antecipa Frete, programa do Banco do Brasil voltado para a categoria

Prevista nos atuais contratos de concessões rodoviárias, a obrigatoriedade de instalar pontos de parada e descanso (PPDs) nas estradas federais é uma das melhorias viabilizadas pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, aos caminhoneiros do país. Esta é a avaliação do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, feita no evento de lançamento do BB Antecipa Frete, realizado nesta quinta-feira (7) pelo Banco do Brasil.

A implantação dos PPD traz benefícios não só para os profissionais, mas também para os estabelecimentos e à sociedade. Entre as vantagens destacam-se: diminuição dos acidentes por falhas humanas devido ao cansaço; redução de roubos e furtos; desestímulo às práticas de prostituição e uso de drogas; e estímulo à modernização dos estabelecimentos.

“Esse é o Brasil que dá certo. O caminhoneiro precisa mais do que um asfalto de qualidade, ele precisa de qualidade de vida, de pontos com paradas de descanso que as concessões atuais estão vindo com essa melhoria para garantir segurança à categoria”, destacou o ministro Marcelo Sampaio. Atualmente, existem 102 PPDS certificados nas rodovias brasileiras, sendo 69 em rodovias públicas e 33 em rodovias concedidas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/04/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

TRANSFORMAGOV É TEMA DE FÓRUM DE INSTITUIÇÕES FEDERAIS DE ENSINO SUPERIOR

Programa de modernização administrativa já apoia 32 instituições de ensino superior



O Programa de Gestão Estratégica e Transformação do Estado (TransformaGov) foi apresentado na quinta-feira (7/4) durante a 1ª reunião ordinária do Fórum Nacional de Pró-Reitores de Planejamento e de Administração das Instituições Federais de Ensino Superior (Forplad), realizado na Universidade Federal do Pará, em Belém (PA). No evento foram exemplificadas as soluções de modernização administrativa e os avanços alcançados com a implementação do programa. O TransformaGov apoia hoje 132 órgãos federais, dos quais 32 são instituições de ensino superior.

Instituído pelo Decreto nº 10.382/2020, o TransformaGov visa avaliar e modernizar a gestão estratégica das instituições. Inicialmente desenhado para atender os órgãos da Administração Pública federal direta e indireta, em 2021 o programa foi expandido às universidades e institutos federais interessados.

“O TransformaGov oferece aos órgãos um conjunto de soluções de curto e médio prazo para planos de aprimoramento gerencial, novos arranjos e eficiência organizacional. Além de apoio técnico nas áreas de governança e gestão. Ao melhorar todos esses processos, a universidade poderá, por exemplo, concentrar mais recursos e esforços na parte acadêmica”, afirma o secretário de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) do ME, Caio Castelliano.

Forplad

O Fórum Nacional de Pró-Reitores de Planejamento e de Administração das Instituições Federais de Ensino Superior Forplad reúne os pró-reitores de planejamento, de administração e ocupantes de cargos equivalentes das Instituições Federais de Ensino Superior e tem como um de seus principais objetivos promover soluções para os problemas relacionados às áreas de planejamento e administração destas instituições.

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

Data: 08/04/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA APRESENTA PROGRAMA RENOVAR DURANTE COLETIVA DE IMPRENSA DA ANFAVEA

Voltada à reciclagem de caminhões em fim de vida útil, iniciativa visa contribuir para a eficiência da logística no país

O Programa de Renovação de Frota (Renovar), lançado no início deste mês, foi apresentado nesta sexta-feira (8/4) pela secretária de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação do Ministério da Economia (SDIC/Sepec/ME), Glenda Lustosa, durante coletiva de imprensa sobre desempenho da indústria automotiva brasileira de março deste ano, promovida pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Iniciativa do governo federal voltada à reciclagem veicular, ao incremento da produtividade e à eficiência logística, o programa pretende estimular de forma voluntária a retirada de circulação de veículos em condições que não atendam aos parâmetros técnicos de rodagem e com idade acima de 30 anos. Em 2020, havia no Brasil 854.244 caminhões e 75.943 caminhões-trator com mais de 30 anos (ano de fabricação de até 1989), de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Em sua fala, Glenda Lustosa destacou que o Renovar é um programa voluntário no qual o caminhoneiro que possui veículo com mais de 30 anos de uso tem vantagens ao participar. “O objetivo é ganhar produtividade e contribuir com a redução do Custo Brasil. Um caminhão de 30 anos, em comparação a um de 10 anos de uso, por exemplo, tem custo operacional 15% maior. E um benefício adicional é a retirada de circulação de veículos que poluem mais. Estes caminhões em desuso terão o tratamento adequado junto a parceiros que cuidarão do desmonte sustentável e correto,” reforçou.



Programa Renovar

Destinado inicialmente aos proprietários de veículos pesados de carga (pessoas físicas ou entidades jurídicas), o programa Renovar irá viabilizar a reciclagem de veículos em fim de vida útil, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, além da melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e da sociedade em geral com mais segurança nas estradas e menor emissão de gases no meio ambiente.

A adesão ao programa é totalmente voluntária, e os interessados em realizar a baixa dos seus caminhões, ônibus ou implementos rodoviários que optarem por aderir e participar do Renovar deverão comprovar a baixa definitiva do registro do bem elegível e de seu desmonte ou destruição, como sucata.

O Renovar é uma iniciativa que integra ações público-privadas, seguindo uma lógica de construção compartilhada, em rede, pelo governo federal e pelos governos estaduais. O governo federal oferecerá, por meio de suas ações, recursos para a recompra dos caminhões em final de vida útil. Em contrapartida, o setor privado poderá ofertar, de maneira complementar aos benefícios públicos, produtos e serviços (crédito cooperativado, garantia estendida, revisões, seguros, consórcios etc.) que poderão ser usufruídos pelos beneficiários do Programa na aquisição de veículos novos.

Os contemplados pelo programa terão acesso a direitos, benefícios e vantagens por meio da Plataforma Renovar e estão vinculados à baixa definitiva do registro do bem elegível e de seu desmonte ou destruição, como sucata.

A redução da idade média da frota nacional significará maior segurança rodoviária e diminuição dos custos com acidentes e doenças respiratórias, além da redução na emissão de partículas e gases poluentes. A reciclagem dos veículos ainda ajudará toda uma cadeia econômica ligada à reciclagem, gerando emprego e renda.

Além disso, o programa acarretará ainda maior produtividade ao setor de transporte, com menores gastos com manutenção, redução do frete, redução da dependência nacional à importação de combustível, e melhoria nas condições de trabalho dos profissionais.

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

Data: 08/04/2022

MINISTRO DA ECONOMIA DESTACA POTENCIAL DE CRESCIMENTO DO BRASIL COM LIÇÕES DA PANDEMIA

Paulo Guedes fez uma análise sobre as perspectivas econômicas durante a 8ª edição do Brasil Investment Forum, evento do Bradesco BBI

As lições acumuladas pelo Brasil durante o combate à pandemia da Covid-19 fortaleceram o país, consolidando o caminho do crescimento sustentável daqui para o futuro. Essa análise foi apresentada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, ao participar nesta quinta-feira (7/4) da 8ª edição do Brasil Investment Forum, evento promovido pelo Bradesco BBI. Guedes lembrou que o governo teve o máximo cuidado com a saúde dos brasileiros, mas, ao mesmo tempo, manteve o compromisso com o controle das contas públicas. “Temos a nossa arquitetura fiscal e monetária já preparadas, muito à frente do restante do mundo”, afirmou.

Guedes destacou que o Brasil manteve sob controle — e reduziu — os níveis de endividamento e de gastos públicos, mesmo sob os desafios impostos pela pandemia. “As despesas subiram de 19,5% para 26,5% [do Produto Interno Bruto — PIB] com a pandemia e já vão recuar para 18,5% este ano”, apontou o ministro. “Desindexamos componentes importantes, como folha de salários. Como resultado, 26 estados e 5.500 municípios entraram no azul, além do governo federal. Fizemos um ajuste como nunca aconteceu antes no Brasil, em um ano”, apontou.



Segundo o ministro, a responsabilidade fiscal permitiu ao país retornar a cenário de superávit primário do setor público consolidado em 2021, logo depois da fase dos mais severos impactos gerados pela pandemia. Ele lembrou que, no ano passado, o setor público consolidado registrou superávit primário de R\$ 64,7 bilhões, representando 0,75% do PIB, ante déficit de R\$ 703 bilhões (9,41% do PIB) em 2020. É o melhor número anual para o resultado primário consolidado desde 2013, quando foi apurado superávit de R\$ 91,3 bilhões, observou.

Guedes pontuou a aprovação da independência do Banco Central, no início de 2021, que fortaleceu a capacidade do país no enfrentamento à alta de preços, verificada globalmente nos últimos meses. Segundo o ministro, o BC brasileiro foi ágil ao conduzir a política monetária no combate à inflação, enquanto outros países estão demorando para realizar os ajustes necessários em suas políticas de juros. Essa agilidade vai permitir que o Brasil contenha a inflação antes que outros países, alertou.

A solidez na administração das contas públicas e a carteira de investimentos privados de R\$ 1,1 trilhão para os próximos anos consolida, de forma inequívoca, a retomada do crescimento futuro, lembrou Guedes. O ministro alertou que a capacidade de recuperação econômica brasileira vai surpreender novamente o mundo em 2022, estimulada pelo cenário de reformas estruturais, pela reformulação e consolidação de marcos regulatórios (como os do saneamento, do gás natural e da cabotagem), além das oportunidades de negócios impulsionadas pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

O ministro citou o recente leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) – a primeira privatização portuária do Brasil – e reforçou a convicção de que a capitalização da Eletrobras ocorrerá ainda este ano. “Vai mudar a história do setor elétrico brasileiro e da energia no país”, apontou. O ministro afirmou que o Brasil se firma cada vez mais como player-chave mundial em geração de energia limpa, oportunidades de negócios verdes e digitalização. Paulo Guedes enfatizou que o governo segue, dia a dia, focado na melhoria do ambiente de negócios e na redução dos custos de produção.

Ao mesmo tempo que moderniza a economia, o governo aumenta os cuidados com a área social, disse Guedes, ao citar a importância do novo Auxílio Brasil, que ampliou o amparo antes oferecido pelo Bolsa Família. Destacou que o país digitalizou serviços — e protegeu — 68 milhões de brasileiros durante a pandemia e defendeu a necessidade de o país promover um programa forte de redistribuição da riqueza.

Painel

Participaram do painel junto com o ministro da Economia o economista-chefe do Bradesco, Fernando Honorato, e o estrategista-chefe do Bradesco BBI, André Carvalho.

Confira a participação do ministro da Economia, Paulo Guedes, na 8ª edição do Brasil Investment Forum

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 08/04/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - NEGOCIAÇÃO DELICADA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Nos últimos meses, os preços de insumos para o setor de infraestrutura, como cimento, aço, emulsões asfálticas e ligantes, dispararam. O aumento, um dos reflexos no setor econômico da pandemia da covid-19, foi maior do que o mercado previa, deixando os concessionários rodoviários em alerta. Como a variação do IPCA, índice que corrige os valores de seus contratos



de concessão, não consegue compensar o aumento das matérias-primas no período, essas concessionárias negociam uma solução com o Governo.

As tratativas estão sendo conduzidas pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), que tem conversado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A solução pode passar por pedidos de reequilíbrios contratuais e, dependendo do que for alterado, a ação adotada pode gerar problemas em outros setores da economia.

O risco maior é que os altos gastos das concessionárias sejam compensados com aumento tarifário, o que acaba transferindo um problema setorial para toda a sociedade. Tal medida significa altas em custos logísticos dos produtos brasileiros e, em relação ao mercado internacional, perda de competitividade. Analisando os reflexos internos, não se escapará de um aumento da inflação - afinal, o custo de transporte está entre aqueles que afetam quase todos os segmentos da economia.

Nesse momento, as negociações entre a ABCR e a ANTT devem ser bem criteriosas. E na mesa, não se deve descartar quaisquer opções de como compensar a alta dos preços dos insumos. Cabe à ANTT, ao Ministério da Infraestrutura e, por fim, ao Governo encontrar soluções que não transfiram esse custo para a sociedade, especialmente em um momento em que esforços são feitos para controlar a escalada de preços impulsionada pela guerra da Rússia na Ucrânia e a consequente alta dos combustíveis. A medida não é fácil, mas uma tomada de decisão errada pode alavancar ainda mais problemas do que a economia já está suportando.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS - NACIONAL

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

NOVO PORTO I

O projeto de construção de um complexo portuário em Arroio do Sal, no litoral norte do Rio Grande do Sul, batizado como Porto Meridional, recebeu o apoio de uma frente parlamentar na última quarta-feira, em evento realizado na Assembleia Legislativa do estado, em Porto Alegre. O empreendimento, orçado em R\$ 6 bilhões, teve seu termo de referência liberado junto ao Ibama no mês passado. Com isso, é possível iniciar o processo de licenciamento ambiental.

NOVO PORTO II

O Porto Meridional já tem o aval da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, e da Marinha para a dragagem de uma área portuária de 2,5 quilômetros de extensão na costa.

NOVO PORTO III

Segundo parlamentares que apoiam o projeto, há demanda para o novo porto, especialmente de empresas do norte do estado que, atualmente, embarcam e desembarcam suas cargas pelos complexos da vizinha Santa Catarina. “Se conseguirmos trazer de volta os investidores e produtores gaúchos que optaram pelo estado de Santa Catarina, já teremos um grande avanço. O Rio Grande do Sul conta com um único porto (Rio Grande) tendo três vezes a costa catarinense”, que tem seis complexos marítimos, disse o presidente da frente, o deputado estadual Issur Koch (PP).

DE VOLTA AO MERCADO

Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil entre 2018 e 2020, o vice-almirante da reserva Roberto Gondim Carneiro da Cunha foi contratado pela Fox Serviços de Manutenção, Consultoria, Construções e Engenharia Ltda, como consultor executivo para assuntos marítimos. A Fox se destaca, principalmente, no mercado de cursos onshore e offshore.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2022

NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS BRASILEIROS CRESCE 1,8%, APONTA ANTAQ

Levantamento da agência reguladora mostra que complexos públicos e terminais privados operaram 179,8 milhões de toneladas no 1º bimestre
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A partir deste relatório, o balanço estatístico da Antaq trabalha com um novo indicador: a Taxa Média de Ocupação (TMO), que informa o quanto uma instalação portuária está disponível para receber navios. Ela serve para indicar gargalos, eventuais necessidades de ampliações e investimentos, além de auxiliar na mensuração de produtividades. No ano passado, os maiores TMO foram registrados no Porto de Itaguaí (RJ), com 78%, e no Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 83%

Mais de 1,8 milhão de TEU foram escoados pelo sistema portuário nacional entre janeiro e fevereiro últimos

O setor portuário brasileiro, que reúne os portos públicos e os terminais privados em atividade no País, registrou um aumento de 1,8% em sua movimentação de cargas no primeiro bimestre do ano, na comparação com o mesmo período de 2021. O total operado chegou a 179,8 milhões de toneladas, esses dados integram o balanço estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) referente aos dois primeiros meses do ano, divulgado ontem, em Brasília.

Segundo o levantamento, os terminais privados - que tradicionalmente trabalham com granéis sólidos minerais (como fertilizantes e sal) e vegetais (soja, milho e açúcar, entre outros), produtos de baixo valor agregado - somaram 120,1 milhões de toneladas no período, com uma queda de 1%. Já os complexos públicos, que escoam uma maior variedade de cargas, totalizaram 59,6 milhões de toneladas, uma alta de 8%.

Entre os maiores crescimentos, os destaques foram o Porto de Vila do Conde, instalado em Barcarena (PA) e administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP), com 27% de aumento (resultado chegou a 3 milhões de toneladas), e o Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA), unidade da Transpetro (Petrobras) que registrou 3,2 milhões de toneladas, 16% a mais.

Sobre os perfis de carga, no primeiro bimestre, o granel sólido somou 99 milhões de toneladas (+3,9%) e o granel líquido, 49,8 milhões de toneladas (-3,2%). A carga geral solta atingiu 11,3 milhões de toneladas (+19,8%) e a containerizadas, 19,7 milhões de toneladas (-3,9%). Em TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), foram 1,8 milhão.

Na análise das instalações portuárias, o levantamento da Antaq mostra que a maior movimentação de cargas foi registrada no Terminal de Ponta da Madeira (MA), unidade da Vale que trabalha com a exportação de minério de ferro, manganês e pelotas. Nesse primeiro bimestre, ele respondeu por 26 milhões de toneladas, recuo de 8,75%. Na sequência, está o Porto de Santos (SP), com 17,9 milhões de toneladas (essa soma não considera as operações dos terminais privados instalados na área do complexo), uma alta de 14,2%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2022

NACIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÕES PARA A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Plenário do Senado Federal aprovou ontem, dia 7, a indicação de Luciano Lourenço da Silva (foto) e de Robson Crepaldi, para assumir, respectivamente, os cargos de diretor e ouvidor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O primeiro recebeu 41 votos favoráveis e 3 contrários. Já o segundo teve 42 votos à favor e 5 contra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE MILHO VÃO CRESCER 77,8% NO ANO, PROJETA CONAB

Companhia prevê que vendas externas do grão cheguem a 37 milhões de toneladas, devido ao aumento da produção e à alta da demanda internacional

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



SOJA
A PRODUÇÃO DA SOJA
CHEGARÁ A 122,4 MILHÕES
DE TONELADAS, UMA
REDUÇÃO DE 11,4% EM
RELAÇÃO À SAFRA
ANTERIOR, PROJETA A
CONAB

Conab estima um aumento nas exportações de 35 milhões de toneladas para 37 milhões de toneladas

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) projeta um aumento de 77,8% nas exportações brasileiras de milho neste ano, totalizando 37 milhões de toneladas. A alta seria resultado do esperado aumento da produção brasileira do aquecimento da demanda internacional. Para a safra 2021/22, a Conab prevê uma produção total de 115,6 milhões de toneladas do grão, um incremento de 32,7%, em comparação à safra anterior. Os dados constam no 7º Boletim da Safra 2021/2022 divulgado ontem (7) pela companhia.

Conforme o levantamento, a venda externa do milho deve passar de 35 milhões de toneladas para 37 milhões de toneladas. “Acreditamos que o aumento da produção brasileira, alinhada à demanda internacional aquecida, deverá promover essa elevação de 77,8% das exportações do grão na safra 2022, compreendida entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023”, avalia o superintendente de Estudos de Mercado e Gestão da Oferta da Conab, Allan Silveira.

Segundo a Conab, a produção de milho é estimada em 115,6 milhões de toneladas, 32,7% superior ao ciclo anterior. A colheita da primeira safra está adiantada. A segunda, em sua maioria, está na fase de desenvolvimento. E a terceira safra inicia o plantio a partir da próxima semana.

Para a safra 2021/22, a Conab destaca que, apesar do aumento no volume total, houve forte queda de 20,4% na produtividade da região Sul durante a primeira safra, o que causou uma redução de até 15,6% da produção naquela região. “Isso é explicado por um severo déficit hídrico causado pela ausência de chuvas no Sul do País ao fim de 2021 e no início de 2022”, esclareceu a superintendente de Infor mações da Agropecuária, Candice Santos. “Por outro lado, cabe



apontar que a Conab projeta um aumento de 36,3% da produtividade do milho ao longo da segunda safra, dado que permitirá uma produção de 88,5 milhões de toneladas do cereal no segundo ciclo”, ressaltou.

Para a soja, houve redução no volume estimado de exportações, passando de 80,16 milhões de toneladas para 77 milhões de toneladas, motivada por um maior direcionamento para a produção e exportação de óleo, em detrimento do grão.

Nos resultados por cultivo, a soja tem produção prevista em 122,4 milhões de toneladas, uma redução de 11,4% em relação à safra anterior. “As boas precipitações ocorridas em praticamente todo o País ajudaram na recuperação de uma pequena parcela de lavouras semeadas tardiamente na Região Sul e em Mato Grosso do Sul, mas não reverteram o quadro de queda da produtividade, já anunciado em levantamentos anteriores”, revelou o diretor de Informações Agropecuárias e Políticas Agrícolas da Conab, Sergio De Zen. “O Rio Grande do Sul segue como o estado mais atingido pelo déficit hídrico, seguidos por Paraná e Mato Grosso do Sul. Em cenário oposto, a maioria dos outros estados conseguiu produtividades superiores às obtidas na última safra, com destaque para o Piauí, com rendimento positivo de 12,7%. No entanto, a queda na produção do País foi amenizada principalmente pelo aumento de 4,1% da área semeada, alcançando 40,8 milhões de hectares nesta safra”.

Neste levantamento de abril, a Conab manteve a estimativa das exportações de algodão para 2022 em 2,05 milhões de toneladas, de arroz, em 1,3 milhão de toneladas, e de feijão, em 200 mil toneladas. Para o trigo, considerando que o volume exportado entre agosto de 2021 e março de 2022 já supera 2,8 milhões de toneladas, é esperado um aumento no período correspondente ao ano comercial que vai até julho. Diante disso, a estimativa é que sejam exportadas 3 milhões de toneladas. Confirmado esse número, será o recorde da série histórica para o trigo.

Em relação aos estoques finais esperados para as principais commodities brasileiras, a superintendente de Informações da Agropecuária, Candice Santos, confirmou que, no caso do milho, as alterações não foram significativas, sendo o estoque de passagem para a safra 2021/22 previsto em 10,84 milhões de toneladas, aumento de 5,16% em relação ao último levantamento, e de 40,61% em relação à safra 2020/21, em consequência da perspectiva de recuperação da segunda safra. Para a soja em grãos, é esperado que o estoque ao final deste ano seja de 2,5 milhões de toneladas, praticamente em estabilidade em relação ao último levantamento, dado que o maior esmagamento, que saiu de 42,93 milhões de toneladas no mês de março para 46,5 milhões de toneladas nesse levantamento, foi compensado pela redução nas exportações de grãos previstas.

Em relação aos preços médios mensais dos produtos nas principais praças, observou-se, no mês de fevereiro em comparação a janeiro, redução de 0,3% no preço do milho no Paraná. Por outro lado, houve elevação de 2,4 % no feijão- -preto no mesmo estado, de 0,3% nos preços do algodão em Mato Grosso, de 8,8% no arroz no Rio Grande do Sul, 7,6% no feijão-cores em São Paulo, 4% no preço do milho em MT, de 10,4% nos preços do trigo no PR e de 3,3% e 3,2% nos preços da soja em MT e no PR, respectivamente.

SAFRA 2021/2022

A sétima estimativa da safra de grãos 2021/22 aponta que a produção dessas commodities no País poderá atingir um total de 269,3 milhões de toneladas, o que representa 5,4% ou 13,8 milhões de toneladas superior à obtida na safra 2020/21. No entanto, em comparação ao primeiro levantamento da companhia para a atual safra, quando a previsão era de 288,6 milhões de toneladas, o volume representa uma redução de 6,7% ou 19,3 milhões de toneladas, devido às condições climáticas adversas observadas nos estados da Região Sul e no centro-sul de Mato Grosso do Sul, com perdas maiores na soja e no milho.

“O resultado até o final desta safra vai depender muito do comportamento climático, fator preponderante para o desenvolvimento das culturas”, afirmou o presidente da Conab, Guilherme

Ribeiro. “Entre os meses de março e abril, aproxima-se a conclusão da semeadura da segunda safra brasileira, na qual se destaca a cultura do milho. As chuvas foram mais regulares em toda a região produtora, inclusive no sul do País, o que permitiu o plantio em boas condições de umidade. O produtor fez sua parte. Agora vamos esperar pelo clima”, disse Ribeiro.

De acordo com o levantamento, a área plantada total no país está estimada em 72,9 milhões de hectares, ou seja, crescimento de 4,4% se comparada à safra 2020/21. Os maiores incrementos de área são observados na soja, com 4,1% ou 1,6 milhão de hectares, e no milho, com 6,5% ou 1,3 milhão de hectares.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2022

NACIONAL - MAIORIA DAS TRANSPORTADORAS DE CARGAS TEM VAGAS PARA MOTORISTA, MOSTRA PESQUISA DA CNT

Segundo levantamento da Confederação Nacional do Transporte, dificuldade de contratação se deve, principalmente, à falta de experiência dos profissionais (46,1%) e de treinamento (31,5%)

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



As matrizes das empresas localizam-se em sua maioria nas regiões Sudeste e Sul, destacando-se os estados de Minas Gerais (17,5%), São Paulo (14,4%), Santa Catarina (12,9%) e Paraná (11%). A maior parte (68,5%) delas possui filiais

A pesquisa aponta que as empresas têm, em média, 78,7 caminhões e 74,1 caminhões-tratores em operação, com idade média, respectivamente, de 5,6 e 5 anos

De cada três transportadoras rodoviárias de cargas, duas têm vagas abertas para motoristas. Mas essas e outras oportunidades de trabalho não são preenchidas facilmente devido à falta de

experiência (46,1%), de treinamento direcionado ao setor (31,5%) ou de qualificação (30,8%). Esses dados constam da Pesquisa CNT Perfil Empresarial - Transporte Rodoviário de Cargas, divulgada ontem (7) pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Segundo a CNT, a pesquisa é a primeira de uma série que vai caracterizar, em particular, as empresas que atuam no setor de transporte. O levantamento foi realizado entre 8 de setembro e 8 de outubro de 2021 junto às companhias do setor, de todos os portes, que participaram voluntariamente.

“Além disso, a partir dos resultados aqui expostos, os empresários poderão comparar o estágio em que suas organizações se situam em suas áreas de atuação, para que possam tomar decisões ajustadas a seus negócios e, assim, fomentar suas forças e potencialidades. Trata-se, então, de uma oportunidade de, a partir da análise dos dados, aprimorar a própria performance e se posicionar frente ao mercado de modo ainda mais estratégico”, afirmou o presidente da CNT, Vander Costa.

O levantamento aponta também que a maioria das transportadoras rodoviárias de cargas é formada por empresas com mais de 20 anos de estrada. Elas respondem por 59,3% das companhias. Entre as firmas com larga experiência no setor, 64% operam carga lotação e 49,2%, fracionada.



O estudo da CNT ainda aponta que 79,3% dessas companhias têm gestão familiar. Quanto ao porte, destacam-se as grandes (44,2%) e pequenas (27,4%) empresas. E a maior parte delas não atua em nenhuma outra modalidade de transporte (88,6%) e opera em apenas uma área de abrangência geográfica (78,2%).

As matrizes das empresas localizam-se, em sua maioria, nas regiões Sudeste e Sul, destacando-se os estados de Minas Gerais (17,5%), São Paulo (14,4%), Santa Catarina (12,9%) e Paraná (11%). A maior parte (68,5%) delas possui filiais. E grande parte das transportadoras (75,2%) é associada a algum sindicato patronal, sendo esse percentual tanto maior quanto maior for o porte da empresa.

Quanto ao perfil da frota, o levantamento aponta que as empresas têm, em média, 78,7 caminhões e 74,1 caminhões-tratores em operação, com uma idade média, respectivamente, de 5,6 e 5 anos. Verifica-se que, quanto maior o porte da empresa, maior o número de veículos e implementos de carga e menor a idade média. Quanto ao abastecimento da frota, 55% das empresas possuem locais próprios e 53,9% delas utilizam oficinas próprias para a manutenção dos veículos.

A maior parte das viagens (89,2%) é realizada com a ocupação completa da capacidade dos veículos.

O tempo médio para a entrega das cargas é de 59,7 horas e o tempo médio dispendido nas operações de carga e descarga dos veículos é de 5,2 horas.

Quanto à segurança, a pesquisa aponta um alto índice de roubos. Entre as empresas entrevistadas, 62,5% informaram que seus veículos já foram alvo de roubo de cargas.

Em relação ao seguro, 74,8% das empresas contrataram para toda a sua frota, 11,6% somente para parte da frota e 12,9% disseram não contratar seguro. E os softwares de rastreamento são utilizados nos veículos em 91,6% das empresas, enquanto as cargas são rastreadas em 35,3% delas. Os softwares de roteirização são utilizados por 39,7% das empresas.

Entre as transportadoras consultadas, 59,6% das empresas implementam algum tipo de ação ambiental em suas operações, destacando-se o monitoramento do uso de combustível (39%). Em relação ao frete, a maior parte dos empresários (81,6%) utiliza ferramentas de precificação. Em metade das empresas (50%), adota-se uma periodicidade variável para o reajuste desse preço, enquanto em 27,4% delas, tal periodicidade é anual. Foram citados como custos operacionais de maior impacto nos gastos das empresas, o combustível (81,5% dos entrevistados), a mão de obra (11,2%) e a manutenção dos veículos (3%).

A pesquisa também ouviu a opinião dos entrevistados. Entre os empresários consultados, 44,2% são favoráveis à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), 26,5% se dizem indiferentes e 25,4% são contrários. Já 87,5% dos empresários têm opinião contrária à atual política de precificação do diesel pela Petrobras, outros 9,9% são favoráveis ou indiferentes em relação a essa matéria.

Quanto à avaliação dos serviços prestados por órgãos públicos, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) foi o único órgão com uma avaliação predominantemente positiva (60,6%).

As maiores dificuldades enfrentadas pelas empresas são o preço do diesel (82,3%), a carga tributária (56,5%), a dificuldade de reajustar o valor do frete (40,1%) e a burocracia para a operação do serviço (28%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2022

NACIONAL - ALTA NOS PREÇOS DE MATÉRIAS-PRIMAS COLOCA CONCESSIONÁRIAS RODOVIÁRIAS EM ALERTA

SETOR NEGOCIA SOLUÇÃO COM ANTT. PARA ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL, DEMORA EM RESOLVER QUESTÃO PODE PREJUDICAR INVESTIMENTOS

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



Não queremos discutir a questão simplesmente para simplesmente pleitear aumento. Não é uma alteração qualquer nas condições de construção. É uma mudança de quadro relevante e estrutural"

MARCO AURÉLIO BARCELOS
presidente da ABCR

IPCA, responsável por corrigir os contratos de concessão das rodovias, não conseguirá compensar os gastos com os insumos, alerta ABCR. Entre outubro de 2020 e dezembro de 2021, índice chegou a 12,54%

Estudo feito pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) mostra que a disparada dos preços dos insumos considerados essenciais na cadeia do setor de infraestrutura está afetando a saúde financeira de suas empresas associadas. De acordo com o levantamento, a pandemia ocasionou "descolamentos inesperados" dos padrões históricos nos custos dos insumos de construção. Somente entre outubro de 2020 e dezembro de 2021, o cimento asfáltico de petróleo (CAP), por exemplo, teve um aumento de 66,33%.

Além disso, todos os outros insumos, como aço e produtos de aço galvanizados, emulsões asfálticas do tipo RR-1C e RR-2C e ligantes betuminosos, tiveram aumentos que extrapolam as variáveis previstas na modelagem dos editais de concessão, destaca a ABCR.

Os dados mostram ainda que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), responsável por corrigir os contratos de concessão, não conseguirá compensar os gastos das concessionárias. Entre outubro de 2020 e dezembro de 2021, o IPCA foi de 12,54%.

PRESSA

De acordo com o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, o estudo já foi apresentado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Há a necessidade de urgência para solucionar o problema, uma vez que inúmeras concessionárias estão em fase de investimentos nas rodovias, explica.

"Já apresentamos esses estudos para a ANTT e estamos em diálogo com a área técnica do órgão. O que queremos é construir soluções rápidas para o problema. Diversas concessionárias estão nesses ciclos de investimentos, onde é preciso fazer a compra desses insumos. Então não é possível esperar muito", disse.

Segundo o presidente da associação, a demora na solução pode culminar em descumprimentos das etapas previstas nos contratos de concessão.

"Os preços dos insumos para construção de rodovias subiram de elevador e o índice inflacionário para corrigir os contratos está subindo de escada. Já não está dando mais conta de amortizar os gastos das concessionárias. É uma questão extraordinária que comprometerá a capacidade de investimentos das concessionárias", declarou.

SOLUÇÃO



Barcelos afirmou que a ABCR vem discutindo com a ANTT como solucionar o problema. Segundo ele, a resposta ainda não foi definida, mas a intenção é realizar consultas públicas para tratar do melhor modelo para solucionar o problema. “Estamos na fase de entender como se dará essa solução. Se vai ser por revisões de contratos, ou alterações de tarifas, ainda não temos nada. Temos que considerar todas as soluções disponíveis. Até porque, na outra ponta, têm os usuários. Por isso, sempre temos uma orientação conjunta com a ANTT de que o processo de construção de solução do problema dos insumos seja em um ambiente público e de controle social” disse.

Parte da solução tende a vir pelo enquadramento do evento nos contratos como um caso fortuito e de força maior. A classificação se dá quando contratos são revistos por motivos de fatos ou eventos imprevisíveis ou de difícil previsão, como a pandemia, que não podem ser evitados, mas que provocam consequências ou efeitos para outras pessoas, porém, não geram responsabilidade nem direito de indenização.

No auge da pandemia, para os contratos de concessão de infraestrutura, a AGU (Advocacia-Geral da União) classificou o impacto do coronavírus como caso fortuito e de força maior.

A ideia, segundo Barcelos, é que a alta dos insumos se enquadre no mesmo entendimento jurídico. Isso porque a crise pandêmica do covid-19 pode ser dividida em duas partes. Inicialmente, em uma primeira onda, a pandemia trouxe impactos de demanda. Agora, a segunda onda, também ligada à pandemia, advém do comprometimento da rede de produção e logística dos insumos para o setor e dos sucessivos aumentos no preço do barril do petróleo.

“A primeira solução acertada do Governo foi reconhecer a necessidade dos reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos, em razão da queda da demanda por causa do covid. Mas agora temos que cumprir essa segunda solução para o mesmo problema trazido pela pandemia, que é o preço dos insumos, haja vista as cadeias globais de produção”, explicou.

NOVAS CONCESSÕES E GUERRA

O presidente da ABCR ainda comentou que é preciso que as sucessivas crises trazidas pela pandemia tragam novos entendimentos em relação à modelagem das futuras concessões rodoviárias. Para ele, é preciso que a ANTT faça revisões nos cálculos dos insumos e, ainda, traga uma previsão de matriz de risco para se considerar o compartilhamento dos preços dos insumos em casos extraordinários.

“Os projetos que estão sendo modulados precisam ser feitos com os valores de insumos mais atualizados possíveis. Quando vivíamos uma estabilidade inflacionária, tudo bem. Agora com essas flutuações, as alterações estão contando muito. É preciso que haja uma revisão da ANTT em relação ao cálculo dos insumos com uma previsão quanto à matriz de risco. Isso evitará colocar em cheque a sustentação dos contratos”, disse.

Questionado sobre um possível pedido de revisão futura em relação aos impactos que virão da guerra entre Ucrânia e Rússia, Barcelos afirmou que ainda é muito cedo para se discutir o assunto. Contudo, não descartou possíveis reflexos para o setor. “Ainda não entramos nessa questão da guerra, que deverá ser sentida. Ela ainda está acontecendo. Precisamos esperar os reais impactos que virão dela. Não se descarta que, no Brasil, impactará as concessões de infraestrutura em geral”, argumentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2022

REGIÃO NORDESTE - PONTA DA MADEIRA RECEBE PRIMEIRO NAVIO MINERALEIRO DO MUNDO COM VELAS ROTATIVAS

Vale está testando a tecnologia em um de seus navios de minério. Objetivo é reduzir o consumo de combustível e a emissão de gás carbônico

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A estimativa da Vale é que essa tecnologia permita reduzir em até 8% o consumo de combustível e em até 3.400 toneladas a emissão de gás carbônico (CO₂) por navio anualmente. Outra vantagem é que as velas podem ser colocadas em embarcações já prontas

O Sea Zhoushan é o primeiro navio de grande porte especializado no transporte de minérios a receber essa tecnologia. Ele escalou em Ponta da Madeira na quarta-feira

O Terminal de Ponta da Madeira, instalação privada da Vale em São Luís (MA, recebeu o primeiro navio mineraleiro de grande porte do mundo equipado com sistema de velas rotativas (rotor sails). A escala ocorreu na última quarta-feira (6). O cargueiro, de nome Sea Zhoushan, do tipo VLOC, um Guaibamax, tem capacidade para 325 mil toneladas.

A embarcação integra um projeto piloto da Vale que visa usar o vento como energia de propulsão da embarcação, o que ajuda a diminuir o consumo de combustível e, conseqüentemente, a emissão de carbono durante as viagens.

A instalação das cinco velas foi feita em um estaleiro na China e terminou no ano passado. Porém, as velas não são iguais às tradicionais, geralmente usadas em veleiros. Elas são cilindros que giram com o vento e, dessa forma, acionam os motores e produzem energia. Cada uma tem quatro metros de diâmetro e 24 metros de altura (o equivalente a um prédio de sete andares).

Durante a navegação esses rotores cilíndricos giram em diferentes velocidades, dependendo das condições ambientais e operacionais do navio. Esse movimento cria uma diferença de pressão conforme o vento passa, o que empurra o navio para frente, fenômeno conhecido como efeito Magnus.

A estimativa da Vale é que essa tecnologia permita reduzir em até 8% o consumo de combustível e em até 3.400 toneladas o total de gás carbônico (CO₂) emitido por navio anualmente. Outra vantagem é que as velas podem ser colocadas em embarcações já prontas, sem a necessidade de construir novas.

Caso este projeto se mostre eficiente, a previsão é que ao menos 40% da frota da companhia receba a tecnologia, o que significa uma redução de quase 1,5% das emissões anuais do transporte marítimo de minério de ferro da Vale.

PROJETO

A operação em Ponta da Madeira é a segunda do navio Sea Zhoushan. A primeira foi em Porto de Tubarão, em julho do ano passado, quando saiu do estaleiro na China, já com as velas, para carregar minério de ferro.

O Porto de Tubarão foi escolhido para ser o primeiro a operar o navio com as velas porque as equipes de engenharia náutica, inspetoria e operação locais tiveram papel fundamental durante o processo de testes e analisaram os ajustes finos no sistema durante a atracação.

Ao longo do projeto, foram realizadas modelagens 3D dos portos de carregamento operados pela Vale, para analisar a atracação do navio.

De acordo com o gerente-executivo de Navegação da Vale, Guilherme Brega, o navio foi projetado para atracar em qualquer porto. "Não há nenhuma interferência das velas no carregamento, já que elas ficam inclinadas durante a atracação", explicou.

O projeto liderado pela Vale teve a tecnologia das velas fornecida pelo fabricante finlandês Norsepower. A empresa Shanghai Ship and Design Research Institute (SDARI) foi a responsável pelo design e integração das estruturas com a embarcação. O estaleiro chinês New Times Shipbuilding construiu o navio já adaptado para receber as velas, que foram instaladas em outro estaleiro, o PaxOcean Engineering Zhoushan, também na China.

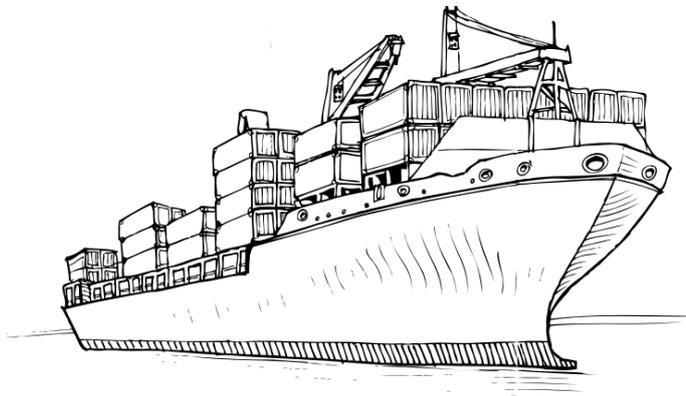
A Vale estuda o uso da tecnologia de propulsão a vento desde 2016. Para este projeto, o objetivo era avaliar as melhores condições de operação das velas rotativas na frota contratada e validar os ganhos da tecnologia em termos de redução do consumo de combustível e emissão de CO₂.

O navio escolhido estava na fila para ser construído e o tempo entre projeto detalhado até a fabricação e instalação do equipamento foi de um ano. Além dos testes em laboratório e análises numéricas, os engenheiros estudaram a incidência de ventos na rota Brasil-China. "Percebemos que temos uma vantagem competitiva em relação aos nossos concorrentes: a rota Brasil-Ásia tem, em média, ventos mais favoráveis que a da Austrália-Ásia", completou Guilherme Brega

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2022

OPINIÃO – LEGISLAÇÃO - A NECESSIDADE DE ADAPTAÇÃO CÉLERE ÀS MUDANÇAS NO COMEX E NA LOGÍSTICA

Por **ELESSANDRA LIRA** Advogada especializada em Direito Aduaneiro, Tributário e Portuário, membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/SP e coordenadora do grupo de trabalho de Comex da Wista Brazil opiniao@portalbenews.com.br



Heráclito de Éfeso, já em 450 a.C, observou que “a única constante é a mudança”. Nos últimos dois anos, constata-se a sentença de Heráclito, mas mais do que isso, houve o despertar da necessidade de adaptação à mudança, agora, em vultuosa velocidade. A humanidade, essencialmente, porém não tão constante e previsível, passa por situações que alteram seu status quo, seja de compreensão da realidade ou eclosão de novas necessidades, ou seja, o fenômeno da mudança.

O Comércio Exterior e Internacional mostrou-se um vetor de fomento à economia global durante e pós-pandemia. Como a maioria dos setores, não havia alicerce normativo e operacional para o enfrentamento dessa mudança em grande escala. Após o diagnóstico das arestas que precisavam ser aparadas ou criadas, os países e blocos começaram a implantar medidas para atender às necessidades e cenários decorrentes da inevitável mudança.

No Brasil, tem-se acompanhado várias medidas de modernização e estímulo ao Comércio Exterior e Logística. Assim, em recente alteração, a Lei 14.301/22 recriou o regime aduaneiro especial do Reporto, que objetiva suspender a cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI, PIS/COFINS e Imposto de Importação quando da compra de máquinas, equipamento e demais bens a serem inseridos em terminais portuários.

Somado a isso, houve a redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, tributo que incide sobre o valor pago pelo transporte aquaviário. Anteriormente, a alíquota para transporte de longo curso era de 25%. Com a redução, atualmente, a alíquota é de 8%, incluindo as navegações de cabotagem, fluvial e lacustre, no transporte de granéis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste.



Ainda, a referida lei instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, o denominado BR Mar, que em linhas gerais *visa estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira e ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem*¹.

Sob o viés de modernizar o Comércio Exterior ante as mudanças ocorridas, a Anvisa – que, como órgão anuente, valida o prosseguimento do despacho aduaneiro em algumas operações de importação - recentemente publicou a Resolução da Diretoria Colegiada-RDC nº 597, de 02 de fevereiro de 2022, que regulamenta as inspeções remotas de bens e produtos importados em portos e aeroportos. Com isso, os analistas da autoridade sanitária podem inspecionar em tempo real e à distância, por meio de videoconferência, as mercadorias sujeitas à vistoria.

No passo da celeridade dos procedimentos, houve a integração do Programa OEA-Secex com a publicação da Portaria Conjunta RFB/Secint/ME nº 85 e da Portaria Secex nº 107, de 19 de agosto de 2021. O Operador Econômico Autorizado-OEA, após o cumprimento de requisitos legais, é certificado como player que gerencia com segurança sua cadeia logística e em conformidade tributária e aduaneira.

A integração entre o Programa OEA e a Secretaria de Comércio Exterior - Secex tem como objetivo maior brevidade no trâmite de solicitação de ato concessório de drawback na modalidade suspensão, com a desobrigação de indicação das classificações fiscais das mercadorias nos termos da NCM, bem como a prioridade de análise dos pedidos de concessão e alteração do regime em referência e eleição de servidor na Suext como ponto de correspondência com a empresa certificada no Programa OEA-Integrado Secex.

Embora o Brasil esteja na direção da modernização das áreas de Comércio Exterior e Internacional e Logística, o exercício da humanidade é acertar o passo em suas adequações às mudanças, de forma célere, a fim de evitar que a burocracia nos procedimentos públicos afaste investimentos e crescimentos econômicos.

NO BRASIL, TEM-SE ACOMPANHADO VÁRIAS MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO E ESTÍMULO AO COMÉRCIO EXTERIOR E LOGÍSTICA. ASSIM, EM RECENTE ALTERAÇÃO, A LEI 14.301/22 RECRIOU O REGIME ADUANEIRO ESPECIAL DO REPORTO

1. Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022. Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos: I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; (...) V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

LOGÍSTICA: CNA APONTA DESAFIOS E SOLUÇÕES PARA O SETOR NO BRASIL – “REDUÇÃO DA ALÍQUOTA PARA IMPORTADOS VIABILIZA CHEGADA DE FERTILIZANTES”

Informação: Canal Rural (8 de abril de 2022)

O escoamento da produção agrícola brasileira é feito majoritariamente pelo meio rodoviário. O problema é que apenas 12,4% das estradas do país são pavimentadas, o que onera o produtor rural, uma vez que os preços são balizados pelo mercado internacional. Quem traz o alerta é a assessora técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA), Elisângela Pereira Lopes.

De acordo com ela, além de pensar em investir em novos modais, é preciso atentar-se, principalmente, à estrutura viária.



“Atualmente, 85% dos grãos produzidos no país utilizam os caminhões para o transporte”, frisa.

Assista o vídeo neste link:

<https://youtu.be/NJH6fEq-fmw>

Nesta linha, somente 20% de tudo o que é movido por meio de linhas férreas são destinados ao agronegócio, o que pode ganhar incremento significativo com a nova lei das ferrovias, a 14.273, que

permite que a iniciativa privada invista em trilhos para prestar esse serviço. “Acredita-se que haverá um aumento da oferta, em especial para o agro, já que dos 80 pedidos de autorização, parte deles será destinado ao transporte de produtos agropecuários”, informa Elisângela.

Porém, segundo ela, é imprescindível que essas requisições saiam, de fato, do papel. “Esses 80 pedidos correspondem a 20 mil quilômetros de linhas férreas. Hoje utilizamos 12 mil quilômetros de ferrovias, então esse somatório de previsão de projetos melhora a matriz de transporte brasileira”.

Cabotagem

A assessora da CNA também acredita que a melhor infraestrutura logística do país se dará quando for criado um ambiente que tire a lei 14.301, a BR do Mar, do papel.

“Mas já tivemos ganhos imediatos com o documento, sendo que o primeiro deles é a redução da alíquota para produtos importados, como os fertilizantes, tão necessários neste momento de redução de oferta por conta da guerra entre Rússia e Ucrânia”, pontua.

Conforme Elisângela, outro benefício foi a prorrogação do reperto, ou seja, a garantia de isenções na compra e importação de máquinas e equipamentos utilizados para modernizar os portos nacionais.

“No entanto, ainda é preciso fazer um melhoramento da lei. Ela pode ser aprimorada mediante um regulamento, reduzindo, por exemplo, o custo do combustível para trazer mais interessados em prestar o serviço de cabotagem”, finaliza.

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

Data: 08/04/2022

MUNICÍPIO DE ITAJAÍ DEFENDE MANUTENÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA MUNICIPAL EM AUDIÊNCIA PÚBLICA

Informação: Prefeitura de Itajaí (8 de abril de 2022)

O Município de Itajaí reforçou mais uma vez a importância da manutenção da autoridade portuária pública municipal no Complexo Portuário de Itajaí. Um documento foi apresentado de forma oficial à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para a prorrogação por 35 anos do convênio de delegação ao município. A proposição foi reafirmada na audiência pública realizada em modalidade híbrida na tarde desta quinta-feira (07).

A audiência apresentou a proposta do Governo Federal e contou com as apreciações e contribuições de entidades de classes, órgãos federados e autoridades. Em sua fala o prefeito de

Itajaí, Volnei Morastoni, reiterou a complexidade do Porto de Itajaí em sua relação com os terminais privados e demais atividades econômicas do rio Itajaí-Açu.

“O Município de Itajaí é o maior interessado no sucesso do nosso porto, principal fonte do desenvolvimento econômico e social da cidade. Não somos contra a privatização das atividades, realidade que já existe. Queremos que o novo processo de arrendamento propicie os R\$ 2,8 bilhões em investimentos, sem interferir na autoridade portuária”, destacou o prefeito Morastoni. “Essa solução respeita a relação entre o Porto e a cidade. Está em plena sintonia com a competência municipal em prol do desenvolvimento equilibrado e sustentável de Itajaí e com resultados positivos”, evidenciou o prefeito.

O ofício assinado pelo prefeito Volnei Morastoni (disponível no final desta matéria) sustenta a missão de autoridade portuária pública local da Superintendência do Porto de Itajaí até 2048. O órgão manteria seu trabalho de zelar pelos serviços públicos e garantir as operações com qualidade aos usuários. A sustentação do argumento técnico é a comprovada experiência na função e no cumprimento dos padrões atualizados de Governança, Gestão, Transparência e Modernização. Dessa forma, fica sob responsabilidade da empresa privada assumir a realização das atividades de exploração econômica no porto e operações portuárias, assim como é desempenhado pela APM Terminals.

No encerramento de sua fala, o prefeito de Itajaí destacou a preocupação com o futuro da cidade. “Nesse processo, estaremos decidindo os próximos 70 anos do Porto de Itajaí. Quase um século e o que queremos é o melhor para Itajaí e para o Brasil”, finalizou Volnei Morastoni.

O cronograma apresentado pelo Governo Federal na audiência prevê que o edital seja publicado em setembro deste ano e que o leilão seja marcado ainda para dezembro de 2022.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/04/2022

MSC FINALIZA TEMPORADA 2021-2022 DO MSC PREZIOSA COM BALANÇO POSITIVO E ANUNCIA NOVOS CRUZEIROS PARA A TEMPORADA 2022-2023 NO BRASIL

Informação: Diário do Turismo (8 de abril de 2022)



Adrian Ursilli, diretor comercial da MSC Cruzeiros no Brasil, falou com exclusividade ao DIÁRIO sobre promoções e suporte da empresa para os hóspedes. / Créditos: Caroline Figueiredo.

Nesta quinta-feira, 07, o DIÁRIO esteve presente no encerramento da temporada 2021-2022 do MSC Preziosa. O evento aconteceu a bordo do cruzeiro da MSC, no Porto de Santos, em São Paulo.

O objetivo do evento foi fazer um balanço deste período e apresentar as novidades e expectativas para a temporada 2022-2023 no Brasil.

Adrian Ursilli, diretor geral da MSC Cruzeiros no Brasil, disse: “A temporada foi desafiadora, mas vencemos esse desafio com a ajuda do Governo do Brasil, das autoridades públicas e dos órgãos do turismo”, afirmou aos presentes.

Mesmo com as dificuldades, os números apresentados por Adrian foram bem positivos: “Fizemos 56 roteiros, com 183 paradas e oferecemos mais de 183 mil leitões. Com isso, tivemos um impacto

total de 100 milhões de reais na economia brasileira e geramos quase 14.000 empregos diretos”, declarou Adrian.

“Saudades e obrigado”

Em seguida, Adrian agradeceu e homenageou Rafaeli Acanino, comandante do MSC Preziosa, que representou toda a tripulação. O navio partiu hoje para uma travessia até o Rio de Janeiro e de lá, seguirá viagem até o norte da Europa, na Alemanha.

Rafaeli agradeceu à todos e disse: “Se eu pudesse resumir este momento em duas palavras, seriam “saudades e obrigado”, porque estou com saudades de minha família na Itália, mas sou muito grato ao Brasil, este país maravilhoso, que sempre nos recebe e nos acolhe tão bem”, completou.

Adrian também homenageou e agradeceu à Marco Ferraz, presidente da Clia Brasil, à todas as autoridades públicas, representadas pela Secretaria de Turismo e a Secretaria da Saúde de Santos, e também à todo o trade turístico e colaboradores: “Este é o momento que a gente precisa agradecer”, reafirmou.



O MSC Preziosa ancorado em Santos, no terminal Concais (Fotos: Wanderley Mattos Jr)

Novidades para a temporada 2022-2023 no Brasil

Para a próxima temporada de cruzeiros no Brasil, que está prevista para iniciar em novembro de 2022, a MSC anunciou 6 transatlânticos navegando pelo Brasil. Adrian explicou que 5 deles farão temporada regular no Brasil, sendo 4 com temporada saindo de portos brasileiros, 2 de Santos, 1 do Rio de Janeiro e 1 do Porto de Itajaí.

“O MSC Seaview sairá do porto do Rio de Janeiro pela primeira vez, o que proporcionará aumento de capacidade para o mercado carioca e região. MSC Fantasia sairá de Santos com destino ao Sul, Buenos Aires, Punta del Este e minicruzeiros, alguns cruzeiros temáticos, shows, muitas aventuras e grandes espetáculos. Aguardem”, adiantou Ursili.

O diretor comercial falou ainda sobre o MSC Armonia, que sairá de Itajaí, rumo ao Sul e o grande lançamento, o MSC Seashore, que, nas palavras de Adrian, é “um projeto expandido do MSC Seascape e do MSC Seaview, mas é importante ressaltar, com mais de 85% de mudanças internas em seu projeto.”

Adrian disse ainda que, apesar das semelhanças com os Seascape e o Seaview, é um transatlântico inovador: “Não é um irmão gêmeo simplesmente Um pouco maior. Não, é um navio muito diferente, e eu tenho certeza, vai impressionar e superar as expectativas do público brasileiro. Será a grande estreia da temporada brasileira, sendo o maior navio em toda a história do Brasil e o mais moderno a navegar em nossas águas”, completou.

158 mil cabines

De acordo com a empresa, o 5º navio será O MSC Música, que sairá de portos argentinos do Sul, Buenos Aires e Montevideú, no Uruguai, trazendo estrangeiros para visitar as praias brasileiras, o que fara um grande impacto direto econômico trazendo turistas internacionais. Por fim, o 6º navio será o MSC Magnífica, que fará a visita em alguns destinos brasileiros enquanto realiza a volta ao mundo.

“A temporada de 2022-2023, terá uma oferta total de 158 mil cabines. Vamos esperar e continuar fazendo o nosso trabalho, porque a pandemia ainda não acabou, para que ela cada vez mais diminua e a nossa vida possa voltar ao normal”, lembrou o diretor.

Em seu discurso, Adrian lembrou que a MSC foi a última companhia a deixar o Brasil, no auge da pandemia, e foi a primeira empresa do mundo a reiniciar os trabalhos após 20 meses de paralização.

Com a venda das 158 mil cabines, Adrian apontou que haverá um crescimento de mais de 35% em relação à temporada de 2019-2020, temporada anterior à crise global: “Estamos esperando o embarque de mais de 350 mil hóspedes na temporada 22/23. Isso significará a maior temporada de todos os tempos no Brasil e um crescimento de 100% das ofertas das nossas cabines premium, da classe yacht club, que atende o mercado de luxo. Serão ao todo 110 cruzeiros na América do Sul”, pontuou.

“Conforto, comodidade e preços ótimos”, disse Adrian Ursilli ao DIÁRIO

O DIÁRIO, em entrevista exclusiva, perguntou a Adrian a promoção para a temporada 2022-2023 com o 2º hóspede grátis: Estamos com a nossa promoção para reserva antecipada, que termina em 30 de abril de 2022, e tem o 2º hóspede grátis como chamada principal. Então, até dia 30 de abril, os hóspedes que procurarem e desejam conseguirem as melhores opções com antecipação, conseguem a opção 2º hóspedes grátis. Depois disso, a promoção muda. Além disso, tem as reservas flexíveis que você pode alterar a sua data sem penalidade, seguindo os períodos disponíveis, ou seja, é uma excelente condição para aquisição do seu cruzeiro, em 12x em R\$ 100,00 sem juros e ainda com uma política de flexibilidade, caso o hóspede precise remarcar. Então, é conforto, comodidade e preços ótimos. Sem falar nos navios e nos produtos, de altíssima qualidade”, afirmou.

Quando questionado pelo DIÁRIO se os minicruzeiros conseguiram suprir a demanda dos passageiros represados, que estavam para embarcar e por conta da pandemia, não puderam, Adrian respondeu: “Sim. Em geral, a gente teve um excelente resultado. A retomada foi no último mês, mas foi o suficiente para a gente conseguir atender alguns passageiros que buscavam remarcação, outros estão procurando a próxima temporada, e nós damos a flexibilidade para esses hóspedes escolherem conforme a necessidade, então, agora é importante dar suporte a todos”, finalizou Ursilli.

Para saber mais sobre a MSC Cruzeiros e a temporada 2022-2023 no Brasil, os hóspedes podem buscar os agentes de viagens, operadores de turismo ou o site oficial da MSC.

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

Data: 08/04/2022

PLENÁRIO DO SENADO APROVA INDICADOS A DIRETOR E OUVIDOR DA ANTT

Informação: ANTT (8 de abril de 2022)



Luciano Lourenço da Silva (foto: Agência Senado)

Foi aprovada, no Plenário do Senado Federal nesta quinta-feira (7/4), a indicação de Luciano Lourenço da Silva, para exercer o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e de Robson Crepaldi, para exercer o cargo de Ouvidor da ANTT.

Na sabatina na Comissão de Infraestrutura do Senado, Luciano Lourenço afirmou que

seu maior desafio na ANTT será desatar os nós da regulação dos serviços, com qualidade e segurança jurídica. Ele também ressaltou que as concessões rodoviárias e ferroviárias que a ANTT realiza são formas de gerar emprego e desenvolvimento para o país.

Já Robson Crepaldi disse que seu grande desafio será manter a excelência já reconhecida da ANTT e melhorar o que for possível. Para Crepaldi, as ouvidorias são essenciais para a melhoria do serviço público, permitindo ao cidadão um maior contato com a administração.

CURRÍCULOS

Luciano Lourenço da Silva graduou-se no ano de 2000 em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Uberlândia (MG). Além disso, é especialista em Gestão e Normatização de Trânsito e Transportes (2016), Gestão Pública (2015) e Perícias Judiciais e Avaliação em Engenharia (2004). Atualmente, é mestrando em Planejamento de Transportes pela UnB. É, originalmente, analista de infraestrutura do Ministério da Economia, que ingressou por meio de concurso público em 2006. Atualmente, exerce o cargo de superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros na Agência Nacional de Transportes Terrestres (Supas/ANTT).

Robson Crepaldi formou-se em Ciências Jurídicas em 2002, na Faculdade de Direito de São Carlos (SP). É mestrando em Direito no UniCEUB, em Brasília (DF). Tem Certificação em Ouvidoria, com carga horária de 160h (set/2021 a fev/2022); cursou Estratégia de Negociação e Gestão de Conflitos (nov/2021); e Análise de Impacto Regulatório (Jan/2022), todos pela Escola Nacional de Administração Pública (Enap). Atualmente, é assessor especial na Secretaria-Executiva da Casa Civil da Presidência da República.

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

Data: 08/04/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

FRENTE PARLAMENTAR É CRIADA PARA DAR SUPORTE AO PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO MERIDIONAL, VISANDO REDUZIR OS CUSTOS DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RS

Por Ruth Rodrigues



O projeto de criação do Porto Meridional no Rio Grande do Sul é um dos mais importantes para a redução dos custos na logística de transporte de cargas no local, além de atrair investimentos para o estado, e agora conta com uma frente parlamentar de apoio

Após uma longa discussão acerca do projeto de criação do Porto Meridional para o transporte de cargas direto no estado do Rio Grande do Sul, uma frente parlamentar com deputados do estado foi desenvolvida e, durante essa última quarta-feira, (06/04), comentou sobre a relevância do projeto para a redução dos custos da logística de escoamento de produtos na região.

 **Vilmar Lourenço** @vilmar_lourenco · 6 de abr de 2022
Participo nesta manhã da audiência pública proposta pelo deputado @oissur para defender a implantação do Porto Meridional de Arroio do Sal. O projeto conta com nosso apoio e defesa do nosso senador @Heinzeoficial 🇧🇷 🇺🇵 🇨🇵 🇨🇱 🇨🇰 🇨🇷 🇨🇻 🇨🇾 🇨🇺 🇨🇶 🇨🇸 🇨🇹 🇨🇺 🇨🇻 🇨🇾 🇨🇺 🇨🇶 🇨🇸 🇨🇹

 **Vilmar Lourenço** @vilmar_lourenco

Parabéns pela iniciativa @oissur, a região conta com as condições ideais para que a região receba o "Porto Meridional". Precisamos unir esforços para fazer com que este torne-se um complemento ao tão importante Porto de Rio Grande.



12:45 PM · 6 de abr de 2022

Responder Compartilhar

Criação do Porto Meridional é essencial para o transporte de cargas no Rio Grande do Sul e agora conta com apoio de Frente Parlamentar

A Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul recebeu, nesta última quarta-feira, a frente parlamentar liderada pelo deputado Issur Koch (PP), que visa dar apoio ao projeto de criação do Porto Meridional em Arroio do Sal. Os investimentos para a construção do local estão orçados em cerca de R\$ 6 bilhões e esse é um projeto essencial para garantir um porto adequado para o transporte de cargas direto do estado do RS, reduzindo assim os custos da logística de escoamento dos produtos que são produzidos na região.

O desenvolvimento do projeto ainda está em fases iniciais, mas a frente parlamentar desenvolvida para dar apoio à iniciativa espera que, com os esforços necessários, a construção fique pronta já durante o ano de 2024. O principal objetivo do Porto Meridional é garantir um escoamento direto no estado do Rio Grande do Sul e reduzir os custos na logística de transporte de cargas, uma vez que as empresas na região costumam utilizar os portos de Santa Catarina e do Paraná como os principais nesse processo.

Dessa forma, o custo logístico para o escoamento de produtos dentro do próprio estado do Rio Grande do Sul é, atualmente, um dos maiores de todo o país e, com o desenvolvimento desse projeto, o governo do estado irá garantir uma nova alternativa para as empresas de transporte de cargas. Além disso, o setor portuário do estado será altamente movimentado e beneficiado com os novos investimentos que serão aplicados na região.

Frente parlamentar defende a forte atração de investimentos e o desenvolvimento do setor portuário no RS que acontecerá com a criação do Porto Meridional

Somente com o início do projeto de criação do Porto Meridional no Rio Grande do Sul, já há a previsão de investimento de uma empresa do ramo de fertilizantes na casa de R\$ 10 bilhões como um dos impactos da instalação do porto. Assim, a relevância das consequências da criação do porto para o segmento de transporte de cargas não fica limitada apenas à teoria e já é vista na prática dentro dos empreendimentos do Rio Grande do Sul.

Com isso, o presidente da frente parlamentar, Issur Koch, comentou que Se conseguimos trazer de volta os investidores e produtores gaúchos que optaram pelo estado de Santa Catarina já teremos um grande avanço. O Rio grande do Sul conta com um único porto (Rio Grande) tendo três vezes a costa catarinense. Muitos investimentos virão na região com o porto. Todos os municípios se beneficiarão. Será uma revolução para o litoral norte. Precisamos do apoio da AL para nos ajudar nesta empreitada. Estamos trabalhando para que essa obra saia do papel e entre para a história do RS”.

Agora, a frente parlamentar liderada pelo deputado continuará investindo seus esforços para conseguir a construção do Porto Meridional no prazo previsto e iniciar a redução dos custos da logística de transporte de cargas já no ano de 2024.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 08/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO DESCARTA, POR ORA, NOVA REDUÇÃO DE IPI

Ampliação de corte para 33% foi anunciada por Guedes
Por Manoel Ventura



O ministro da Economia, Paulo Guedes, ao lado do presidente Jair Bolsonaro
Foto: Edu Andrade / Ascom/ME

BRASÍLIA — O governo descartou, por ora, uma nova redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), de acordo com integrantes da equipe econômica. Com isso, fica mantido o corte de 25% nas alíquotas, sem uma ampliação para 33%, como chegou a ser anunciado pelo ministro Paulo Guedes.

O novo corte foi descartado em conversas do presidente Jair Bolsonaro com integrantes do seu governo. O motivo é que, para o governo, houve uma quebra de acordo com alguns parlamentares.

O corte de 25% do IPI irritou parlamentares do Amazonas, já que a Zona Franca de Manaus tem seus benefícios baseados no IPI. Um IPI menor para todos prejudica os produtos que são feitos ali.

Para aprovar as mudanças no ICMS no Senado sobre os combustíveis, a equipe econômica aceitou excetuar os produtos feitos em Manaus do corte de impostos — mantendo a vantagem dessa região.

Para o governo, porém, o acordo foi quebrado quando governadores não reduziram o ICMS. Por isso, o governo não tirou os produtos da Zona Franca do corte de IPI. Era essa mudança que faria a redução do tributo ser ampliada para 33% nos demais produtos.

Em outra frente, o governo passou a estudar um modelo para privatizar a Petrobras no futuro por meio da venda de ações sob controle do BNDES e pulverização do controle. O ministro da Economia, Paulo Guedes, quer aproveitar a crise criada na troca de comando da empresa para impulsionar o discurso em prol da privatização.

A ideia do ministro é destinar os recursos arrecadados a fundos voltados para investimentos e ações sociais, além do pagamento da dívida pública, informou uma fonte do governo com conhecimento do assunto.

Integrantes do governo admitem, porém, que não deve haver tempo hábil para fazer qualquer movimento concreto neste ano.

Em entrevista ao GLOBO, a secretária especial de Produtividade e Competitividade, Daniella Marques, disse acreditar que a classe política inteira “demonstra estar se convencendo” necessidade da privatização.

— O modelo de estatal de sociedade mista hoje não atende nem ao acionista, porque a ação tem desconto, nem à população — disse.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 08/04/2022

COM LOCKDOWN EM XANGAI, ATÉ RICOS ENFRENTAM DIFICULDADE PARA DE CONSEGUIR COMIDA

China registrou recorde diário de casos de Covid desde o início da pandemia

Por *Bloomberg News*



Voluntários do bairro transportam sacos de vegetais entregues pelo governo durante a quarentena em Xangai devido ao aumento dos casos de Covid-19 Foto: *Qilai Shen / Bloomberg*

XANGAI — A China registrou na quarta-feira mais de 20 mil novos casos de Covid-19, o maior balanço diário desde o início da pandemia, sendo que a maioria em Xangai. Diante deste cenário, as autoridades chinesas estenderam a

quarentena na cidade, abrangendo todos os 26 milhões dos moradores do centro financeiro.

E, à medida que o bloqueio se estende, até os mais ricos estão tendo dificuldades para comprar comida. Kathy Xu, uma das maiores capitalistas de risco da China e investidora em negócios de varejo como Meituan, Yonghui Superstores Co, recorreu a um grupo do WeChat para obter pão e leite, de acordo com um post visto e verificado pela Bloomberg News.

A postagem de Xu reflete que a escassez de alimentos está atingindo os mais ricos da cidade depois dos moradores de classe média, que lutam há semanas por alimentos.

Procurada pela reportagem, a Capital Today, empresa que ela fundou e que administra US\$ 2,5 bilhões, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

Xangai é o epicentro do pior surto da China desde os primeiros dias da pandemia. De acordo com a Comissão Nacional da Saúde, foram registrados mais de 21 mil contágios em 24 horas, o que supera os números do primeiro surto da pandemia detectado há dois anos na cidade de Wuhan, na região central do país. Assim, as autoridades dobraram seus protocolos de Covid Zero, com testes em massa e bloqueios, para tentar acabar com infecções.

Rapidamente se transformou em um pesadelo logístico, já que os 25 milhões de moradores da cidade — isolados em suas casas há mais de uma semana — lutam para comprar mantimentos básicos e as autoridades procuram censurar o crescente descontentamento público.

Ajuda do governo

As autoridades aumentaram a assistência nos últimos dias, com alguns moradores recebendo pacotes incluindo ovos, leite, legumes e carne. Mas algumas áreas da cidade não os receberam e os aplicativos de entrega não conseguem acompanhar o número crescente de pessoas tentando atender às necessidades diárias, pois os motoristas também estão atingidos pelo lockdown.

Isso provocou um aumento nas compras coletivas, nas quais um complexo residencial coordena as compras e a distribuição em massa, normalmente por meio de um grupo no WeChat.



David Fishman, consultor do setor de energia de 32 anos, acabou de comprar 4.200 yuans (US\$ 660) de pão para ele e mais de 60 vizinhos, que esperam que sejam entregues neste sábado. Fishman está em outros três grupos de mercearias e ainda espera que sejam entregues pedidos separados de legumes e carne de porco, além do leite prometido pelo comitê de moradores local.

Chegar a acordos com atacadistas geralmente não é um problema, desde que os pedidos atinjam seu preço mínimo, de acordo com Vivian Feng, que liderou os esforços de compra em grupo para seu complexo residencial desde que foram atingidos pela quarentena em meados de março.

Ainda assim, alguns moradores podem recusar as despesas ou rejeitar pedidos por outros motivos, o que pode ser difícil de gerenciar, disse ela.

Grupo de compras estão sobrecarregados

Embora os grupos de compra tenham sido eficazes em levar comida aos moradores, até eles estão sobrecarregados diante da alta demanda.

— Só consegui me juntar ao grupo de compras em nosso complexo residencial uma vez —, disse Miranda Zheng, que mora na parte leste de Xangai e está em quarentena há quase 10 dias. — Encontrei um entregador em Meituan e dou gorjetas de centenas de yuans todos os dias para que ele possa me enviar alimentos.

Autoridades disseram nesta sexta-feira que os rumores de que Xangai interromperia as compras de grupo eram falsos e se comprometeram anteriormente a intensificar os esforços de fornecimento.

Conta de luz: Alívio sem sobretaxa é menor que o prometido por Bolsonaro e não vai durar muito, dizem especialistas

Mao Fang, vice-presidente da gigante chinesa de comércio eletrônico Meituan, disse nesta sexta-feira que a empresa de entrega de alimentos traria 1.000 trabalhadores de fora da cidade para acelerar as entregas.

O vice-prefeito de Xangai, Chen Tong, também disse que a cidade está trabalhando com plataformas on-line e supermercados para criar canais especiais de emergência para atender às necessidades dos moradores, especialmente idosos e crianças.

Como a compra em grupo é uma das poucas maneiras pelas quais as famílias podem acessar comida suficiente durante a quarentena, sua dependência de mensagens de texto rápidas coloca alguns em desvantagem.

— É definitivamente muito difícil para os idosos usarem, pois depende totalmente de um monte de comunicação através de grupos do WeChat, onde informações de 200 pessoas estão voando a 20 mensagens por segundo — disse Fishman, que questiona:

— Para essas pessoas, como você vai conseguir vegetais? Como você vai conseguir comida durante esse período?

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2022

PETROBRAS REDUZ PREÇOS DO GÁS DE BOTIJÃO EM 5,58%

Queda começa a valer a partir de amanhã
Por Bruno Rosa

RIO- Dois dias depois de o governo anunciar novo nome para comandar a Petrobras, a estatal anunciou redução no preço do gás de botijão (GLP) em 5,58%. Os novos valores valem a partir deste sábado.



A partir de amanhã, o preço médio de venda de GLP da Petrobras para as distribuidoras passará de R\$ 4,48 para R\$ 4,23 por kg. No total, o preço equivalente será de R\$ 54,94 pelo botijão de 13kg, refletindo redução média de R\$ 3,27 por 13 kg.

"Acompanhando a evolução dos preços internacionais e da taxa de câmbio, que se estabilizaram em patamar inferior para o GLP, e coerente com a sua Política de Preços, a Petrobras reduzirá seus preços de venda às distribuidoras", diz a Petrobras em nota.

Em nota, a Petrobras disse que "reitera seu compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado, ao mesmo tempo em que evita o repasse imediato para os preços internos, das volatilidades externas e da taxa de câmbio causadas por eventos conjunturais".

Apesar da queda, o consumidor vem pagando cada vez mais caro pelo GLP. Segundo dados da ANP, o preço subiu de R\$ 102,4, em janeiro, para R\$ 113,63 na semana passada. É uma alta de 10,9% no acumulado do ano.

Mas o recuo feito pela estatal não vai compensar o aumento anunciado dia dez de março deste ano, quando o quilo subiu 16,1%, passando de R\$ 3,86 para R\$ 4,48. Na ocasião, a estatal havia ficado 152 sem alterar o preço.

Segundo dados das distribuidoras, o reajuste acumulado desde abril do ano passado é de 38,47%.

Sergio Bandeira de Mello, presidente do Sindigás, que reúne as empresas do setor, disse que redução já era esperada pelo mercado:

— Não foi surpresa, pois o preço internacional vem com quedas sucessivas nas últimas semanas e ainda tivemos a valorização do real frente ao dólar. É uma pequena queda, mas sempre bem-vinda.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2022

PREÇOS DE ALIMENTOS NO MUNDO DISPARAM 13% E ATINGEM RECORDE COM GUERRA NA UCRÂNIA

Desde meados de 2020, custo já subiu 75%, superando patamar de 2008 e 2011, quando mundo viveu crise alimentar, alerta FAO

Por Bloomberg

NOVA YORK — Os preços de alimentos dispararam 13% no mês passado e alcançaram um patamar recorde, mostrou o índice das Nações Unidas que acompanha os custos pelo mundo.

Desde meados de 2020, a alta já chega a 75%, superando os níveis recordes alcançados em 2008 e 2011, quando o mundo sofreu uma crise alimentar, alertou a FAO, agência da ONU para Alimentação e Agricultura.

Os alimentos já estão subindo há sete trimestres seguidos, a maior sequência de altas desde 2008.

A guerra na Ucrânia complicou um cenário que já era muito ruim para os preços de alimentos. Portos no Mar Negro estão fechados, a produção de grãos da Ucrânia — um dos grandes exportadores mundiais de trigo e de óleo de girassol — deve ser drasticamente reduzida e a disparada nos preços de combustíveis e fertilizantes, devido às sanções aplicadas à Rússia, estão pressionando os custos de alimentos de maneira nunca antes vista.



Esta situação deve levar mais 40 milhões de pessoas, em todo mundo, a entrarem na extrema pobreza, segundo previsão do Centro para o Desenvolvimento Global, um centro de estudos bancado por filantropos.

A alta dos preços dos alimentos é mais sentida nos países pobres, onde os mantimentos representam uma grande fatia dos orçamentos dos consumidores — e as consequências da invasão da Rússia elevou os custos de alimentos básicos, como o pão e macarrão.

Os custos crescentes estão estimulando alguns países a adiar as importações, buscar novos fornecedores ou reduzir os estoques locais, embora isso não seja uma solução a longo prazo, disse Erin Collier, economista da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação.

“É basicamente uma espécie de dissuasão da demanda. O trigo é um alimento básico”, disse ela em entrevista.

E a ONU alerta que os preços ainda podem subir muito mais. Além dos riscos para o abastecimento de alimentos associados à guerra na Ucrânia, agricultores de todo o mundo continuam a lidar com eventos climáticos severos e o impacto do aquecimento global.

Por exemplo, a pior seca em décadas está matando milhões de cabeças de gado no Chifre da África, enquanto o aquecimento global está exacerbando a insegurança alimentar em lugares como o Afeganistão.

Perspectivas de fornecimento

A FAO elevou sua perspectiva para os estoques globais de grãos — geralmente um bom sinal para os suprimentos —, mas disse que a maior parte disso se deve aos grãos encalhados na região do Mar Negro.

As exportações da Ucrânia serão particularmente afetadas pela guerra, com os embarques de trigo caindo 5 milhões de toneladas e o milho, 12,5 milhões de toneladas, em relação a uma estimativa anterior. Os desafios de frete e financiamento também estão prejudicando as vendas na Rússia.

Os problemas também se arrastarão para a próxima temporada. A Ucrânia plantou seu trigo meses antes do início da guerra, e a FAO espera que pelo menos 20% não seja coletado por causa da destruição, acesso restrito aos campos ou falta de recursos para as colheitas.

A produção russa pode ser afetada por desafios de importação de insumos agrícolas, disse.

—Ansioso para 2022-23, já estamos vendo sinais de que a produção será reduzida na Ucrânia. A quantidade que eles podem exportar realmente depende de quanto tempo esse conflito vai durar— ressaltou Collier.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/04/2022

FIM DA BANDEIRA ESCASSEZ HÍDRICA NÃO ALTERA PROJEÇÃO PARA INFLAÇÃO DE 2022, APONTAM ECONOMISTAS

Retirada da taxa extra proporciona alívio somente no “curtíssimo prazo” para as estimativas do IPCA

Por Carolina Nalin

RIO - O anúncio de antecipação da retirada da bandeira de escassez hídrica pelo governo - que acrescenta R\$ 14,20 a cada 100 mWh consumidos e será encerrada no próximo dia 16 - levou analistas a reduzirem as projeções de inflação para o mês de abril, já que a mudança vai proporcionar certo alívio ao bolso do consumidor brasileiro antes do esperado.

Nesta sexta-feira, o IBGE divulgou a inflação de março. O índice subiu 1,62%, a maior alta para o mês de desde 1994 (42,75%), antes da implantação do Plano Real, que entrou em vigor em julho daquele ano.



Linha de transmissão de energia Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

Mesmo com o fim da taxa extra na conta de luz neste mês, a perspectiva para os preços não é animadora.

Isso porque, para economistas, a saída antecipada da bandeira somente divide o efeito deflacionário entre os meses de abril e maio.

As projeções de inflação para o ano seguem inalteradas, em torno de 7%, e a perspectiva é manutenção dos preços elevados para itens como combustíveis, alimentos e medicamentos.

Mirella Hirakawa, economista sênior da AZ Quest, calcula que a saída da bandeira a partir do dia 16 retira 0,5 ponto percentual da projeção para o IPCA de abril, reduzindo a estimativa de 1,4% para 0,92% no mês. Em maio, porém, agora é esperado alta de 0,3% ante -0,2%.

— O saldo dessa redistribuição do impacto da bandeira tarifária é nulo, mantendo a nossa projeção para o IPCA de 2022 em 7,4%. A gente mantém a perspectiva de que o pico da inflação será em abril, mas antes era esperado que a inflação chegasse a 12% em 12 meses, e agora deve atingir 11,5%. Só achatou a curva — explica Mirella, que prevê o retorno da bandeira tarifária amarela em dezembro.

'Mar de notícias ruins'

Étore Sanchez, economista da Ativa Investimentos, que também prevê o retorno da bandeira amarela no final do ano, reduziu a projeção para o IPCA de abril de 1,10% para 0,70%, ao passo em que elevou a projeção de maio, de -0,3% para 0,10%.

— No fim das contas, é uma antecipação de cerca de 15 dias que gera pequenas alterações para as projeções de curtíssimo prazo, mas a inflação para o ano segue idêntica, em 6,8%.

Tatiana Nogueira, economista da XP, calcula que a antecipação da retirada da bandeira de escassez hídrica dividirá seu efeito entre abril e maio: reduz 0,4 p.p. da projeção de abril - caindo de 1,07% para 0,67% -, e retira 0,4 ponto da estimativa de maio (passando de -0,23% para 0,17%), ante redução integral de 0,8 ponto no mês.

— É uma boa notícia essa antecipação, mas é um alívio muito pequeno. São 14 dias de energia mais barata na conta do consumidor, mas com o preço dos combustíveis crescendo acima de dois dígitos e os preços de alimentação acelerando, ao subir de forma mais rápida dado os efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia. É uma pequena boa notícia num mar de notícias ruins e de pressão inflacionária — diz Tatiana, que projeta o IPCA em 7% este ano.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL ESTÁ DÉCADAS ATRASADO NA AGENDA ESG, DIZ FABIO ALPEROWITCH

Fundador e gestor da Fama Investimentos, focada em boas práticas ambientais, sociais e de governança, Alperowitch afirma que o País fez poucos avanços e ainda não há nada a celebrar
Por Heloísa Scognamiglio , O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Fabio Alperowitch, sócio-fundador da Fama Investimentos

A agenda ESG, sigla em inglês para os aspectos ambientais, sociais e de governança das empresas, ganha cada vez mais destaque tanto no mundo corporativo como entre os investidores. Mas esse destaque não tem gerado avanços, segundo Fabio Alperowitch, sócio-fundador da Fama Investimentos, gestora brasileira de fundos que tem como foco as boas práticas ESG e que tem R\$ 1,7 bilhão sob gestão.

Alperowitch explica que o debate sobre direitos humanos e meio ambiente, bases do ESG, foi por décadas barrado no mercado financeiro e na alta cúpula das empresas, criando um atraso de cerca de trinta anos para a agenda no Brasil. Quando o ESG ficou em evidência, no entanto, os

mercados corporativo e financeiro se viram obrigados a lidar com ele - e a consequência foi o reducionismo. “O ESG no Brasil é extremamente superficial, celebratório, pouco crítico, trata de pouquíssimos assuntos”, diz.



Fabio Alperowitch; sócio da Fama Investimentos, Alperowitch critica reducionismo da agenda ESG no Brasil. Foto: Divulgação/FAMA

O sócio da Fama Investimentos aponta também que os investidores ainda não entraram de cabeça nos investimentos ESG, o que deve mudar com a chegada de líderes de uma nova geração, que realmente considera os aspectos ESG relevantes e não só uma obrigação. “Acho que estamos tão longe de onde precisamos estar que não tem nada para celebrar ainda”, afirma.

Leia os principais trechos da entrevista.

A agenda ESG ganhou destaque no mundo corporativo e no mercado financeiro nos últimos anos. Por que esse destaque agora, na sua visão?

Uma série de fatores levaram à situação atual. Se olharmos pelo contexto histórico brasileiro, nós sempre fomos mais “americanocêntricos”. Lemos mais livros de autores americanos, vemos mais filmes americanos, ouvimos mais música americana. E no mundo dos investimentos não é diferente, seguimos mais o modelo americano do que o modelo europeu. O ESG vem se desenvolvendo na Europa já há um tempo e o Brasil desprezou isso, porque nos Estados Unidos não era considerado tão relevante. Passou a ser mais relevante nos Estados Unidos, na minha percepção, com a eleição do Trump em 2016, que veio muito carregada de uma pauta “anti-ESG”. Era uma pauta bem radical, que levou alguns investidores americanos a querer se posicionar e acabou sendo um combustível forte para o crescimento do ESG nos Estados Unidos. E não demorou muito para bater aqui.

Lá por 2018, 2019 a agenda ESG começa a influenciar o Brasil e nós tivemos uma sucessão de fatos que aceleraram esse processo. O primeiro foi a eleição do Bolsonaro que, assim como o Trump, foi eleito com uma pauta “anti-ESG” bem forte. Ocorreram tragédias ambientais, como Brumadinho, que foi uma reincidência e foi uma empresa do Brasil muito conhecida lá fora, a Vale, trazendo uma consequência horrorosa para o ambiental e para o social. A questão do desmatamento na Amazônia explodindo, fundos internacionais escrevendo cartas, se



posicionando, o vazamento de óleo no Nordeste, depois tivemos a covid-19, todas essas questões acabaram jogando um holofote no ESG.

E os investidores brasileiros começaram a se posicionar em relação à agenda ESG também?

No caso do Brasil, quem trouxe um contraponto a isso não foram os investidores. Quem se posicionou muito fortemente foi a mídia. Incomodada com essas questões, a mídia começa a tratar mais de Amazônia, de desmatamento, de direitos humanos, de homofobia, de racismo, entre outros, e também a conectar essas questões com o mundo corporativo. Os investidores começaram a pensar que precisam estar mais atentos a essas questões também, senão acabarão perdendo dinheiro. Todos esses fatores criaram um momento de ruptura.

Como era a movimentação pela pauta ESG antes dessa ruptura?

Antes disso, havia um movimento, mas não era em larga escala. Até mais ou menos 2019, ele vinha em um crescimento orgânico. Não é que ele brotou em 2019. Ele já existia. Mas em 2019, 2020, ele explodiu. O que não necessariamente é bom, mas foi o que aconteceu.

E por que essa ‘explosão’ não seria algo bom?

Porque os assuntos ESG estão focados em direitos humanos e meio ambiente. Infelizmente, no Brasil esses assuntos foram “ideologizados”. Não era possível, na leitura do mercado financeiro – que é uma leitura estúpida –, participar do mercado financeiro e se preocupar com o meio ambiente ao mesmo tempo. Assim como na alta cúpula do mercado corporativo. Era visto como assunto de socialista, comunista. O debate sobre direitos humanos e meio ambiente era totalmente interdito no mercado financeiro e, com isso, se criou um vácuo de conhecimento em relação a esses temas de trinta a quarenta anos no Brasil. E são questões complexas, profundas, amplas, densas.

Em 2019 e em 2020, esse assunto explode e ganha uma relevância enorme. O mercado corporativo e o mercado financeiro são quase obrigados a tratar desses assuntos. Mas como tratar de assuntos tão complexos, profundos, amplos de uma hora para outra, sem ter conhecimento? A consequência desse vácuo de conhecimento de mais de trinta anos é o reducionismo. O ESG no Brasil é um ESG reducionista. Não é ESG de verdade. O ESG no Brasil é superficial, celebratório, pouco crítico. Trata de pouquíssimos assuntos. Só que, como as comunidades financeira e corporativa entendem isso como ESG, o perigo é a gente achar que está tratando ESG quando na verdade está tratando só da pontinha do iceberg.

Pode dar um exemplo dessa superficialidade?

Um exemplo é a pauta de diversidade, que é uma pauta importante para o ESG, mas está longe de ser a única. Geralmente o que se fala no Brasil é da equidade de gênero, que é importante. E às vezes se fala da equidade racial. Mas não se fala sobre inclusão de refugiados. Não se fala sobre inclusão de pessoas idosas. Não se fala de inclusão de pessoas com deficiências. Pouco se fala de inclusão LGBTQIA+, do público transexual, praticamente zero. A percepção que as pessoas têm, em geral, é a seguinte: estou falando de ESG porque estou falando de diversidade. Só que é uma pontinha da diversidade, e a diversidade é um dos pilares sociais do ESG. Muitas áreas estão sendo deixadas de lado. Não se fala sobre proteção de dados, sobre acidente de trabalho, sobre meritocracia, sobre uma série de temas que deveriam estar na pauta social. Existe uma redução do número de assuntos e os assuntos também são tratados de maneira superficial.

A pauta social aparece um pouco mais. Mas ainda o que é mais falado é a questão ambiental, correto?

Eu critico muito esse ponto. Hoje temos no Brasil um ESG “carbonocêntrico”. Se a empresa é carbono neutra, é vista como uma empresa responsável. Então, no limite, por exemplo, um trabalhador de uma construção civil pode cair do andaime e morrer, mas a empresa é aplaudida porque é carbono neutro. A gente pode chegar a esse absurdo. Estamos muito nesse ponto. Infelizmente estamos em uma situação bem crítica. A pauta social começou a ter um pouco mais de atenção nos últimos meses, mas está muito, muito, muito longe do ideal. No Brasil, deveríamos



estar discutindo desigualdade social. O Brasil é o sétimo país mais desigual no mundo. Deveríamos incluir equidade racial na pauta. O Brasil tem 56% de negros. O Brasil é o segundo pior país do G20 em acidentes fatais no trabalho. Tudo isso entra na pauta ESG, mas não entra nos debates do ESG no Brasil.

Os investidores estão acompanhando o crescimento da temática ESG?

Não lembro de nenhum outro assunto no mercado financeiro que teve tanta exposição. Deveria ter ocorrido uma grande mudança no comportamento dos investidores, que deveriam estar migrando os seus investimentos pelo menos parcialmente para ESG. Só que isso não aconteceu. O investidor não mudou o seu posicionamento. Continua investindo nas mesmas coisas. O investidor brasileiro não abraçou o ESG ainda.

O que fazer diante dessa situação?

A solução, para mim, seria trocar a geração porque, sinceramente, muita gente está sendo obrigada a olhar ESG porque o mercado está pedindo, mas não sente na alma a importância, a relevância. É quase que uma obrigação. A nova geração pensa diferente, realmente entende os atributos ESG como relevantes. Não compraria produtos de marcas que não se posicionem como antirracistas, anti-homofóbicas. Não comprariam de marcas que eventualmente violem direitos humanos, que prejudiquem o meio ambiente. Isso está no comportamento dessas pessoas como consumidores e como investidores.

As empresas estão avançando na agenda ESG?

O Brasil tem milhões de empresas. As médias e pequenas muitas vezes têm a percepção de que políticas de sustentabilidade ou políticas ESG são caras e inacessíveis. E muitas também acham que podem adotar essas práticas só quando forem grandes. Isso cria um imobilismo para as empresas médias e pequenas. E esse pensamento não se sustenta. Tem muitas práticas ESG que são gratuitas. É preciso trazer essas discussões para as empresas médias e pequenas.

Já entre as grandes, existe uma intenção de parecer responsável. Isso cria uma dificuldade maior de entender se a empresa está fazendo aquilo de uma maneira genuína ou não. Divido as empresas em alguns grupos: aquelas que realmente fazem, estão de fato nessa agenda; aquelas que não fazem nada porque acham que é tudo "mimimi", mas precisam dar algum tipo de resposta, então fazem um greenwashing forte; e as empresas que têm intenção de fazer a coisa certa, mas, por falta de conhecimento, estão fazendo a agenda errada - e essas empresas precisam de um pouco mais de apoio para terem as prioridades mais adequadas.

Já conseguimos algum avanço da agenda ESG no Brasil?

O senso comum é que mal se falava de ESG anos atrás e agora as empresas estão no mínimo falando sobre o assunto e, portanto, avançamos. Mas a minha visão é diferente. Quando olhamos para os indicadores macro, não avançamos: a emissão de gás de efeito estufa no Brasil continua subindo. O desmatamento está lá em cima. Estamos melhorando minimamente a questão de diversidade, tanto de equidade de gênero quanto racial. Mas a desigualdade continua aumentando. Então nós, como país, não estamos avançando nessa questão. Tenho um medo de ver esse pequeno avanço em algumas empresas como positivo, porque dá a sensação de dever cumprido e as empresas param por aí. A gente está muito, mas muito longe daquilo que a gente precisa fazer. Figurativamente, saímos do zero para o um. Se a gente celebrar o um, ainda que um seja maior que zero, a gente corre o risco de ficar para sempre no um, ou eventualmente no dois. Não tem nada para celebrar ainda.

E o que poderia ser feito para avançar essa agenda?

Temos que entender a importância da agenda. Novamente usando a pauta de diversidade como exemplo, as pessoas de repente percebem que só têm homens na diretoria e pensam em aumentar o número de mulheres. Mas fazem isso porque é quase que uma demanda do mercado ou uma questão reputacional, que vai pegar mal. Grande parte das pessoas ainda não entendeu que a diversidade gera valor positivo, que empresas diversas decidem melhor, que as empresas diversas atraem e retêm mais talentos. Os benefícios ainda não estão claros. As pessoas ainda

acreditam numa falácia de que existem dois caminhos para as empresas: o da rentabilidade ou o da responsabilidade, como se esses caminhos fossem antagônicos. Muitas empresas ainda pensam que vai custar caro seguir o caminho da responsabilidade ESG, que vão perder dinheiro, e é exatamente o contrário. Quando empresas e investidores tiverem a consciência de que essa pauta é uma pauta convergente e não divergente, aí teremos avanço.

Por que é tão importante que a agenda ESG avance?

Primeiro, porque, se não embarcamos nessa agenda, vamos ficar com um planeta muito inóspito. Não dá para sermos irresponsáveis em relação a isso. Segundo, porque as empresas durante muito tempo privatizaram o lucro e socializaram os prejuízos. O dinheiro que ganho é meu, mas o impacto negativo que causo é da sociedade. Tem uma questão ética que também precisamos contemplar, porque isso não está correto. Terceiro, porque temos uma questão do Brasil. É abissal a questão da desigualdade. Ainda se os empresários tivessem um olhar totalmente cínico, se a desigualdade continua avançando do jeito que está, nem mercado consumidor as empresas vão ter mais. Então combater a desigualdade é também um bom negócio. Que eu acho obviamente um olhar horroroso. Mas mesmo que olhasse nesse ângulo, isso deveria ser feito. Mas tem sido postergado. As pessoas olham para o curto prazo, olham para os interesses pessoais. Precisamos de um pouco mais de consciência e de olhar de longo prazo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2022

GOL FARÁ AUMENTO DE CAPITAL DE ATÉ R\$ 2,8 BI, INCLUINDO R\$ 948 MILHÕES DA AMERICAN AIRLINES

Operação ocorre no contexto de acordo comercial entre a companhia brasileira e a americana, que passará a deter uma fatia de pouco mais de 5% da Gol

Por Beth Moreira, Juliana Estigarríbia e Luísa Laval, O Estado de S.Paulo

O conselho de administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes aprovou nesta sexta-feira, 8, um aumento de capital no montante de, no mínimo, R\$ 948,3 milhões e, no máximo, R\$ 2,8 bilhões, com a emissão de até 67,3 milhões ações preferenciais. O preço de emissão por ação preferencial será de R\$ 42,67, com base no preço da cotação de fechamento das ações na B3 dos últimos 60 pregões, acrescido de um ágio de 257,36%.

A operação ocorre diante do acordo de cooperação comercial firmado em fevereiro com a American Airlines, que previa o aumento de capital. No contexto da operação, a American Airlines assumiu o compromisso de investir US\$ 200 milhões (R\$948,3 milhões) na Gol, além de fazer parcerias em compartilhamento de voos e em programas de milhagens.



Gol Linhas Aéreas fará aumento de capital após acordo com a American Airlines Foto: Fábio Motta/Estadão

Ao fim da operação, a participação da American Airlines corresponderá a uma participação de aproximadamente 5,3% na Gol. Segundo a companhia aérea, o aumento de capital tem como objetivo fortalecer a estrutura de capital da companhia.

O valor total do aumento de capital da Gol vai depender de adesões além da American Airlines, que já garantiu o valor mínimo de R\$ 948,3 milhões. Os atuais acionistas da companhia terão direito de preferência na compra de novos papéis. O prazo de exercício do direito de preferência será de 30 dias, contados a partir de 13 de abril.

Diluição de acionistas

Para o analista da Mirae Asset, Pedro Galdi, a subscrição pode levar a uma diluição dos atuais acionistas. "Considerando que a Gol foi fortemente impactada pela pandemia, captações como esta são importantes e abrem a porta para a entrada de novos sócios", avalia. Já Rodrigo Crespi, da Guide, acredita que a diluição não deve ser grande. "O preço de emissão é bastante alto."

Mais cedo, os analistas do Goldman Sachs Bruno Amorim, João Frizo e Guilherme Costa Martins escreveram em relatório que, embora os acionistas tenham direito de preferência para subscrever as novas ações, é "improvável que outros investidores participem, dado o prêmio em relação aos preços atuais."

Para os analistas do Goldman, o efeito da operação é neutro para a aérea: "Continuamos com recomendação de compra para a Gol, mas reconhecemos que o recente aumento nos preços dos combustíveis pode levar a uma pressão de curto prazo sobre as margens, embora acreditemos que as companhias aéreas de prazo mais longo sejam capazes de repassar esses preços mais altos para as tarifas", escreveram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/04/2022

GOVERNO VÊ 'INTERFERÊNCIA POLÍTICA' SE TCU NÃO JULGAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Processo de capitalização da empresa depende de aval da corte de contas, que não marcou o julgamento sobre a operação; governo faz pressão para que ocorra até o dia 13 de abril
Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo federal colocou no radar o risco de interferência política no julgamento pelo Tribunal de Contas da União (TCU) do processo de venda da Eletrobras. Para fontes do governo envolvidas na capitalização da estatal, se o tribunal não der o aval para a privatização a tempo da operação este ano será por "interferência política".



TCU; governo pressiona para que a análise da privatização da Petrobras seja feita até 13 de abril Foto: Marcos Oliveira/Agencia Senado - 9/8/2019

O governo tem pressa com a operação para aproveitar a janela de privatização da empresa ainda este ano. O julgamento não foi marcado, mas todos os trâmites técnicos já foram cumpridos. O prazo é 13 de abril para dar tempo de o governo cumprir o prazo de emissão das ações da Eletrobras na Bolsa até o dia 13 de maio.

A folga, no entanto, pode se estender por alguns dias a mais, admitem fontes ouvidas pelo Estadão. Com a emissão de novas ações, a União vai diminuir sua participação na empresa de cerca de 60% para 45%.

Como mostrou ontem o Estadão/Broadcast, o relator do processo no TCU, ministro Aroldo Cedraz não estará em Brasília nas próximas semanas, já que estará em missão oficial pela corte de contas. Desta forma, ministros do tribunal ouvidos pela reportagem afirmam que ele tende a não pautar o julgamento da segunda etapa da desestatização da estatal em abril.

O ministro ainda não sinalizou quando levará o processo a julgamento, já concluído pela área técnica do TCU e pelo MP junto à Corte. No debate de ontem, ele somente afirmou que trata o tema com cautela e, ao mesmo tempo, com celeridade.

Apesar de não estar em Brasília, pessoas próximas ao ministro Cedraz afirmam que ele ainda pode dar sequência ao processo virtualmente, já que as sessões do TCU ocorrem em modelo híbrido. Por outro lado, uma ala da corte acha difícil que isso ocorra, tendo em vista a magnitude do julgamento -- considerado o mais importante do ano, até o momento, no Tribunal.

No mesmo debate, o senador Jean Paul Prates (PT-RN) pediu a palavra para criticar duramente a venda da Eletrobras e sinalizar a possibilidade dela ser desfeita depois. "Já que até hoje não conseguiu fazer isso [privatizar a Eletrobras], agora na véspera da eleição? Se o outro lado ganhar a eleição, nos primeiros meses ele desfaz isso tudo, e desfaz fácil. Pra que traumatizar o processo todo?", afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/04/2022

SERVIDORES AMEAÇAM ATRASAR EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO DESTES ANO E ENVIO REFERENTE A 2023 AO CONGRESSO

Caso o governo não aceite abrir negociação, o calendário de protestos será ampliado
Por Antonio Temóteo e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os servidores da carreira de Planejamento, Orçamento e Gestão realizam nesta sexta-feira, 8, uma paralisação das 14h às 18h e cruzarão os braços novamente na próxima terça-feira, 12.

Segundo a Assecor, que representa a categoria, caso o governo não aceite abrir negociação, o calendário de protestos será ampliado. Como consequência, a execução do Orçamento de 2022 pode ser afetada e atrasar o envio ao Congresso, até 15 de abril, do Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2023.

Segundo o presidente da Assecor, Márcio Gimene de Oliveira, os servidores defendem a recomposição das perdas inflacionárias acumuladas no governo Jair Bolsonaro (PL), que chegam a 28%. Além disso, defendem a publicação do decreto que regulamentará o Sistema de Planejamento e Orçamento Federal.



Jair Bolsonaro, presidente da República; servidores ameaçam ampliar a greve se presidente der reajuste somente a policiais
Foto: Adriano Machado/ Reuters

Uma nova assembleia da categoria está marcada para a próxima terça e novas paralisações podem ser agendadas.

“Durante a próxima paralisação vamos fazer uma reunião para avaliar se houve alguma evolução na pauta de reivindicações. Se não recebermos uma proposta do governo, vamos agendar novas

paralisações. A elaboração do Projeto de Lei Orçamentária 2023 também pode ser afetada”, disse.

Os servidores do Banco Central estão em greve desde o dia 1º de abril. As divulgações de indicadores do órgão foram suspensas e o sindicato dos servidores do BC já ameaçou interromper o Pix caso o presidente Jair Bolsonaro decida por dar aumento apenas para as categorias policiais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/04/2022



GOVERNO QUER PETROBRAS NO NOVO MERCADO E AÇÕES DA ESTATAL EM FUNDO DE ERRADICAÇÃO DA POBREZA

Novo mercado é um segmento de maior governança da B3; o fundo de erradicação da pobreza tem sido abastecido com recursos do pré-sal

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os estudos para a inclusão da Petrobras no Novo Mercado avançaram, informaram fontes credenciadas do governo Jair Bolsonaro. O novo mercado é um segmento de maior governança da B3, a bolsa brasileira.

A ideia do governo é também transferir as ações da petrolífera na carteira do BNDES para o fundo de erradicação da pobreza, que já existe e que tem sido abastecido com recursos do pré-sal. O Ministério da Economia quer ampliar com outros ativos do governo, entre elas as ações da Petrobras. O valor dessas ações, antes da guerra da Ucrânia, estava em torno de R\$ 30 bilhões.

No caso da Petrobras, para o fundo vender as ações, seria necessária uma mudança na Constituição. O plano do governo é preparar o terreno para a privatização da empresa num eventual segundo mandato do presidente Jair Bolsonaro, que busca a reeleição este ano. A percepção de integrantes do governo é que essa possibilidade ganhou mais adeptos entre aliados depois do imbróglio em torno da alta dos preços dos combustíveis e da dificuldade de se fazer a troca de comando da empresa. Na eleição de 2018 e no início do governo, o presidente se manifestou diversas vezes contrário à venda da Petrobras.

A proposta é batizá-lo de Fundo Brasil, com recursos destinados para programas sociais e também investimentos. As conversas estão sendo feitas pelo Ministério da Economia com o BNDES.

Em evento ontem promovido pelo Bradesco, o ministro da Economia, Paulo Guedes, já falou na possibilidade de a Petrobras migrar para o Novo Mercado. Guedes disse que o presidente Jair Bolsonaro está disposto a avançar na desestatização da petroleira. Ele mesmo acenou com a possibilidade de a empresa ir ao mais alto nível de governança corporativa: "Quem sabe a Petrobras não vai para o Novo Mercado?".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2022

GOVERNO PLANEJA REPASSAR R\$ 7,6 BILHÕES A ESTADOS E MUNICÍPIOS EM ANO ELEITORAL

Recursos têm origem nos leilões do pré-sal realizados no ano passado e ficam fora da regra do teto de gastos; dinheiro reforça o caixa de governos estaduais e prefeituras em ano de eleições

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo do presidente Jair Bolsonaro planeja repassar R\$ 7,676 bilhões a Estados e municípios neste ano. O recurso é oriundo de leilões do pré-sal e deve abastecer os governos regionais em pleno ano eleitoral.

O Executivo encaminhou um projeto de lei ao Congresso nesta semana pedindo a abertura de crédito adicional no Orçamento para efetivar a transferência. O repasse ficará fora do teto de gastos federais, regra que limita o crescimento das despesas à inflação do ano anterior.

O rateio é previsto em uma lei de 2019 e, por isso, a transferência é uma despesa obrigatória, mas precisa ser autorizada pelos parlamentares porque ainda não está programada no Orçamento.



Presidente Jair Bolsonaro planeja repassar R\$ 7,676 bilhões a Estados e municípios em ano eleitoral Foto: Adriano Machado/Reuters

O recurso extra vem da venda dos campos de Sépia e Atapu, no pré-sal da bacia de Santos, que renderam ao governo R\$ 11,1 bilhões no ano passado. É a última parcela da chamada cessão onerosa, após o primeiro rateio, feito em 2019. Da parcela que sairá dos cofres da União, R\$ 4,671 bilhões serão repassados a Estados e ao Distrito Federal e R\$ 2,671 bilhões a

municípios, conforme critérios da Lei Kandir e dos fundos de participação.

O Rio de Janeiro terá mais R\$ 334,2 milhões por ser o território da exploração de petróleo, recebendo um total de R\$ 453,3 milhões, de acordo com levantamento do Tesouro Nacional repassado ao Estadão/Broadcast. Minas Gerais é o Estado que mais vai receber, abocanhando um total de R\$ 568,4 milhões, seguido por Mato Grosso (R\$ 564,6 milhões) e São Paulo (R\$ 563,7 milhões).

Reforço no caixa

Governo federal vai transferir bônus atrelado ao pré-sal para Estados e municípios



Fonte: Tesouro Nacional

ESTADÃO #1

"Isso provoca uma melhora nas contas dos governos regionais, melhora o contexto de curto prazo, mas é preciso compreender que há regras que limitam o uso desses recursos em excesso, sobretudo em ano eleitoral", afirmou a economista Vilma Pinto, diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado, em referência à Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e à legislação eleitoral.

No ano passado, o preço das commodities (matérias-primas cotadas internacionalmente) e a inflação turbinaram o caixa dos Estados e municípios, que voltaram a fechar as contas no azul. A situação deve se repetir este ano, mas com um resultado mais modesto, de acordo com a especialista. "É preciso evitar que o aumento de receita temporária se transforme em gasto ou renúncia tributária permanente. A

receita ajuda, mas pode ser um problema se não for utilizada da forma adequada", disse.

A aprovação do recurso dependerá do Congresso. As despesas só podem ser utilizadas para bancar gastos com Previdência Social e investimentos. "Como está vinculado, alivia de um lado mas há outras receitas que seriam utilizadas para isso e que não serão utilizadas. As regras têm princípios, mas observamos que mesmo assim é possível em alguns casos ter reajuste salarial ou aumento de gastos."

A Comissão Mista de Orçamento (CMO), responsável por analisar o projeto, encerrou as atividades no mês passado e precisa ser instalada novamente, com uma nova composição, mas ainda não há acordo para o início dos trabalhos. A proposta poderia ser levada diretamente ao plenário, mas, há 18 vetos do presidente Jair Bolsonaro trancando a pauta e que precisam ser analisados antes. De acordo com parlamentares, só um acordo de líderes pode fazer com que o projeto passe por cima das regras, o que pode acontecer em função da demanda por recursos nos redutos eleitorais dos parlamentares.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

LOCKDOWN EM XANGAI TERÁ 'EFEITO GLOBAL' EM QUASE TODO O COMÉRCIO

A política do governo chinês de "tolerância zero com a covid-19" está prejudicando o escoamento de commodities de uma maneira quase inimaginável, disse o diretor global de logística de frete aéreo da DSV

Por Thomas Hale, Gloria Li, Harry Dempsey e Eleanor Olcott, Financial Times, Valor — Hong Kong, Londres e Taipé

Uma série de "lockdowns" em Xangai e outras cidades chinesas pressiona duramente o transporte e a logística no país, agravando as consequências econômicas da política do governo de tolerância zero com a covid-19, à medida que o número de novos casos continua atingindo níveis recorde.

As interrupções afetaram em particular o setor de transporte rodoviário, que desempenha um papel muito importante no escoamento de produtos entre cidades e para alguns dos maiores portos do mundo, mas que agora está sujeita a duras restrições sobre motoristas de caminhão e entregas em locais com casos positivos da doença.

"O transporte rodoviário é o principal problema que temos", diz Mads Ravn, vice-presidente executivo e diretor global de logística de frete aéreo da DSV, uma das maiores empresas de frete do mundo. Ele acrescenta que a reserva de serviços de transporte rodoviário está quase impossível e que a atividade de voos no aeroporto de Shanghai Pudong no mês passado foi de apenas 3% da taxa normal, com as remessas de carga aérea limitadas a bens essenciais como medicamentos.



"Basicamente, todo o resto não está se movendo, mas sendo desviado de Xangai para outras partes da China. Isso afeta todas as commodities que se possa imaginar", diz ele. "Isso terá um efeito global sobre quase todo o comércio".

Porto em Xangai, na China — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

A China enfrenta seu pior surto do covid-19 desde seu surgimento em Wuhan há mais de dois anos. Ontem, o governo reportou 23.107 novos casos em todo o país em 24 horas. Deste total, só 1.323 pacientes apresentavam sintomas.



A maioria esmagadora dos casos registrados em nível nacional é de Xangai – onde 19.989 pessoas testaram positivo, das quais 329 tinham sintomas da doença.

A companhia de navegação dinamarquesa Maersk alertou no fim de março que o “lockdown” na cidade reduziria o transporte rodoviário de e para Xangai em 30%.

Mas desde então, as restrições, que inicialmente deveriam dividir a cidade em duas para um lockdown escalonado de nove dias, ficaram mais duras e ampliadas, englobando toda a cidade de uma vez. Não está claro quando as medidas serão relaxadas.

As medidas, que em Xangai levaram a muitas reclamações por causa da dificuldade de se obter alimentos – com drones fazendo a vigilância das ruas vazias – também estão sendo implementadas de forma mais ampla na China, com as autoridades lutando para conter o agravamento do surto. O banco japonês Nomura estimou nesta semana que 23 cidades e quase 200 milhões de pessoas estão sob lockdown total ou parcial.

“Esses números podem subestimar bastante o impacto total, uma vez que muitas outras cidades estão fazendo testes em massa distrito por distrito, e a mobilidade foi bastante limitada na maior parte da China”, diz Ting Lu, economista-chefe do Nomura para a China.

Bo Zhuang, analista e gestor de ativos da Loomis Sayles de Cingapura, disse: “Muitos pontos de entrada e saída das rodovias entre as províncias estão bloqueados e não houve um esforço coordenado entre os vários governos provinciais para aliviar o aperto na cadeia de suprimentos”.

Empresas de entregas expressas nas províncias de Anhui e Jiangsu, ambas no leste do país e próximas de Xangai, disseram ao “Financial Times” que pacotes não puderam ser entregues em nenhuma área que relatou casos transmitidos localmente, incluindo Xangai. Encomendas do Taobao, o mercado online popular entre os chineses, estão sujeitas a atrasos em razão das medidas de restrição sanitária.

Além da interrupção doméstica, analistas alertaram que qualquer gargalo logístico no interior do país acabará resultando em atrasos no transporte marítimo devido ao acúmulo de mercadorias e pedidos – e que os custos associados aflorarão quando as medidas forem finalmente afrouxadas.

“Assim que Xangai reabrir, será um déjà vu de uma história que já vimos muitas vezes”, diz Lars Jensen, presidente executivo da consultoria Vespucci Maritime. “Haverá um aumento dos volumes e pressão de alta sobre as taxas no mercado spot [à vista].”

Os dados econômicos mais recentes, divulgados na quarta-feira, sinalizaram os efeitos da escalada recente dos controles, com o índice de atividade do setor de serviços da Caixin China mostrando em março a pior contração mensal desde o começo de 2020.

Não há evidências de filas de navios muito longas ao largo do porto de Xangai, o maior do mundo, que segundo as autoridades está operando sob o sistema de “circuito fechado”, em que os trabalhadores não deixam os locais de trabalho depois do fim de seus turnos.

Mas os volumes de carga que passam pelo porto, rastreados pela FourKites, empresa que fornece dados sobre cadeias de suprimentos, caíram cerca de um terço desde 12 de março, com importadores e exportadores redirecionando os fretes.

O jornal estatal “China Daily” disse que produtos estão sendo cada vez mais enviados para Xangai pelo mar, porque muitas cidades vizinhas bloquearam as passagens de motoristas de caminhão que transportam cargas.

A Maersk disse na semana passada que iria prestar serviços via “barcaças ou trens como soluções alternativas para o corredor entre Xangai e as cidades próximas”.

Mas Bo Zhuang, da Loomis Sayles, disse que isso é apenas uma “solução temporária” porque à medida que o vírus se espalha para mais cidades, esses canais alternativos provavelmente também serão bloqueados por lockdowns. (Colaboraram Wang Xueqiao em Xangai, Nian Liu em Pequim e Andy Lin em Hong Kong)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/04/2022

GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR EM TELHADOS DE CASAS DEVE ALCANÇAR ITAIPU EM SETEMBRO

Para atingir a marca, a potência dos sistemas instalados em telhados, fachadas e pequenos terrenos de casas, comércios e indústrias deve chegar a 14 gigawatts

Por Folhapress



O Brasil tem mais de 930 mil sistemas solares fotovoltaicos conectados à rede — Foto: Markus Spiske por Pixabay

A geração própria de energia solar no país deve alcançar a capacidade da usina hidrelétrica de Itaipu em setembro, segundo projeção da Absolar (associação do setor).

Para atingir a marca, a potência dos sistemas instalados em telhados, fachadas e pequenos terrenos de casas, comércios e indústrias deve chegar a 14 gigawatts. Neste mês, a capacidade somou 10 gigawatts.

Segundo a entidade, que espera registrar recordes de crescimento do mercado neste ano, o Brasil tem mais de 930 mil sistemas solares fotovoltaicos conectados à rede.

Os consumidores residenciais respondem por cerca de 77% das instalações de geração própria. Depois, aparecem as pequenas empresas dos setores de comércio e serviços (12,7%) e consumidores rurais (7,7%). Indústrias vêm em quarto lugar (2%).

Essa marca de Itaipu já havia sido alcançada, em março, pela geração de energia solar no Brasil, mas apenas com a somatória das usinas de grande porte e os sistemas de geração própria. Nesta sexta-feira (8), a Absolar anuncia que essa capacidade chegou a 15 gigawatts.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/04/2022

COMO PENSA O INDICADO À PRESIDÊNCIA DA PETROBRAS?

O indicado pela União para a presidência da estatal, José Mauro Ferreira Coelho defendeu publicamente, nos últimos anos, que a política de preços de combustíveis siga a paridade internacional

Por Gabriela Ruddy — Do Rio

O químico José Mauro Ferreira Coelho, indicado pela União para ocupar a presidência da Petrobras, defendeu publicamente, nos últimos anos, que a política de preços de combustíveis da companhia siga a paridade com o mercado internacional. Ele também é a favor da abertura do

mercado de refino no país, com a venda de ativos da estatal, da atração de investimentos privados para a área de gás natural e da exploração e produção não-convencional de óleo e gás.

O executivo fez carreira na Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e atuou, de abril de 2020 a outubro de 2021, como secretário de petróleo, gás Natural e biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME). Desde então, ele era presidente do conselho de administração da Petróleo Brasileiro SA (PPSA). Procurado ontem pelo Valor, Coelho disse que vai falar apenas depois da conclusão do processo para se tornar presidente da Petrobras. “Essa é a primeira



etapa, a indicação. Temos ainda um caminho até a efetivação do cargo”, afirmou. Nos meses em que esteve no MME, Coelho participou de debates públicos, principalmente online, dada a pandemia. Veja a seguir as opiniões dele sobre temas relevantes para o setor de energia no país:

“Teremos maior concorrência no mercado de combustíveis, que, certamente, levará a preços menores para o consumidor”, afirmou Coelho quando esteve no MME — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Preços de combustíveis:

Coelho defende que a Petrobras mantenha preços de combustíveis alinhados ao mercado internacional para permitir que outros agentes importem produtos, o que evita desabastecimento no mercado nacional: “A prática do preço de paridade é fundamental”, disse em entrevista à TV Brasil, em agosto do ano passado. Em outro evento, organizado pelo site Epbr, ele mencionou que o câmbio é um fator que afeta a alta dos preços no país: “Combustíveis são commodities e, portanto, precificadas no mercado internacional, em dólar”, afirmou. Na ocasião, em abril de 2021, o executivo disse que os preços do diesel e da gasolina no Brasil estavam abaixo da média mundial.

“Somos importadores dos principais derivados e, claro, praticar preços de paridade é fundamental. É importante, de modo que outros agentes importadores que não a Petrobras e, mesmo a Petrobras, possam importar derivados e praticar, aqui, um preço que esteja de acordo com mercado internacional, de forma que possa ter uma margem de lucro, o que é natural. Os preços de paridade vêm sendo seguidos. Às vezes tem alguma defasagem pontual de alguns dias, mas isso é corrigido”, afirmou.

Ele reconhece, no entanto, que a volatilidade dos preços impacta os consumidores e defende que o governo busque medidas para reduzir esses efeitos. Coelho é a favor da criação de um fundo para amortizar as variações de preços. “Existem fundos que recebem aportes, normalmente provenientes de recursos públicos, utilizados para minimizar aumentos de preços. (...) Mas esse fundo também tem que ser usado com parcimônia, no momento correto”, disse.

Ele também já defendeu a criação de um imposto chamado “Cide combustíveis”, que subiria em momentos de baixa nos preços no mercado e seria reduzido em momentos de alta. “Entendo que poderíamos ter esses dois mecanismos coexistindo”, completou.

Refino

Coelho é a favor de investimentos privados em refino e defendeu, em público, a venda de refinarias da Petrobras para manter a garantia do abastecimento. Para o executivo, os desinvestimentos da estatal nessa área levarão à redução de preços: “Com as medidas que estão em curso, haverá pluralidade de agentes, o abastecimento do país estará garantido e teremos



maior concorrência no mercado de combustíveis, que, certamente, levará a preços menores para o consumidor”, afirmou em evento online da EPE em outubro de 2020.

O executivo também se posicionou a favor da instalação de refinarias de pequeno porte espalhadas pelo país. “Precisamos criar as condições para atrair investimentos para o setor de abastecimento de combustíveis, entre eles, o de refino, com destaque não só para refinarias de grande porte, mas também para aquelas de pequeno porte. Estas, trazem desenvolvimento regional, muitas vezes são instaladas em regiões de baixo IDH [índice de desenvolvimento humano] e trazem arrecadação para o município, geram emprego e renda”, afirmou no mesmo evento.

Transição energética

Em entrevista à TV Brasil no ano passado, o executivo ressaltou que o Brasil “é um líder mundial na transição energética”. Coelho acredita que o país precisa acelerar o desenvolvimento das reservas de petróleo e gás, dada a perspectiva de perda de importância dessas fontes com a transição para uma economia de baixo carbono. “Temos que aproveitar nossos recursos e transformá-los em bem-estar para o povo brasileiro”, disse em evento da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), em agosto do ano passado.

Coelho é a favor do programa RenovaBio, que instituiu metas de descarbonização para o setor de combustíveis. “Os mercados de crédito de carbono no Brasil e no mundo terão crescente importância”, disse há cerca de um ano. O executivo também defendeu o programa Combustível do Futuro, do governo federal, que visa realizar estudos sobre tecnologias para reduzir a emissão de carbono no mercado de transportes. Ele acredita ainda que o país poderia aumentar a produção de biogás e biometano. “Temos que reforçar a participação brasileira nos acordos climáticos internacionais do qual o país é signatário”, afirmou.

Exploração e produção

Coelho é a favor da atração de outros investidores, além da Petrobras, para a exploração e produção no Brasil. Ele esteve no MME no período em que o órgão planejou o segundo leilão da cessão onerosa e discutiu alterações nas regras para atrair investidores às áreas do pré-sal que não receberam ofertas no primeiro certame, em 2018.

O executivo defendeu os programas do MME para atrair petroleiras de pequeno e médio portes a realizar investimentos em campos terrestres. “Temos um país de dimensões continentais, onde cada Estado tem suas características específicas, e muito diferentes entre si, e por isso temos que pensar no planejamento e em ações também a nível regional”, disse.

Gás natural

O executivo é a favor do Novo Mercado de Gás, programa do governo para atração de investimentos. Para ele, o aumento da oferta no país ajudaria a reduzir preços.

Ele também defendeu a exploração e produção do gás por atividades não-convencionais, que usam fraturamento hidráulico (“shale”). O Brasil não tem atividades do tipo, consideradas ambientalmente sensíveis. Coelho defendeu o “Poço transparente”, programa do MME, para estudos sobre o tema. “Precisamos conhecer e aproveitar com urgência esse importante recurso natural que temos em reservas não convencionais”, disse em evento online promovido pela FGV em fevereiro de 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MODELO DE ALIENAÇÃO NÃO ESTEVE FORA DO RADAR, AFIRMA PILONI

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 07 Abril 2022*



Arquivo/Divulgação

Para ATP, adoção do modelo em portos como Itajaí, São Sebastião e Barra do Riacho, em vez de concessão, contribuiria para melhor desempenho do segmento portuário brasileiro.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que a alienação não esteve fora do radar nas análises dos modelos de desestatização dos portos de Itajaí (SC) e São

Sebastião (SP). Segundo o secretário, esse modelo poderia ter sido adotado, mas prevaleceu a concessão como opção mais pragmática. Ele alegou que a alienação poderia trazer ao processo mais complexidade do que o necessário e requerer, por exemplo, a suspensão de polígono, alteração de regras de contratação mão-de-obra.

"Optamos por um modelo já conhecido de todos, da realidade na experiência de concessão brasileira, que não gera alguns outros potenciais impactos nas regras de contratação", disse Piloni, nesta quinta-feira (7), durante a audiência pública da desestatização do Porto de Itajaí, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) avalia que seria possível adotar o modelo de alienação para Itajaí, São Sebastião e para Barra do Riacho (ES) — esta última que entrou no mesmo pacote de concessão da Codesa, licitado na semana passada. O diretor-presidente, Murillo Barbosa, destacou que o TUP está presente na legislação brasileira e já comprovou que é um modelo eficiente de gestão e produtividade portuária.

"Devemos considerar. Virão outros portos organizados — temos 34 — e não deveríamos desconsiderar, em momento algum, a possibilidade de alienação. Isso contribuiria para melhor desempenho do segmento portuário brasileiro", defendeu Barbosa durante a audiência. Ele ressaltou que tal modelo não se aplicaria ao Porto de Santos, que possui configuração mais complexa.

Barbosa lembrou que, há três anos, o Ministério da Infraestrutura assegurou que os modelos de desestatização previstos na lei seriam considerados em cada uma dessas desestatizações — o que não estaria ocorrendo na prática. "A modalidade operacional concessão será adotada em todas as desestatizações. Isso pode trazer melhoria de gestão, mas talvez não traga a melhor gestão prevista para ele", comentou. O diretor-presidente da ATP defendeu que o TUP performa bem e tem mais flexibilidade.

O argumento do governo é que o modelo de concessão oferece grau de liberdade suficiente para o gestor, possibilitando ganho de eficiência e competitividade, inclusive frente aos TUPs. O processo de Itajaí, chamado de 'concessão pura', reúne a concessão de ativos e alienação da empresa, que é de delegação municipal. Diferentemente da Codesa e da Santos Port Authority (SPA), nos quais foi adotado o modelo de concessão misto, o tratamento da empresa, de ativos e passivos em Itajaí será incumbência do município.

Piloni disse que a concessão em Itajaí se assemelha às demais, com exceção da customização de ordem regulatória. Ele citou que para Itajaí houve a regulação da tabela 1, enquanto a Codesa haverá regulação das tabelas 1 e 2 e, em Santos, o modelo de consulta prevê as tabelas 1, 2 e 3. "Precisamos de customizações porque os modelos e portos são muito diferentes. Observamos questões específicas de Itajaí. O modelo foi customizado à realidade de Itajaí, mas atendeu bem com concessão às premissas que vislumbramos", afirmou.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 08/04/2022

RESTRIÇÃO A VERTICALIZADOS EVITARÁ FALHAS CONCORRENCIAIS EM ITAJAÍ, APONTA ABTP

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 07 Abril 2022*



Arquivo/Divulgação

Associação identifica risco de conflito de interesse se não houver limitação à entrada de empresas com participação societária de armadores no leilão de desestatização do porto catarinense

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) demonstrou preocupação com a possibilidade de conflito de interesse se não houver restrição na forma de participação de empresas verticalizadas na desestatização do Porto de Itajaí (SC). A ABTP vai apresentar contribuição para que o edital estabeleça um veto pontual à participação de empresas cujo capital social tenha participação de armadores, ainda que em proporção minoritária, individual ou em consórcio. A associação, que vai protocolar a contribuição na consulta pública, considera necessário aplicar a restrição para evitar 'falhas concorrenciais'.

"Em dados momentos, restringir a participação significa possibilitar melhor e maior concorrência, evitando com isso o risco de concentração de mercado ou concentração de poder econômico que já vemos, de alguma forma, ocorrendo no Brasil", disse o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, nesta quinta-feira (7), durante a audiência pública sobre a desestatização em Itajaí, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A associação considera que o crescimento apresentado pelos terminais privados detidos por grandes grupos verticalizados de armadores se deve mais ao fato de serem verticalizados, onde há possibilidade de direcionamento de cargas, do que ao fato de serem atores privados. "Em outros portos, vemos o terminal arrendado experimentando mais crescimento, inclusive do que o terminal privado (TUP). Nos terminais da Portonave e de Itapoá, com participação societária de armadores, vemos riscos de futuros conflitos de interesse se os grupos participarem desta licitação e vierem a ganhar", analisou Silva.

O assessor técnico da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Guilherme Mores, disse que a modelagem adotada para Itajaí levou em consideração uma decisão do Cade no julgamento de um ato de concentração de 2017. O processo tratou da questão concorrencial no mercado de contêineres em Santa Catarina na época da compra da Hamburg Sud pela Maersk. Mores acrescentou que a fundamentação técnica da permissão da verticalização consta em nota técnica publicada em 2021 pela EPL. "Nada impede que, havendo evidência robusta que contrarie a decisão inicial, venhamos a estudá-la de forma mais profunda", ponderou.

A ABTP considerou positivo que o modelo de Itajaí atualmente prevê a possibilidade de exigência de comprovação de habilitação técnica nos consórcios, instrumento que não foi exigido na privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e que acabou tendo participação somente de fundos de investimentos no certame. A associação estuda sugerir, para fins de comprovação de habilitação técnica, o limite mínimo na faixa de 20% — o que permitiria o

enquadramento à Lei 12.529 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) com relação ao domínio econômico, entrando no radar do órgão antitruste em caso de qualquer mudança societária.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, respondeu que cada projeto de desestatização terá sua peculiaridade quanto à habilitação técnica. Segundo o secretário, para Itajaí houve a predominância da questão da operação portuária de contêineres. “Entendemos que expertise de operação seria necessário para a fase de habilitação, tendo em vista a realidade específica de Itajaí, não aplicável a outros modelos”, afirmou Piloni.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/04/2022

KEPPEL O&M CONCLUI O DESENVOLVIMENTO DE EMBARCAÇÕES AUTÔNOMAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 07 Abril 2022



A Keppel Offshore & Marine Ltd (Keppel O&M) alcançou vários 'primeiros' da indústria com a conclusão bem-sucedida de seu primeiro projeto de embarcação autônoma. O rebocador "Maju 510", de propriedade e operado pela Keppel Smit Towage, é a primeira embarcação do mundo a receber a Notação Autônoma da sociedade de classificação ABS.

O rebocador é o primeiro no sul da Ásia que pode ser operado remotamente por joystick. Ele pode ser controlado a partir do centro de comando em terra com um joystick mesmo para manobras complexas, e foi a primeira embarcação do mundo a receber a Notação de Navegação por Controle Remoto ABS em outubro de 2021.

É também a primeira embarcação a receber a Notação Inteligente (autônoma) sob o Registro de Navios de Cingapura (SRS) pela Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA). Isso certifica a capacidade do rebocador de realizar navegação autônoma e de controle remoto em um ambiente controlado com marítimos a bordo.

Chris Ong, CEO da Keppel O&M, disse: “Navios e tecnologias autônomas têm imenso potencial para transformar a natureza das operações marítimas. Temos o prazer de estabelecer novos recordes e padrões da indústria em escala global com a conclusão do primeiro rebocador autônomo”.

Como integradora de sistemas para as soluções autônomas, a Keppel O&M, por meio de seu braço de tecnologia, Keppel Marine and Deepwater Technology (KMDTech), configurou o centro de comando em terra e atualizou a tração de amarração de 65 toneladas do "Maju 510", adaptando sistemas avançados para gerar informações digitais, consciência, posicionamento e manobra de alta precisão.

O "Maju 510" foi equipado pela Keppel O&M com sistemas e tecnologias de última geração, como o ABB Ability™ Marine Pilot Vision e o Marine Pilot Control, que usam inteligência artificial para automatizar observações de navegação, fusão de dados de diferentes fontes, riscos avaliação, tomada de decisão e controle de embarcações. O rebocador também foi equipado com várias tecnologias que a KMDTech desenvolveu em parceria com a MPA e o Centro de Tecnologia para Offshore e Marine, Cingapura (TCOMS), como um Digital Twin que simula o comportamento da embarcação em vários cenários.

Após a conclusão do rebocador autônomo, Keppel O&M e Keppel Smit Towage pretendem colaborar com a MPA para testar vários graus de operações autônomas, incluindo interação e operações colaborativas entre embarcações autônomas, testes em tráfego ao vivo, operação autônoma supervisionada remotamente com conectividade portuária aprimorada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/04/2022

AP MOLLER MAERSK SE JUNTARÁ À INICIATIVA STEELZERO

Da Redação NAVEGAÇÃO 07 Abril 2022



A AP Moller – Maersk decidiu se juntar ao Climate Group SteelZero, uma iniciativa global que reúne organizações líderes para acelerar a transição para emissão zero na siderurgia, em parceria com a Responsible Steel, a primeira iniciativa global de certificação e padrão multissetorial da indústria do aço.

O aço é parte integrante da cadeia de valor na indústria marítima, usado em navios, contêineres, terminais e armazéns. A indústria siderúrgica é uma das maiores emissoras de CO₂, contribuindo com cerca de 7% das

emissões globais de gases de efeito estufa.

Um número significativo dos mais de 700 navios operados pela Maersk será reciclado na próxima década, com uma grande proporção deles do tipo pós-panamax (mais de 4000 TEUs). O aço representa aproximadamente 90% do peso do navio.

Os volumes globais de reciclagem de navios devem quase dobrar até 2028 e quadruplicar até 2033. "O aço reciclado será progressivamente reconhecido como uma matéria-prima viável para metas de emissões líquidas zero. Na Maersk, temos fortes ambições de descarbonização. Os navios chegando ao fim da vida útil oferecem uma grande oportunidade para reduzir nossas emissões de Escopo 3, impulsionando a circularidade na indústria do aço", disse Palle Laursen, vice-presidente sênior e diretor técnico da Maersk.

A SteelZero é uma iniciativa global que reúne organizações dedicadas a acelerar a transição para uma indústria siderúrgica líquida zero. Lideradas pela organização internacional sem fins lucrativos Climate Group em parceria com a ResponsibleSteel, as organizações que se juntam à SteelZero assumem o compromisso público de adquirir, especificar ou estocar aço 100% líquido zero até 2050.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/04/2022

CADE AVALIARÁ COMPRA DE ATIVOS DA IPIRANGA, VIBRA ENERGIA E SABBÁ PETRÓLEO PELA SANTOS BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Abril 2022



Porto do Itaqui

Negócio envolve aquisição de equipamentos utilizados no Porto do Itaqui (MA)

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) divulgou nesta quinta-feira (7) que analisará dois atos de concentração envolvendo a Santos Brasil, que pretende adquirir ativos da Ipiranga, Vibra Energia e Petróleo Sabbá. Os equipamentos negociados são bombas, empilhadeiras, escadas, extintores, tanques,

válvulas, entre outros aparelhos utilizados em área destinada a terminal de granéis líquidos no Porto do Itaqui, em São Luís (MA).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 049/2022
Página 53 de 53
Data: 08/04/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O Grupo Santos Brasil passará a ser arrendatária, por pelo menos 20 anos, de dois terminais no Porto do Itaqui, de acordo com o contrato celebrado pela Santos Brasil com o governo federal, em decorrência de um leilão da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq).

A Ipiranga, controlada pela Ultrapar, atua na distribuição de combustíveis líquidos, lubrificantes e gás liquefeito de petróleo (GLP), na indústria de especialidades químicas e armazenagem de grãos líquidos. Já a Vibra, antiga BR Distribuidora, atua, principalmente, na distribuição e comercialização de combustíveis, lubrificantes e outros produtos petroquímicos, além de participar, de forma subsidiária, do setor elétrico. Por fim, a Petróleo Sabbá é controlada pela Raízen, joint venture co-controlada pela Cosan e pela Shell, cujo foco está nas atividades de distribuição de combustíveis e de geração e comercialização de energia renovável.

A análise concorrencial de atos de concentração deve ser concluída em até 240 dias. Esse prazo legal pode ser ampliado por mais 90 dias, mediante decisão fundamentada do Tribunal Administrativo do Cade, ou por 60 dias a pedido de advogados das partes.

Os atos de concentração podem ser enquadrados pelo Cade como sumários, considerados mais simples do ponto de vista concorrencial, ou ordinários, que demandam uma análise mais aprofundada. A apreciação das operações submetidas ao procedimento sumário deve ser finalizada em até 30 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/04/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006