

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 031/2022
Data: 09/03/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LIBERAÇÃO DE CARGAS DEVE SOFRER MAIS ATRASOS NO PORTO DE SANTOS.....	4
BOICOTE À RÚSSIA DEVE PROVOCAR INFLAÇÃO E ACELERAR MUDANÇAS NA MATRIZ ENERGÉTICA EUROPEIA	5
OBRA DO VLT DEVE CHEGAR AO CENTRO DE SANTOS ATÉ JUNHO	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ DEBATE OPERACIONALIZAÇÃO DA TRAVESSIA COSTA MARQUES (RO) / PUERTO USTAREZ, NA BOLÍVIA	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	9
DOIS PROJETOS DE RODOVIAS RECEBERÃO BENEFÍCIOS FISCAIS POR MEIO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS	9
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
RECEITA DESEMBARAÇA ALIMENTOS E MEDICAMENTOS DOADOS A REFUGIADOS DE GUERRA	9
GOVERNO FEDERAL CEDE ÁREAS PARA CONSTRUÇÃO DE ESCOLA E DE RESTAURANTE POPULAR EM SANTA CATARINA.....	10
PRORROGADO O PRAZO PARA O RECEBIMENTO DE PROPOSTAS PARA TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS.....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
BRASIL EXPORT: MISSÃO PORTUGAL - REINDUSTRIALIZAÇÃO IRÁ GERAR IMPACTOS POSITIVOS AO PORTO DE AVEIRO, DIZ FÁTIMA ALVES	11
MULHERES CONQUISTAM ESPAÇO	12
HUB - CURTAS	13
<i>FATURAMENTO I</i>	13
<i>FATURAMENTO II</i>	13
<i>ELEIÇÃO I</i>	13
<i>ELEIÇÃO II</i>	13
<i>NOVA DIRETORA</i>	13
GOVERNO FEDERAL PUBLICA EMENDAS À CONVENÇÃO MARPOL	13
SETOR DE LOGÍSTICA - CONTRATAÇÃO DE MULHERES CRESCE EM CINCO ANOS, APONTA ABOL.....	14
MULHERES OCUPAM CARGOS CONSIDERADOS ‘MASCULINOS’ CADA VEZ MAIS	15
SETÚBAL QUER MELHORAR ACESSOS E PROMOVER CULTURA DE SUSTENTABILIDADE.....	17
COMÉRCIO EXTERIOR - O DESAFIO DO METAVERSO	18
LOGÍSTICA - SERÁ QUE CHEGOU A VEZ DA HIDROVIA BRASIL-URUGUAI?.....	20
VITRINE FOTOS	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
PORTOS PARANAENSES REGISTRAM NOVO RECORDE DUPLO DE MOVIMENTAÇÃO	23
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 4,049 BILHÕES EM FEVEREIRO DE 2022.....	24
ANTT REALIZA NOVO ENCONTRO DE ARTICULAÇÃO SETORIAL DE TRANSPORTE SOBRE FERROVIAS	25
NAVAL PORTO ESTALEIRO	26
PORTO DE SUAPE FARÁ ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS DURANTE O LEILÃO QUE ACONTECERÁ EM MARÇO	26
PARA SAIR DA CRISE, O ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL DESENVOLVEU UM PLANO COM FOCO NA FABRICAÇÃO, VENDAS E RECUPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS USADOS NO SETOR DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE.....	27
ISTOÉ - DINHEIRO	28
LIRA ANUNCIA GRUPO DE TRABALHO PARA DISCUTIR PROJETO DE MINERAÇÃO EM TERRAS INDÍGENAS	28
LIDERANÇA DO GOVERNO PEDE PARA SENADO ADIAR PROJETOS DOS COMBUSTÍVEIS PARA TERÇA	29
ENTENDA POR QUE HÁ “RISCO CLARO DE ACIDENTE NUCLEAR” NA GUERRA DA UCRAÍNA.....	29
BOLSONARISTA, GOVERNADOR DE MT QUER QUE PETROBRAS CONTRIBUA CONTRA ALTA DE PREÇOS	31
PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES SERÁ LANÇADO NO DIA 11, DIZ MINISTÉRIO.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ	32
RODRIGO PACHECO COBRA AÇÃO DO GOVERNO FEDERAL PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS	32
SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS QUE VISAM REDUZIR PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS	33
PRODUTOS DA ZONA FRANCA SERÃO RETIRADOS DE DECRETO DE REDUÇÃO DO IPI, DIZ GOVERNADOR DO AM.....	34
GOVERNO AGUARDA VOTAÇÃO NO SENADO ANTES DE ANUNCIAR MEDIDAS PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS	35
GOVERNO PROMETE INCENTIVOS FISCAIS PARA AUMENTAR PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL.....	36
EMIRADOS ÁRABES UNIDOS PEDEM QUE OPEP+ AUMENTE PRODUÇÃO PARA CONTER PREÇOS DO PETRÓLEO.....	38
CORTE NOS EMBARQUES DO PETRÓLEO RUSSO JÁ É O 5º MAIOR NO MERCADO GLOBAL DESDE A SEGUNDA GUERRA	39



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
SENADO ADIA VOTAÇÃO DOS PROJETOS DOS COMBUSTÍVEIS PARA AMANHÃ	40
GOVERNO DO RIO AVANÇA EM NEGOCIAÇÃO COM NASDAQ PARA ABRIR BOLSA DE ATIVOS VERDES NO 2º SEMESTRE	41
GOVERNO APOSTA EM CORTE DE IMPOSTO E REAJUSTE ESCALONADO DA PETROBRAS PARA CONTER PRESSÃO NOS PREÇOS ..	41
PETRÓLEO CAI MAIS DE 12% E DÓLAR FECHA EM QUEDA, A R\$ 5,01, EM DIA DE RECUPERAÇÃO NOS MERCADOS	43
PARA BILL ACKMAN, MEGAGESTOR DE WALL STREET, 3ª GUERRA MUNDIAL JÁ PODE TER COMEÇADO	44
BANCO CENTRAL TEM DE PRIORIZAR O EFEITO DO CHOQUE DE OFERTA SOBRE A INFLAÇÃO	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
PETRÓLEO TEM FORTE QUEDA COM COMENTÁRIOS DE ZELENSKY E POSSÍVEL AUMENTO DE PRODUÇÃO DA OPEP.....	46
MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,7% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 158,79 A TONELADA	47
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	47
GOVERNO QUER CORTAR TRIBUTOS DE FRETE PARA REDUZIR CUSTO DE COMBUSTÍVEIS E FERTILIZANTES	47
RECEITA FEDERAL ENCONTRA MAIS DE UMA TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS.....	49
SERÁ QUE A GUERRA NA UCRÂNIA TIRARÁ DOS TRILHOS A TRANSIÇÃO PARA A ENERGIA VERDE?.....	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
MINISTÉRIO DA ECONOMIA PODE REDUZIR ALÍQUOTAS DO AFRMM POR DECRETO	55
TRIBUNAL MARÍTIMO REALIZA PRIMEIRA SESSÃO DE JULGAMENTO POR SISTEMA ELETRÔNICO	57
IMO E WISTA INTERNATIONAL LANÇAM O PROGRAMA ACELERADOR DE LIDERANÇA MARITIME SHEEO 2022	57
TRIPULAÇÕES INTERNACIONAIS COMEÇAM A RETORNAR DE PORTOS UCRANIANOS	59
PORTO DO RECIFE REGISTRA CRESCIMENTO DA ARRECADAÇÃO EM 37,3% NO PRIMEIRO BIMESTRE	59
A EXTENSA AGENDA PARA A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR.....	60
NAVEGAÇÃO COSTEIRA E TVV GARANTEM ALTA DE 24% NA RECEITA DA LOG-IN	61
PETROBRAS INFORMA SOBRE CESSÃO DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS	62
PORTOS PARANAENSES REGISTRAM NOVO RECORDE DUPLO DE MOVIMENTAÇÃO	63
PORTO DO PECÉM AMPLIA PÁTIO DE ARMAZENAGEM DE CARGAS	64
LOG-IN AMPLIA CAPACIDADE NA CABOTAGEM PARA MANAUS.....	65
WILSON SONS PARTICIPA DA PRIMEIRA OPERAÇÃO COM CARGA TOTAL DO NOVO BERÇO DO PORTO DE ITAQUI.....	65
ABRAFRIGO: EXPORTAÇÕES TOTAIS DE CARNE BOVINA CRESCERAM 47% EM VOLUME E 77% NA RECEITA EM FEVEREIRO	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LIBERAÇÃO DE CARGAS DEVE SOFRER MAIS ATRASOS NO PORTO DE SANTOS

Operação padrão dos auditores fiscais não tem data para acabar

Por: Ágata Luz



A liberação de cargas no Porto de Santos pode demorar até 25 dias neste mês Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

A liberação de cargas no Porto de Santos pode demorar até 25 dias neste mês. Devido à operação padrão dos auditores fiscais da Receita Federal, o tempo médio já tinha saltado de 24 horas para 15 dias ao longo de 2022. No entanto, março promete uma espera ainda mais expressiva: de 20 a 25 dias.

De acordo com o Sindicato dos Auditores-Fiscais da Receita Federal (Sindifisco), em nota à Reportagem, não há perspectivas para encerramento da operação ou algum acordo, pois o Governo Federal não manifestou interesse em ter diálogo com a categoria. Pelo contrário, o movimento deve se intensificar com algumas ações dos auditores fiscais. Entre elas, ficar sem acessar os sistemas da Receita Federal entre terças e quintas-feiras.

Segundo o sindicato, há produtos que estão aguardando liberação desde janeiro no Porto de Santos. A estimativa de aumento no tempo médio durante este mês é consequência do número de Declaração de Importação (DI), que vem se acumulando de semana a semana no complexo portuário santista.

Porém, há exceções: medicamentos, insumos hospitalares, animais vivos, produtos perecíveis e fornecimento de consumo de bordo continuam liberados normalmente.

Operação padrão

A operação padrão no Porto de Santos foi causada pelo descumprimento do acordo firmado em 2016, que regulamenta a Lei 13464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável aos auditores.

Além disso, a categoria também pede o retorno de R\$ 1,2 bilhão – equivalente a mais de 50% do orçamento da Receita Federal. O valor seria destinado a investimentos em tecnologia e aprimoramento do órgão, mas serão transferidos para conceder o aumento de salário a carreiras policiais e a abertura de concurso público para a Receita Federal, que nos últimos 10 anos perdeu 50% do seu quadro de auditores.

Imposto de Renda

Os procedimentos relativos ao Imposto de Renda 2022 também sofrerão atrasos. Segundo o Sindifisco, os auditores fiscais não se pronunciarão sobre o assunto, porém, há a possibilidade de que as restituições também sofram atrasos neste ano. A Reportagem tentou contato com a Receita Federal, sem sucesso, até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2022

BOICOTE À RÚSSIA DEVE PROVOCAR INFLAÇÃO E ACELERAR MUDANÇAS NA MATRIZ ENERGÉTICA EUROPEIA

Por enquanto, é certo que a tendência de alta no preço do petróleo seguirá

Por: *Estadão Conteúdo*



Boicote deve provocar inflação e acelerar mudanças na matriz energética Europeia Foto: Pixabay

O impacto global da suspensão da importação do petróleo russo vai depender ainda do tempo que perdurar a decisão dos EUA e do Reino Unido e da adesão de outros países à medida. Por enquanto, é certo que a tendência de alta no preço do petróleo seguirá - provocando inflação e segurando a recuperação da economia pós-covid - e a matriz energética do mundo, principalmente da União Europeia, se

transformará.

A Rússia hoje exporta pouco menos de 10% do petróleo consumido globalmente. O corte dos EUA deve corresponder a aproximadamente 7% das vendas internacionais russas. É um volume considerado pequeno, que poderia ser enviado a outro mercado, como a China, e substituído pelo Irã. O problema é que mudar o destino do petróleo não é simples e depende, por exemplo, da adaptação de refinarias - e uma alteração como essa levaria meses. Portanto, não há como evitar a alta na cotação do barril, que pode "perfeitamente" chegar a US\$ 200, diz Ruy Alves, diretor da Kinea Investimentos.

"Nada é fácil com o petróleo. É difícil mandar da noite para o dia para outro país. Cada petróleo tem uma densidade diferente", afirma Alves. Ele acrescenta que uma pequena queda na produção (ou a retirada de parte da oferta russa do mercado) pode gerar um aumento "exponencial" no preço, pois é difícil reduzir a procura pelo produto na mesma proporção. "A cotação tem de ser extremamente alta para cortar a demanda. É muito difícil fazer as pessoas pararem de sair de carro ou não viajarem de avião."

Inflação

Para Walter de Vitto, da Tendências Consultoria, enquanto a proibição de importação do petróleo russo se restringir a EUA e Reino Unido, a inflação global pode até ser controlada. "Ela terá de ser abatida com aumento de juros e redução de gastos de governos, tudo para segurar a economia e o consumo de petróleo. Mas, se toda a exportação de petróleo da Rússia for cortada, será uma hecatombe." Nesse caso, não teria como repor o produto, diz Vitto. "Aí você pode imaginar o barril a US\$ 300 ou mais."

O economista não descarta o risco de o mundo viver um cenário semelhante ao dos anos 70, quando os choques de petróleo provocaram uma estagflação. Por enquanto, vê um impacto maior nos preços do que na atividade - hoje, a Tendências projeta que o PIB global avançará 3,8% no ano.

Vitto afirma ainda que, também como ocorreu em choques anteriores de petróleo, é provável que mudanças no setor energético ganhem tração. Nos anos 70, por exemplo, o Brasil começou a desenvolver o etanol para evitar o preço dos derivados do petróleo. Agora, é provável que as energias solar e eólica saiam fortalecidas.

O professor Helder Queiroz, do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, afirma que o mundo vai entrar em uma era em que a geopolítica da energia vai mudar, sobretudo na Europa. O continente será obrigado a pensar alternativas para diminuir a dependência dos combustíveis russos, e isso vai alterar os fluxos energéticos mundo afora. Se houver um aumento da demanda de GNL (gás natural liquefeito), por exemplo, os preços vão subir para todos, incluindo no Brasil, que usa o gás em termoelétricas.

Para o sócio diretor da consultoria Roland Berger George Almeida, a guerra altera também as prioridades. Até o início do conflito, o foco dos governos e das empresas era a mudança climática e a sustentabilidade. Agora, será segurança energética e preço, diz Almeida. Ele lembra que, para rever a dependência da Rússia, a Europa já iniciou discussões para aumentar a vida útil das usinas nucleares e reativar unidades a carvão.

Tudo isso tem prós e contra, diz Almeida. Algumas medidas da transição energética serão aceleradas, como a mobilidade elétrica e o desenvolvimento do hidrogênio, ao mesmo tempo que outras fontes mais sujas são reativadas. "Será uma transição acelerando, mas dando passos para trás."

Dependência

Adriano Pires, diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), é mais pessimista em relação ao avanço da transição energética. Ele avalia que a Europa errou na estratégia de ficar dependente de um único país e de apostar apenas em energias renováveis, que dependem da natureza para produzir. Muitos países europeus não têm condições de ficar sem o combustível russo. "Não se pode ter uma dependência tão grande de um país que sempre teve um histórico como a Rússia."

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2022

OBRA DO VLT DEVE CHEGAR AO CENTRO DE SANTOS ATÉ JUNHO

Serviços da segunda fase estão concentrados na Rua Campos Mello

Por: Maurício Martins



Continuando parte do trecho existente, o VLT atingirá a região central e funcionará, sob testes, no fim do ano Foto: Flávio Hopp/AT

As obras da segunda fase do Veículo leve sobre Trilhos (VLT), que ligará a Avenida Conselheiro Nébias ao Bairro Valongo, em Santos, devem chegar à região do Paquetá e do Centro entre abril e junho. Assim prevê a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), órgão estadual responsável pelo projeto.

Estão previstos serviços nas ruas João Pessoa e Amador Bueno, vias com maior fluxo de veículos na área central. Por isso, a EMTU explica que o Projeto Detalhado de Desvio de Tráfego (PDDT) específico para a área foi aprovado pela Prefeitura de Santos, por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Santos).

“Ressaltamos que, para a execução dos serviços, é cumprido um rígido protocolo, que começa com a divulgação do trecho interditado, por meio de panfletos, aos moradores e comerciantes da região, seguido da publicação no Diário Oficial do Município e (da) interdição do respectivo trecho pela CET”, diz a EMTU.



A Administração Municipal não detalhou à Reportagem o esquema de interdição a ser adotado no Centro nos próximos meses. Disse, em nota, que a CET-Santos avalia e promove as interdições com base nos pedidos da empresa estadual.

Continuidade

As obras do segundo trecho do VLT estão divididas em 11 etapas e “segundo o cronograma previsto”, afirma a EMTU. “No momento, temos 15% dos trabalhos concluídos.”

Atualmente, o serviço está concentrado na Rua Campos Mello, no Macuco. Ali são feitas obras de infraestrutura, esgoto e drenagem, com conclusão de toda a via prevista para setembro deste ano e finalização de via permanente em janeiro de 2023.

Na última segunda-feira (7), foi interditado o trecho entre as ruas João Guerra e Lowndes, onde os bloqueios serão mantidos até abril. A Avenida Conselheiro Nébias é a rota alternativa indicada para o tráfego.

O trecho da Campos Mello entre as ruas Borges e João Guerra, que também permanece interditado, deverá ser liberado até o final deste mês.

As quadras anteriores — no sentido da Avenida Rodrigues Alves para a Avenida Campos Sales — têm trânsito de veículos liberado pela faixa da esquerda.

O projeto

O segundo trecho do VLT tem investimento previsto de R\$ 218 milhões pelo Governo do Estado, e a previsão é que comece a operar em fase parcial de testes no final do ano. A conclusão de todas as obras está prevista no primeiro semestre (portanto, até junho) de 2023.

Com capacidade para transportar 35 mil pessoas por dia, o VLT ligará a Linha 1 Barreiros – Porto (a partir da estação Conselheiro Nébias) até a região central de Santos.

Serão oito quilômetros de extensão e sete trens, com 14 estações nas proximidades de locais de interesse público, como o Mercado Municipal, o Poupatempo e o Terminal Valongo.

A expectativa é de que o VLT, além de ser um meio de transporte de caráter metropolitano, tenha capacidade de revitalizar todo seu percurso, unindo bairros ao Centro, ao turismo e ao trabalho.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DEBATE OPERACIONALIZAÇÃO DA TRAVESSIA COSTA MARQUES (RO) / PUERTO USTAREZ, NA BOLÍVIA

A implementação da travessia propiciará uma ligação importante para o transporte de produtos entre os dois países

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Eduardo Nery, reuniu-se na sexta-feira (4), por videoconferência, com representantes da prefeitura do município de Costa Marques, parlamentares e empresários da região, para discutir os requisitos visando à operacionalização da travessia que liga o município rondoniense à localidade de Puerto Ustarez, no Departamento de Beni, na Bolívia.



Na reunião participaram também o prefeito de Costa Marques, Wagner Miranda, e o vice-prefeito Cláudio Custódio, o senador Confúcio Moura (MDB/RO) e o deputado federal Lucio Mosquini (MDB/RO), entre outras autoridades e representantes da Agência.

Na ocasião, os técnicos da ANTAQ apresentaram os requisitos para obtenção da autorização para prestar serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia. Conforme manifestou, a autorização poderá ser outorgada, uma vez atendidos os requisitos técnicos, jurídicos, econômicos e fiscais estabelecidos na Resolução Normativa nº 1.274-ANTAQ, respeitados, quando for o caso, os Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

De acordo com o Art.10 da Resolução, o estado ou município que pretender prestar o serviço previsto nesse regramento deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender todos os requisitos estabelecidos pela norma.

A Unidade Regional da Agência em Porto Velho já concluiu o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica - EVTEA da travessia. O ponto de atracação no lado brasileiro, denominado "Porto Conceição", fica no Forte Príncipe da Beira e se situa em área militar, em frente à Rodovia 9 da Bolívia.

Informações repassadas pela Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero) dão conta de que as mercadorias brasileiras poderão ser exportadas para Bolívia em Costa Marques por meio de Recinto Especial para Despacho de Importação, de acordo com a IN SRF nº 114/2001. Já pelo lado boliviano, as regras aduaneiras para a concretização do comércio internacional, utilizando a travessia de Costa Marques, são mais simples, faltando apenas o aval das autoridades Brasileiras.

Em relação ao transporte de produtos pela travessia, os estados de Rondônia e Mato Grosso poderão vender o excedente de calcário que produzem para os produtores da Bolívia, trazendo, de volta, sal mineral, com custo cerca de 50% inferior ao do sal vindo do Rio Grande do Norte.

Por sua vez, os departamentos da Bolívia produzem ureia, que poderá ser adquirida pelos produtores brasileiros, considerando o trajeto pelas BR-364 e BR-429 e pela travessia por Costa Marques. Além disso, o Departamento de Beni, no estado boliviano, está estruturando seu setor agropecuário e, por isso, necessita adquirir implementos agrícolas do Brasil, tendo também interesse em comprar leite e seus derivados, além de outros alimentos.

Travessia Guajará-Mirim

Ainda na sexta-feira (4), representantes da ANTAQ reuniram-se virtualmente com representantes do Ministério das Relações Exteriores e autoridades do governo da Bolívia. Em pauta, a situação do transporte de passageiros e cargas na travessia internacional ligando Guajará-Mirim (RO), no lado brasileiro, e Guayaramerin, no território boliviano.

Na oportunidade, a equipe da Agência explanou sobre os problemas enfrentados na referida travessia, salientando a importância da comunicação entre as partes para aprimorar a operação da travessia.

Nesta semana, os técnicos da ANTAQ estão visitando a travessia e terão reuniões com autoridades do território vizinho para trocar informações, especialmente no que tange aos autorizados a navegar, sejam brasileiros ou bolivianos.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 09/03/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

DOIS PROJETOS DE RODOVIAS RECEBERÃO BENEFÍCIOS FISCAIS POR MEIO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS

Ministério da Infraestrutura definiu empreendimentos em São Paulo, Mato Grosso e Pará como prioritários para emissão de títulos de crédito

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP), aprovou em fevereiro dois projetos rodoviários como prioritários para emissão de debêntures incentivadas. Com a medida, pessoas físicas que comprarem esses títulos ficarão isentas de pagamento de Imposto de Renda sob a rentabilidade desses papéis. Já pessoas jurídicas recebem uma redução da incidência desse tributo.

Foram autorizados a emitir as debêntures os projetos Corredor Marechal Rondon Leste, requerido pela Concessionária Rodovias do Tietê S.A., em São Paulo. Além disso, a Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A., cujo projeto, "Concessão do Sistema Rodoviário BR-163 e BR-230", fica localizado no Mato Grosso e no Pará, também poderá usar o instrumento para financiamento de empreendimentos de infraestrutura.

No acumulado de 2022, já são três projetos no setor de logística e transporte definidos como prioritários para emissão de debêntures incentivadas. Ademais, este ano, já foram emitidos R\$ 1,72 bilhão em debêntures incentivadas que haviam sido aprovadas em anos anteriores. Desse montante, R\$ 1,28 bilhão foram emitidos em projetos de aeroportos e R\$ 440 milhões em empreendimentos rodoviários.

Reidi

No mês de janeiro, o MInfra aprovou quatro projetos de transportes como prioritários para habilitação ao Regime Especial de Incentivo para o Desenvolvimento de Infraestrutura (Reidi). Foram duas ferrovias, uma rodovia e outro no setor portuário. Juntos esses empreendimentos somarão investimentos no montante de R\$ 8,86 bilhões, o que resulta na desoneração estimada de R\$ 403 milhões.

A aprovação de um projeto pelo Reidi, permite que a empresa beneficiária solicite sua habilitação na Receita Federal para que se suspenda, por até 5 anos, a cobrança de PIS e de Cofins na compra e importação de máquinas, equipamentos e serviços direcionados à obra de infraestrutura e incorporados ao seu ativo imobilizado.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 09/03/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA DESEMBARAÇA ALIMENTOS E MEDICAMENTOS DOADOS A REFUGIADOS DE GUERRA

A rapidez no procedimento de liberação da carga pela Receita envolve esforços conjuntos entre a concessionária do aeroporto e órgãos anuentes

A Alfândega da Receita Federal no Aeroporto Internacional dos Guararapes, em Recife, realizou, na manhã desta terça-feira (8/3), operação especial para liberar rapidamente mais de 11



toneladas de alimentos, medicamentos e purificadores de água que serão destinados à Polônia, principal rota dos brasileiros que estão na região do conflito entre Rússia e Ucrânia.

Tendo base em uma estratégia de esforços conjuntos, a Receita Federal, a concessionária do aeroporto e órgãos anuentes possibilitam que doações dessa natureza sejam liberadas de forma rápida, contando o tempo entre o carregamento da doação do Estado brasileiro na aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB).

Após a chegada à Polônia, os mantimentos serão descarregados e distribuídos nas embaixadas localizadas na fronteira do país com a Ucrânia. A mesma aeronave da FAB que vai levar os alimentos e remédios realizará o resgate de cidadãos brasileiros refugiados da Ucrânia. O retorno da aeronave, que tem capacidade para trazer 80 pessoas, está previsto para quinta-feira (10/3). Até o momento, cerca de 150 brasileiros conseguiram sair da Ucrânia e ir para países fronteiriços, sobretudo Polônia e Romênia, com o apoio das embaixadas do Brasil nesses países.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 09/03/2022

GOVERNO FEDERAL CEDE ÁREAS PARA CONSTRUÇÃO DE ESCOLA E DE RESTAURANTE POPULAR EM SANTA CATARINA

Medida também permitirá regularização de creche municipal

A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) cedeu dois imóveis de propriedade da União, localizados em Santa Catarina, para construção de escola, implantação de restaurante popular e regularização de creche municipal. As medidas constam da Portaria SPU/SEDDM/ME nº 1.663, publicada no Diário Oficial da União.

O imóvel destinado à construção da escola foi cedido gratuitamente pelo governo federal ao município de Araranguá (SC). Localizado na Rua Francisco Rufino Orige, no bairro Aeroporto, o ativo está avaliado em R\$ 794 mil.

“Essa cessão vai ampliar a oferta de vagas no ensino fundamental, principalmente para a região local, que é uma área de vulnerabilidade social. Assim, 780 alunos serão beneficiados”, destaca a secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopoulos.

No local, que possui 10,1 mil m², será construída a escola Projeto Padrão FNDE com 12 salas, totalizando 3,2 mil m² de área construída. A obra será realizada com recursos do Ministério da Educação, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). O prazo para implantação é de 24 meses, contados da assinatura do contrato.

Já no centro da capital, um imóvel de 9,2 mil m² e área construída de 3,2 mil m² foi cedido em condições especiais para o município de Florianópolis (SC). Avaliado em R\$ 21 milhões, será destinado à implantação de restaurante popular e regularização de uma creche, que funciona no mesmo imóvel.

O superintendente do Patrimônio da União em Santa Catarina, Nabih Chraim, lembra que Florianópolis é “a única capital do país que ainda não possui um restaurante popular. Além disso, a educação infantil ganhará com a ampliação da creche já existente na região”.

O restaurante popular será instalado em local de fácil acesso e terá preços acessíveis, tendo como público-alvo pessoas que se encontram em situação de risco ou vulnerabilidade alimentar. Em estudo preliminar, a Secretaria Municipal de Assistência Social de Florianópolis avaliou o imóvel como ideal para abrigar o restaurante na capital “devido à sua ótima localização e acessibilidade”.



O Núcleo de Educação Infantil Municipal (Neim) Almirante Lucas Alexandre Boiteux, que funciona no mesmo espaço, necessita de regularização, pois atende 358 crianças, com idades de quatro meses a cinco anos, em período integral.

Para atender às destinações mencionadas, o município de Florianópolis deverá obter os licenciamentos, autorizações e alvarás necessários à implantação e à execução do projeto, bem como observar rigorosamente a legislação e os respectivos regulamentos das autoridades competentes e dos órgãos ambientais. O município terá 24 meses para implantação do restaurante, a contar da data da assinatura do contrato.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 09/03/2022

PRORROGADO O PRAZO PARA O RECEBIMENTO DE PROPOSTAS PARA TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS

Propostas deverão ser entregues até o dia 9 de março, impreterivelmente entre 13 e 18 horas, de forma presencial, na sede da B3

A Comissão Especial de Licitação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) divulgou nesta terça-feira (8/3) a alteração do prazo para o recebimento das propostas para os Terminais Pesqueiros Públicos de Aracaju (SE), Belém (PA), Manaus (AM), Natal (RN) e para o Bloco formado pelos TPP's de Santos (SP) e Cananéia (SP).

As propostas deverão ser entregues até o dia 9 de março, impreterivelmente entre 13 e 18 horas, de forma presencial, na sede da B3. As propostas entregues até às 14 horas de segunda-feira (7/3) permanecem válidas e suas documentações serão analisadas de acordo com o edital. A data do Leilão permanece a mesma: 11 de março de 2022.

Os estudos das concessões dos Terminais Pesqueiros Públicos que serão leiloados apontam que serão beneficiados mais de 59 mil pescadores artesanais, com produção que pode chegar a mais de 54 mil toneladas de pescado por ano.

Para os sete terminais, ao longo dos 20 anos previstos de concessão, foram estimados investimentos mínimos (capex) de R\$ 71,1 milhões, e custos de operação (opex) de R\$ 628,5 milhões.

Estima-se, ainda, R\$ 986 milhões em benefícios econômicos do projeto, sendo R\$ 472 milhões com a agregação de valor devido ao aumento da qualidade sanitária e R\$ 192 milhões em ganhos de produtividade na pesca industrial, entre outros. Também foi verificado que a concessão reduzirá o desperdício de pescados em 87,5 mil toneladas ao longo do prazo, como consequência das melhores condições de manuseio e processamento da produção.

Acesse live em que a secretária especial do PPI, Martha Seillier, e o secretário da Pesca e Aquicultura, Joego Seif, debatem a importância dos Terminais Pesqueiros brasileiros para a economia do país. → https://www.instagram.com/p/CZkb2P_Jq0f/

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 09/03/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

BRASIL EXPORT: MISSÃO PORTUGAL - REINDUSTRIALIZAÇÃO IRÁ GERAR IMPACTOS POSITIVOS AO PORTO DE AVEIRO, DIZ FÁTIMA ALVES

Por BÁRBARA FARIAS Enviar e-mail para o Autor



Confira as entrevistas da presidente da Autoridade Portuária de Aveiro, Fátima Lopes Alves, e do conselheiro da Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop), Roberto Teller, ao diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo

Autoridades e empresários brasileiros se reuniram com dirigentes da Autoridade Portuária de Aveiro e da comunidade portuária local, em Portugal, na manhã desta segunda-feira (9). O encontro integra a agenda da visita técnica internacional do Brasil Export deste ano, que tem os principais complexos marítimos portugueses como destino. Entre os pontos debatidos na reunião, o processo de reindustrialização defendido no país e na Europa e seus reflexos no setor portuário.



Entre os pontos debatidos na reunião, o processo de reindustrialização defendido no país e na Europa e seus reflexos no setor portuário.

Para assistir na íntegra a entrevista

https://portalbenews.com.br/wp-content/uploads/2022/03/Fatima-Alves_Aveiro.mp4?_=1

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/03/2022

MULHERES CONQUISTAM ESPAÇO

Da Redação

Levantamento da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) aponta que as admissões de mulheres no setor portuário cresceram 72,2%, nos últimos cinco anos.

Se continuar nesse ritmo, de absorção progressiva de mão de obra feminina, ainda que paulatinamente, o conceito de que o setor é predominantemente masculino perderá efeito.

Segundo a sondagem da Abol, 76,5% das mulheres contratadas ocupam cargos administrativos e 23,5% estão no setor operacional, sendo este último, o que concentra funções consideradas “masculinas”.

Profissionais ouvidas pelo BE News, apostam no aumento gradativo da representatividade feminina em toda a cadeia produtiva de comércio exterior, mas afirmam que a participação das mulheres na força de trabalho dos setores portuários, logísticos e industriais ainda é pequena.

Mas, quais são os fatores que contribuem para essa disparidade nas participações masculina e feminina nas empresas dedicadas aos negócios do comércio internacional e portos brasileiros? Falta interesse por parte delas? Mudar a mentalidade deles? Diferença salarial?

Ainda há um longo caminho a ser percorrido, o primeiro passo é buscar qualificação para iniciar carreira no comércio exterior. As barreiras que surgirem serão vencidas no tempo devido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/03/2022

HUB - CURTAS

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

FATURAMENTO I

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) fechou o primeiro mês do ano com faturamento em alta. O total foi de R\$ 64,3 milhões, um acréscimo de R\$ 22,9 milhões sobre o resultado de dezembro de 2021. Em termos percentuais, o crescimento foi de 55,4%. A CDRJ administra os portos de Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis.

FATURAMENTO II

Esse aumento de faturamento foi impulsionado pelos terminais exportadores de minério de ferro, que arrecadaram R\$ 40,5 milhões (63%).

ELEIÇÃO I

Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), o senador Wellington Fagundes lidera a disputa pela vaga no Senado pelo Mato Grosso, seu estado. Recente pesquisa da Percent, em parceria com a TV Cuiabá e o portal O documento, apontou que o senador contava com 22,5% das intenções de votos.

ELEIÇÃO II

A Percent informou que aplicou a técnica survey de opinião, entrevistando 824 pessoas de forma presencial. O intervalo de confiança é de 95%, com margem de erro de 3,44% para mais ou para menos. Devido à dimensão territorial e às fortes chuvas que caíram em Mato Grosso no último mês, o trabalho de campo se estendeu entre os dias 17 a 23 de fevereiro. A pesquisa está devidamente registrada junto ao Tribunal Regional Eleitoral (TRE), com os números BR-05109/2022 e MT04555/2022.

NOVA DIRETORA

A assessora de imprensa Cláudia Borges assumiu ontem o cargo de diretora-executiva de Relações Institucionais e Comunicação da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

GOVERNO FEDERAL PUBLICA EMENDAS À CONVENÇÃO MARPOL

As novas regras valem para petroleiros antigos e embarcações que transportam óleo pesado

Por GUILHERME MENDES guilherme@portalbenews.com.br



A regra 13G passa a ter uma nova redação para a prevenção da poluição acidental por óleo das embarcações

O presidente Jair Bolsonaro editou decreto, nesta terça-feira (8), com novas emendas à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, conhecida como MARPOL 73/78. Tais políticas foram adotadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), do qual o Brasil é signatário.

Os anexos, publicados no Diário Oficial da União, atualizam as regras já aprovadas pelo Congresso Nacional e que são editadas pelo Governo Federal, para quem os efeitos da convenção valem desde 1988. Ao todo, a nova publicação atualiza dez resoluções sobre o tema, em diversos sentidos.



O novo texto é focado na operação de navios petroleiros. A regra 13G passa a ter uma nova redação para a prevenção da poluição acidental por óleo das embarcações. A partir de agora, o Governo brasileiro poderá autorizar a navegação de navios petroleiros antigos, desde que estes não tenham chegado a 25 anos de operação. As mesmas regras passam a valer para navios que transportam carga de óleo pesado.

A partir de agora, o Governo brasileiro poderá autorizar a navegação de navios petroleiros antigos, que estejam em operação a menos de 25 anos. As mesmas regras valem para embarcações que transportam carga de óleo pesado

Pela legislação brasileira, a aplicação desta convenção é válida para águas abertas, fora da região costeira e de portos, onde a limpeza da área ficaria a cargo das autoridades portuárias. Cabe à Marinha do Brasil e ao Ibama, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, a aplicação destas normas.

Na última semana, a Presidência da República também promulgou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, definida pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2004. Com a publicação no Diário Oficial da União (DOU), o Brasil passou a ser signatário do texto assinado em Londres, há 18 anos.

Esta convenção busca regulamentar, em âmbito internacional, o uso de água do mar ou do rio captada pelo navio para garantir a sua segurança operacional e estabilidade. O transporte desta quantidade de água pelas embarcações - e seu descarte em águas de outros países - pode levar ao transplante de organismos, como animais e algas, inexistentes na região de destino, causando desequilíbrio ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

SETOR DE LOGÍSTICA - CONTRATAÇÃO DE MULHERES CRESCE EM CINCO ANOS, APONTA ABOL

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A ENTRE AS EMPRESAS QUE FIZERAM PARTE DO LEVANTAMENTO, 72,2% RESPONDERAM QUE AS ADMISSÕES AUMENTARAM

A contratação de mulheres cresceu no setor de Logística nos últimos cinco anos, segundo aponta pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). Entre as empresas que fizeram parte do levantamento, 72,2% informaram que a admissão de funcionárias aumentou. Entre as profissionais contratadas, 76,5% foram para cargos administrativos e 23,5% para operacionais.

Para Marcella Cunha, diretora-executiva da Abol, há espaços para as mulheres ocuparem, principalmente na área de operações e de liderança. De acordo com ela, existe um aumento na contratação feminina, mas ainda não é significativo na área operacional e de chefia.

“No nosso grupo de operadores logísticos, a gente observa um crescimento inédito da participação feminina no mercado, de cinco anos para cá, particularmente. É uma tendência que veio para ficar. Em um futuro breve, não falaremos mais sobre equidade de gênero ou salarial porque não haverá necessidade, mas até lá temos que falar, que explorar e refletir”, analisou Marcella.

Marcella disse que é preciso criar políticas específicas dentro das empresas que visem contratar minorias e diversificar as equipes e as funções.

“Estudos comprovam que quanto mais diversificada é uma equipe, mais produtiva e eficiente ela se torna. Então, não tem motivo para não olhar para isso com um olhar estratégico”, comentou a executiva.



“É UM MOVIMENTO NOVO QUE AINDA ESTAMOS TRILHANDO. HOJE, SOMOS POUCAS, MAS É VISÍVEL A EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS ÚLTIMOS ANOS” MAYHARA CHAVES PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ

Mayhara Chaves, primeira mulher a presidir a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH) em 62 anos de fundação, e primeira mulher a presidir a Companhia Docas do Ceará, pode ser considerada um exemplo deste novo olhar do mercado logístico sobre as mulheres. Até então, todos os presidentes destes órgãos eram homens.

A presidente contou que, em conversas com pessoas que trabalhavam nos portos há dez anos, não se tinha notícias de mulheres exercendo cargos neste setor.

“É um movimento novo que ainda estamos trilhando. Hoje, somos poucas, mas é visível a evolução do mercado nos últimos anos”, comentou.

Para ela, é preciso que mulheres que já alcançaram cargos de gestão incentivem outras e tragam profissionais femininas para o setor.

Para se ter uma ideia do quão novo é a reflexão deste tema, Mayara explica que não há nenhum levantamento que mostre a situação das mulheres no passado dos portos.

“Agora é que as associações começaram a fazer estudos e mapeamentos neste sentido. Daqui a alguns anos conseguiremos ter informações e comparativos”, diz.

Sobre as vantagens de ter mulheres nas equipes, Mayhara comenta que, além da capacidade técnica, elas têm naturalmente um perfil que contribui para a cultura interna, como capacidade de organização, empatia, flexibilidade e perfil multitarefa.

“Estamos acostumadas a fazer a gestão da casa, dos filhos, das relações, então esse comportamento atento a tudo acaba refletindo positivamente no trabalho profissional”, analisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

MULHERES OCUPAM CARGOS CONSIDERADOS ‘MASCULINOS’ CADA VEZ MAIS



NO NOSSO GRUPO DE OPERADORES LOGÍSTICOS, A GENTE OBSERVA UM CRESCIMENTO INÉDITO DA PARTICIPAÇÃO FEMININA NO MERCADO, DE CINCO ANOS PARA CÁ, PARTICULARMENTE. É UMA TENDÊNCIA QUE VEIO PARA FICAR. EM UM FUTURO BREVE, NÃO FALAREMOS MAIS SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO OU SALARIAL PORQUE NÃO HAVERÁ NECESSIDADE, MAS ATÉ LÁ TEMOS QUE FALAR, QUE EXPLORAR E REFLETIR”

MARCELLA CUNHA DIRETORA-EXECUTIVA DA ABOL

Rafaela Siciliano tem 42 anos e é gerente de Desembaraço Aduaneiro, na Marimex – Inteligência Portuária em Logística Integrada, em Santos. Quando chegou, em 2014, assumiu o lugar de um homem.

Até então, só profissionais do sexo masculino haviam exercido esta função e, segundo ela, o maior desafio foi adaptar a equipe à sua forma de trabalhar. Na época, a maioria dos gestores eram homens e na hora das reuniões gerenciais ela era a única mulher.

“No início, eu sentia um frio na barriga por ser só eu. Pensava que precisava conquistar a confiança deles e, em alguns momentos, tinha receio que me avaliassem como muito jovem para o cargo, já que tinham tantos anos de casa e, também, de experiência”, contou.

Mas, com conhecimento técnico em sua função, Rafaela conquistou seu espaço e atualmente conta com quatro mulheres gestoras em sua equipe.

“Hoje, por incrível que pareça, todas as gestoras diretas são mulheres. No passado, não. O time de liderança foi mudando com o tempo, mas foi algo natural”, afirmou.



“NO INÍCIO, EU SENTIA UM FRIO NA BARRIGA POR SER SÓ EU. PENSAVA QUE PRECISAVA CONQUISTAR A CONFIANÇA DELES E, EM ALGUNS MOMENTOS, TINHA RECEIO QUE ME AVALIASSEM COMO MUITO JOVEM PARA O CARGO, JÁ QUE TINHAM TANTOS ANOS DE CASA E, TAMBÉM, DE EXPERIÊNCIA”

RAFAELA SICILIANO - GERENTE DE DESEMBARAÇÃO ADUANEIRO/MARIMEX

Vivian Merola, gerente de Qualidade, Saúde, Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Compliance, também atua na Marimex. Com experiência no setor portuário há mais de 10 anos, Vivian acredita que à medida que as instalações portuárias se aliam à tecnologia em suas operações, mais espaço as mulheres têm.

“Antes era preciso a força da estiva, então isso tornava o porto um ambiente muito masculinizado. Hoje, com as operações automatizadas, se abre um espaço mais democrático, amplo e forte para as mulheres. E não só na área administrativa, vejo mulheres operando empilhadeira e movimentando toneladas por dia, isso é um orgulho para nós”, avaliou Vivian.

Para ela é importante que as mulheres tenham conhecimento amplo dos assuntos para conseguirem ter voz e desmistificar que “o porto é coisa de homem”.

“Quando uma mulher fala, a atenção não é a mesma dada aos homens, mas quando ela fala com conhecimento técnico e atua com firmeza, essa postura indelicada fica para trás”, afirmou.

QUANDO UMA MULHER FALA, A ATENÇÃO NÃO É A MESMA DADA AOS HOMENS, MAS QUANDO ELA FALA COM CONHECIMENTO TÉCNICO E ATUA COM FIRMEZA, ESSA POSTURA INDELICADA FICA PARA TRÁS”

VIVIAN MEROLA GERENTE DE QUALIDADE, SAÚDE, SEGURANÇA DO TRABALHO, MEIO AMBIENTE E COMPLIANCE/MARIMEX



Já **Maria Izabel Magalhães** é economista, tem 56 anos e atua na Agência Porto, uma empresa de consultoria portuária. Quando foi convidada a assumir o posto, a empresa era composta somente por homens.

Maria acredita que as mulheres precisam batalhar muito para conseguirem se destacar. “Quando você chega em uma reunião e sabe o que falar, ganha respeito e visibilidade”,

explicou.

Ela afirmou que prefere trabalhar com mulheres porque acha o trabalho feminino mais delicado, minucioso e detalhista. Além disso, acredita que é preciso dar oportunidades às mulheres que, por serem mães, têm menos chance de se recolocarem no mercado de trabalho.

“Falta um olhar especial das gestões empresariais para com as mães. É muito difícil adequar a maternidade à carreira e quando se têm homens gerindo essas situações, às vezes, falta empatia”, considerou.



“FALTA UM OLHAR ESPECIAL DAS GESTÕES EMPRESARIAIS PARA COM AS MÃES. É MUITO DIFÍCIL ADEQUAR A MATERNIDADE À CARREIRA E QUANDO SE TÊM HOMENS GERINDO ESSAS SITUAÇÕES, ÀS VEZES, FALTA EMPATIA”

**MARIA IZABEL MAGALHÃES
ECONOMISTA/AGÊNCIA PORTO**

Quando era bancária, Maria conta que sofreu muito para conseguir se adaptar ao trabalho após tornar-se mãe e mesmo com vontade de engravidar novamente não o fez por medo do impacto que um segundo filho poderia trazer à carreira.

“Foi uma fase difícil e que me impactou tanto que hoje dou preferência para contratar mães e em home office. Assim, elas adequam seus próprios horários, sem exigências, e funciona muito bem desta maneira. Mulheres precisam de flexibilidade de horários nas empresas porque exercem muitas funções além da profissional, mas ainda hoje é difícil encontrar essa visão em gestões tão permeadas por homens”, pontuou a economista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

SETÚBAL QUER MELHORAR ACESSOS E PROMOVER CULTURA DE SUSTENTABILIDADE

É o terceiro complexo portuário visitado pela comitiva do Brasil Export

Por **BRUNO MERLIN** brunomerlin@forumbrasilexport.com.br Enviado especial ao Porto



No encontro com representantes do porto, houve apresentações sobre o complexo, troca de informações sobre os desafios para o futuro e visita técnica aos terminais roll-on-roll-off e multiuso

A direção e a comunidade portuária de Setúbal, localizada na área metropolitana de Lisboa, receberam ontem a comitiva composta por agentes públicos e privados que integram a missão internacional promovida pelo Fórum Brasil Export a Portugal. A dinâmica de intercâmbio entre os profissionais das duas nações incluiu apresentações sobre as principais características do porto local, troca de informações sobre os desafios para o futuro e uma visita técnica aos terminais roll-on-roll-off e multiuso. Hoje, a delegação visita o Porto de Lisboa. A programação será encerrada no dia 10, após encontro com o ministro português das Infraestruturas.

As lideranças que atuam no Porto de Setúbal enfatizaram a urgência de melhorar os acessos ferroviários, aprimorar as condições de navegabilidade, desenvolver uma cultura sustentável do



mar e promover uma revolução energética. 2021 marcou o crescimento de 4,7% das cargas movimentadas no complexo, registrando a operação de 6,5 milhões de toneladas. São baixos, entretanto, os números do comércio de Setúbal com os portos brasileiros: cerca de 6% do total movimentado no Porto, sendo a importação de açúcar pelos portugueses a principal força dessa tímida relação.

Apesar de manter conexão direta com a rede ferroviária portuguesa, somente 27% das cargas movimentadas em Setúbal chegam ou saem por trens. A redução do uso de caminhões para essa finalidade poderá auxiliar na redução das emissões de gases poluentes e na implantação de novas soluções logísticas, disse à audiência de lideranças brasileiras o administrador do Porto de Setúbal, Carlos Correia. "Queremos estar de acordo com as melhores práticas ambientais. Essas são questões cada vez mais relevantes para o desenvolvimento dos portos. É impensável que investimentos venham a ocorrer sem essa sintonia", observou, adicionando que o cumprimento de normas para proteção do meio ambiente é imprescindível para obtenção de financiamentos.

Em conformidade com a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, a Autoridade Portuária também indica estar comprometida em melhorar as condições de navegabilidade e de segurança nos canais de acesso marítimo ao Porto de Setúbal, acrescentando valor e contribuindo para a competitividade de empresas exportadoras e importadoras. As obras no canal marítimo buscam viabilizar a navegação simultânea em duas vias e aumentar a profundidade de 13 para 15 metros. "Isso começou a ser pensado, vou dizer com sinceridade, em 1996. O projeto já custou mais de 25 milhões de euros. Várias ações populares contestaram a iniciativa e a curta janela ambiental permitiu pouco espaço para a realização das obras, prejudicando o tempo de mobilização da draga".

A Janela Única Portuária voltou a ser abordada no encontro, após chamar muita atenção da comitiva brasileira nas visitas aos portos de Aveiro e Leixões. O presidente da Comunidade Portuária de Setúbal, Porfirio Gomes, disse que a grande vantagem do instrumento é que todos os agentes do setor trabalham a partir de informações disponibilizadas em uma só plataforma, gerida pela Autoridade Portuária local. A Janela Única, enfatizou, permite reunir melhores informações nos processos decisórios.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, elogiou a interação proporcionada pelas atividades do dia. "Tenho certeza que os integrantes de nossa comitiva apreciaram a agenda e puderam aproveitar as visitas aos importantes terminais de Setúbal"

2021 marcou o crescimento de 4,7% das cargas movimentadas no complexo, registrando a operação de 6,5 milhões de toneladas. São baixos, entretanto, os números do comércio de Setúbal com os portos brasileiros: cerca de 6% do total movimentado no Porto, sendo a importação de açúcar pelos portugueses a principal força dessa tímida relação

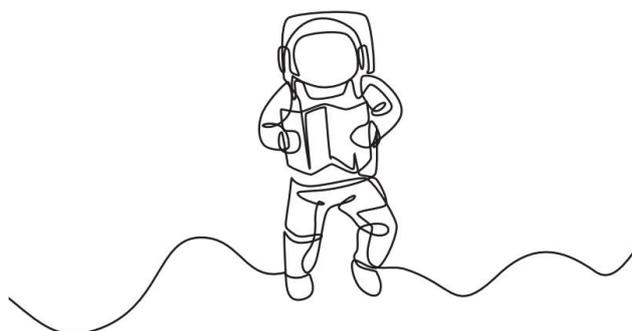
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

COMÉRCIO EXTERIOR - O DESAFIO DO METAVERSO

Por **LUIZ SIMÕES** Fundador e CEO da **Hexagon.pro** e fundador e conselheiro da **Modalgr**
opinio@portalbenews.com.br

Nos últimos 35 anos trabalhando como profissional de tecnologia e empreendedor, sempre focado no desenvolvimento de software, vivi e participei de muitas mudanças de todo os tipos, mudanças de plataformas, ambientes, linguagens, metodologias, formas de gestão, e nos últimos dois anos, mudanças de local de trabalho. Mas acho que nenhuma mudança se aproxima do que estamos para vivenciar nos





próximos cinco, dez anos ou até menos.

O Metaverso virou o assunto do momento nas escolas, universidades, empresas e até nas divertidas rodas de conversa entre amigos. Resolvi escrever aqui sobre o tema, mas de uma forma otimista. Não acho que todos devem concordar com minhas opiniões, mas espero trazer uma visão positiva sobre o tema e, principalmente, de como essa nova realidade que se apresenta, vai evoluir rapidamente nos próximos anos. Como poderá ajudar as empresas, o mundo logístico, a formação dos profissionais e até a diversão.

Não vou me aprofundar aqui com definições que já existem aos montes na internet, mas é obrigatório esclarecer primeiro o que é o Metaverso.

A palavra Metaverso é a união de "meta", que em grego significa além, com universo. Resultando em "além do universo". A primeira vez que o termo apareceu foi lá em 1992 com Snow Crash, livro de Neal Stephenson. Então, Metaverso é uma forma de realidade paralela, um universo virtual que só conseguimos acessar através do uso de tecnologia e onde as pessoas vão interagir entre si por meio de avatares digitais. Esse mundo paralelo será criado usando tecnologias como realidade virtual, realidade aumentada, redes sociais, criptomoedas, entre outras.

Os investimentos no Metaverso nos próximos anos serão enormes. Segundo Bloomberg Intelligence, esse mercado deve chegar a US\$ 800 bilhões (R\$ 4,5 trilhões) em 2024, puxado principalmente pelos games de Metaverso e por eventos realizados nessa nova camada de realidade.

A gestora Grayscale foi ainda mais otimista na previsão, e diz que o Metaverso é um mercado com potencial para gerar US\$ 1 trilhão (R\$ 5,5 trilhões) em receita anual!

Agora, o nosso desafio é responder a seguinte questão: como essa nova tecnologia vai nos ajudar na logística, no setor portuário e na infraestrutura?

Vou citar aqui exemplos na educação e treinamento profissional. Já conseguimos imaginar diversas iniciativas para treinamento de equipamentos, segurança do trabalho e até acompanhamento das operações portuárias.

Imagine como seria realizar um treinamento em um ambiente imersivo, utilizando óculos VR, para formação de profissionais em equipamentos como portêiner ou RTG. Nos primeiros trabalhos, após o treinamento, uma câmera transmitindo o operador de dentro da cabine e o instrutor podendo acompanhar a distância em tempo real e utilizando realidade aumentada para orientar o aluno em ação, como se estivesse ao seu lado dentro da cabine do equipamento.

E para o responsável pela segurança do trabalho, conseguir acompanhar a distância toda a operação, com toda a segurança e como se estivesse ao lado dos profissionais. Isso em tempo real, podendo evitar acidentes fatais e prejuízos incalculáveis para a empresa.

Vistoria? Essa é fácil de imaginar os ganhos e como será em muito pouco tempo. O cliente, a seguradora, a Receita Federal e o gestor responsável pela operação acompanhando de perto, mesmo estando fisicamente em outro estado, país, ou do outro lado do mundo, como está o embarque ou desembarque de produtos.

Vamos falar de diversão, porque ninguém é de ferro. Se você ainda não conhece os novos games e ainda não jogou ou viu seu filho ou alguma criança da família jogando ROBLOX ou FORTNITE, precisa conhecer para perceber as mudanças e a revolução que já está acontecendo. Os jogos têm eventos ao vivo, como shows de artistas reais, mas no mundo paralelo, para curtir com os amigos virtuais e, também, com os amigos reais, você pode comprar skins (personagens) e roupas, tênis e até acessórios especiais que já estão à venda para usar no jogo e nos eventos.

Para se ter uma ideia desse mercado do entretenimento no mundo paralelo, em dezembro de 2021, a Nike comprou uma loja de tênis virtuais chamada RTFKT Studios, fundada em 2020. Os valores não foram divulgados. Trata-se de uma companhia que também produz tênis, no entanto, apenas em formato digital. A RTFKT é especializada em NFTs (tokens não fungíveis) colecionáveis de moda. Este produto ficou conhecido para o público no primeiro semestre de 2021, por ter sido vendido um total de US\$ 3,1 milhões em pares desse tênis no Metaverso.

E você, já tem ideia de como esse novo mundo pode ajudar o seu trabalho?

Como você pode inovar no mundo real utilizando o mundo paralelo?

Está feito o desafio. Pra cima!

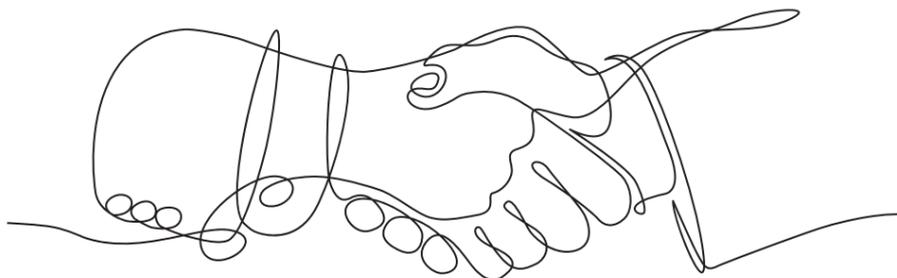
IMAGINE COMO SERIA REALIZAR UM TREINAMENTO EM UM AMBIENTE IMERSIVO, UTILIZANDO ÓCULOS VR, PARA FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS EM EQUIPAMENTOS COMO PORTÊINER OU RTG

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2022

LOGÍSTICA - SERÁ QUE CHEGOU A VEZ DA HIDROVIA BRASIL-URUGUAI?

Por **SERGIO LUIZ KLEIN** Coordenador do Grupo de Trabalho de Logística, do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs), e conselheiro da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul opinioao@portalbenews.com.br



Várias são as tentativas de Governos Estaduais e do governo federal para mudar a nossa matriz de transportes e, por consequência, os elevados custos de logística a que a movimentação das nossas cargas são submetidas, o que muitas vezes dificulta a disputa na difícil e acirrada concorrência do mercado internacional. Nesse momento está evidente a necessidade de procurarmos alternativas mais baratas e sustentáveis de transporte, características geralmente encontradas nos modais ferro e aquaviário. Nessa linha de ação, começam a surgir movimentos interessantes para restabelecer as condições para a utilização do modal hidroviário, como é exemplo, o restabelecimento da navegação entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos através do Canal São Gonçalo, na denominada Hidrovia Brasil-Uruguai.

As excelentes relações diplomáticas e governamentais entre estes dois países têm proporcionado uma busca da reativação dessa importante via de transporte, ligando o Uruguai ao Brasil através do Rio Grande do Sul. Porém, o projeto não pretende assegurar esse meio de transporte apenas para o comércio bilateral entre o Uruguai e o Brasil, conectando o sistema hidro portuário da Lagoa Mirim ao Porto de Rio Grande e demais portos e terminais do resto do país, mas também proporcionando a saída dos produtos gerados no leste do Uruguai para outros países e, por conseguinte, no sentido inverso, receber as mercadorias de interesse dos uruguaios. Para tanto, já está em curso uma série de negociações entre empresários, entidades governamentais e embaixadas dos dois países procurando viabilizar aquela que talvez venha a ser a primeira hidrovia concedida em nosso país.

Pelo lado brasileiro, a empresa de dragagem DTA Engenharia está realizando um Estudo de Viabilidade Técnico Econômico e Ambiental (EVTEA) para a realização das obras de dragagem, manutenção e balizamento da Lagoa Mirim e Canal São Gonçalo, com a conservação da eclusa

ali existente, bem como o acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar. O referido estudo deverá ser concluído e entregue ao Ministério da Infraestrutura (MINFRA) até o final do mês de março, a título de doação da referida empresa para, na sequência, ser promovida uma licitação para sua concessão.

Já pelo lado uruguaio, o grupo empresarial FADISOL está realizando um levantamento de cargas e projeto de um terminal graneleiro e de carga geral no Rio Tacuary, que desemboca na Lagoa Mirim, localizado a cerca de 18 km de Rio Branco/Jaguarão e para onde serão direcionados os produtos gerados na região, que abrange aproximadamente uma área de 1 milhão de hectares de grande potencial agrícola. Possíveis cargas detectadas para transporte no sentido Uruguai-Brasil seriam trigo, soja, sorgo, arroz, cevada, clínquer, madeira e contêineres e, no sentido Brasil-Uruguai, açúcar, fertilizantes, derivados de petróleo e contêineres, entre outros.

Há de se salientar que o embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, tem sido um grande incentivador do projeto e, já nos primeiros dois meses deste ano, articulou um encontro de empresários brasileiros e uruguaios com autoridades governamentais daquele país, em Montevideu, e um encontro no Brasil entre bancos dos dois países envolvidos, visando possíveis financiamentos do empreendimento binacional.

Sem dúvida, esta seria uma nova e importante rota de integração entre países do Mercosul com relativamente baixos investimentos envolvidos, mas com grande repercussão por se tratar de uma hidrovía binacional integradora de dois povos amigos, com grande apelo para o desenvolvimento econômico e social de seus habitantes, e que, a propósito, será um dos temas do próximo Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária do Sul Export 2022, a ser realizado em Santa Catarina, no próximo mês de maio.

Por tudo acima descrito é que surgiu o questionamento, objeto do presente artigo: será que chegou a vez da Hidrovía Brasil-Uruguai? Esperamos que sim.

AS EXCELENTESS RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS E GOVERNAMENTAIS ENTRE ESTES DOIS PAÍSES TÊM PROPORCIONADO UMA BUSCA DA REATIVAÇÃO DESSA IMPORTANTE VIA DE TRANSPORTE, LIGANDO O URUGUAI AO BRASIL ATRAVÉS DO RIO GRANDE DO SUL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/03/2022

VITRINE FOTOS

Por ELCK FOGAGNOLI elck@portalbenews.com.br

RECEPÇÃO EM SETÚBAL

A comitiva do Brasil Export está visitando os principais portos de Portugal nesta semana. Já estiveram em Aveiro, Leixões e Setúbal. E hoje, seguem para a bela Lisboa. Na programação, vários encontros com autoridades e empresários do país europeu e, ainda, ricos debates sobre novas estratégias de desenvolvimento para os complexos marítimos. Ontem, o grupo brasileiro – que reúne mais de 50 pessoas, entre dirigentes do Ministério da Infraestrutura e de portos nacionais e executivos do setor - participou de uma recepção e de um almoço em sua homenagem, oferecidos pela diretoria da Autoridade Portuária de Setúbal. Um agradável momento para confraternizar antes das intensas reuniões de trabalho.



Celebrando o Dia Internacional da Mulher, elas são o destaque: a coordenadora de eventos do Brasil Export, Hevelyn Souza; a diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), Marcella Cunha; a diretora institucional do Instituto Praticagem

do Brasil, Jacqueline Wendpap; a vicepresidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina; a diretorapresidente do Porto de Cabedelo, Gilmara Temóteo; e a diretora empresarial e de Relações com o Mercado da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Ana Paula Calhau.

VISITA A SANTOS

A visita do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, às obras do novo terminal da Eldorado Brasil Logística no Porto de Santos, teve um gostinho de festa e movimentou o complexo marítimo na semana passada. O novo terminal terá a capacidade anual de expedição de mais de 3 milhões de toneladas de celulose! Todos foram prestigiar, juntamente com o secretário, a eficiência sustentável da empresa. Vamos conferir?



O superintendente de Planejamento Portuário da SPA, Bruno Grecco, e o diretor de Desenvolvimento de Projetos Logísticos da Eldorado Brasil Celulose, Otávio Grottone, acompanharam a visita de Diogo Piloni.

O secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcelo Sampaio, e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, conversaram sobre os desafios portuários com o presidente da Autoridade Portuária de Setúbal, Carlos Correia; seu diretor de Negócios, Vítor Cadeirinha; o diretor da Sapec Terminais Portuários, Luiz Fernando Cruz; o presidente da Comunidade Portuária de Setúbal, Porfírio Gomes; o diretor-geral da Associação das Indústrias de Setúbal, Nuno Maia; e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Diogo Piloni.



Na recepção da Autoridade Portuária de Setúbal, o diretor comercial da Docas do Ceará, Mario Jorge Cavalcanti; o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Minfra, Fábio Lavor, o diretor da Mercoshipping, Aluísio Sobreira; o diretor-presidente da Companhia Docas do Pará, Eduardo Bezerra, e o superintendente de

Desempenho, Desenvolvimento e

Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), José Roberto Fialho

O diretor comercial da SPA, Bruno Stupello, o secretário nacional de Portos do Minfra, Diogo Piloni, e o gerente-geral de Logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio Rocha Costa, devidamente paramentados para o tour nas obras do terminal.





O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOS PARANAENSES REGISTRAM NOVO RECORDE DUPLO DE MOVIMENTAÇÃO

Informação: Portos do Paraná (9 de março de 2022)



O segmento responde por quase 64% da movimentação do primeiro bimestre deste ano – com 5.893.104 toneladas. No último mês, de fevereiro, com 3.469.252 toneladas, os Granéis Sólidos somam 68,34% dos volumes movimentados, nos dois sentidos do comércio internacional – Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

O mês de fevereiro fechou com dois novos recordes na movimentação portuária do Paraná. Tanto no acumulado do primeiro bimestre quanto no volume mensal, os percentuais de aumento

superaram as expectativas com, respectivamente, 27% e 39% de alta, em comparação com 2021.

“Com mais de 5 milhões de toneladas movimentadas no último mês de fevereiro, e passando de 9 milhões de toneladas no bimestre, fechamos com a melhor movimentação para os dois períodos nos portos de Paranaguá e Antonina”, ressaltou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No melhor mês de fevereiro nos portos paranaenses, foram 5.076.757 toneladas de cargas importadas e exportadas pelos terminais. No bimestre, que também entra para o histórico de recordes, a movimentação chegou a 9.234.295 toneladas.

“Diferente do que vínhamos observando nos últimos meses do ano passado, o segmento que puxou as altas foi o de Granéis Sólidos, tanto de importação quanto de exportação”, comenta Garcia.

O segmento responde por quase 64% da movimentação do primeiro bimestre deste ano, com 5.893.104 toneladas. Em fevereiro, com 3.469.252 toneladas, os Granéis Sólidos somaram 68,34% dos volumes movimentados, nos dois sentidos do comércio internacional.

EXPORTAÇÃO – No geral – considerando os três principais segmentos (Carga Geral, Granéis Líquidos e Granéis Sólidos) – 5.040.887 toneladas de cargas foram exportadas pelos portos paranaenses no primeiro bimestre de 2022. O volume é 46% maior que as 3.459.699 toneladas em igual período no ano passado.

Na movimentação mensal, o volume exportado totalizou 2.832.256 toneladas, 66% superior ao quantitativo de fevereiro de 2021, com 1.702.124 toneladas.

IMPORTAÇÃO – Altas também ocorreram nos volumes importados. No acumulado do bimestre, 4.193.408 toneladas chegaram aos portos de Paranaguá e Antonina – um crescimento de 46% frente às 3.787.513 toneladas em 2021.

No mês, a importação totalizou 2.244.501 toneladas, acréscimo de 15,3% sobre o volume de fevereiro do ano passado (1.946.414 toneladas).



CONTÊINERES – As exportações também superaram as importações entre as cargas movimentadas em contêineres. Neste ano, foram 96.544 TEUs exportados – 7% a mais que as 90.243 unidades movimentadas no ano passado. Na importação, foram 76.449 TEUs, 6% mais que os 72.415 contabilizados no primeiro bimestre de 2021.

Nos dois sentidos, somente no mês de fevereiro, foram movimentados 84.920 TEUs, 8,6% a mais que os 78.150 TEUs no mesmo mês, em 2021.

ANTONINA – A movimentação do terminal que opera no Porto de Antonina aumentou 157%. No bimestre, neste ano, foram 313.018 toneladas de cargas e, ano passado, 121.995 toneladas.

A movimentação mensal passou de 64.310 toneladas, em fevereiro de 2021, para 149.375 toneladas no último mês de 2022, um crescimento de 132,2%.

Confira os dados completos do bimestre.

https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2022-03/fechamento_fev_2022.pdf

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

Data: 09/03/2022

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 4,049 BILHÕES EM FEVEREIRO DE 2022

Informação: Guia Marítimo (9 de março de 2022)

De acordo com dados publicados pelo Ministério da Economia, a balança comercial de fevereiro de 2022 registrou superávit de US\$ 4,049 bilhões. As exportações totalizaram US\$ 22,913 bilhões e as importações US\$ 18,863 bilhões. Com estes números, a corrente de comércio somou US\$ 41,776 bilhões. Comparando a igual mês do ano anterior, houve crescimento de 32,6% nas exportações, 22,9% nas importações e 28% na corrente de comércio.

Nas exportações, comparadas as médias do mês de fevereiro/2022 (US\$ 1.205,96 milhões) com a de fevereiro/2021 (US\$ 909,74 milhões), houve crescimento de 32,6%. Em relação às importações houve crescimento de 22,9% na comparação entre as médias do mês de fevereiro/2022 (US\$ 992,83 milhões) com a do mês de fevereiro/2021 (US\$ 807,73 milhões).

No acumulado de janeiro/fevereiro 2022, em comparação a igual período do ano anterior, o aumento foi de 29,0% nas exportações que atingiram US\$ 42,548 bilhões, e 23,8% nas importações que chegaram a US\$ 38,713 bilhões.

O desempenho das exportações de fevereiro/2022 em relação ao mesmo mês do ano passado, pela média diária, registrou crescimento de 114,2% na Agropecuária, 3,7% na Indústria Extrativa e 29,0% em Indústria de Transformação.

A performance das importações de fevereiro/2022, comparando com igual mês do ano anterior, pela média diária e por setor de atividade econômica mostra queda de -2,7% na Agropecuária, crescimento de 142,3% na Indústria Extrativa, e crescimento de 19,3% na Indústria de Transformação.

Os dados da balança comercial de fevereiro ainda não refletem o conflito entre Rússia e Ucrânia, já que a guerra começou no fim do mês e os produtos dessa região levam cerca de 20 dias para chegar ao Brasil. O principal receio é de que as tensões na Europa gerem problemas para a compra de fertilizantes, produto usado pelos agricultores para aumentar a produtividade do solo.

Fontes do governo brasileiro já foram informados que a venda do produto, de Belarus ao Brasil, foi interrompida. O país fornece 6,1% do produto utilizado pelo agronegócio brasileiro. O principal fornecedor do produto para o Brasil é a Rússia, com mais de 20%.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/03/2022

ANTT REALIZA NOVO ENCONTRO DE ARTICULAÇÃO SETORIAL DE TRANSPORTE SOBRE FERROVIAS

Informação: ANTT (9 de março de 2022)



Os encontros promovem o intercâmbio entre a ANTT e entidades interessadas nas atividades da Agência – Foto: ANTT

Nesta terça-feira (8/3), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou mais um Encontro Setorial de Ferrovias, na sede

da Agência em Brasília (DF). No encontro, três temas principais foram abordados: o Anuário Estatístico Ferroviário, que passou por aperfeiçoamentos e terá a edição de 2021 disponibilizada em breve; o andamento das comissões tripartites; e as atualizações nos processos de autorizações ferroviárias.

O Anuário Estatístico Ferroviário reúne informações sobre o desempenho das concessionárias de transporte ferroviário e, a partir deste ano, deve conter informações sobre a base de dados de locomotivas e vagões, incluindo ano de fabricação, propriedade e características físicas. Além disso, serão divulgados dados de fluxos de transporte, com informações detalhadas sobre as estações, o município, estado de origem e destino, distância do itinerário, grupo e subgrupo de mercadoria e total de carga movimentada na malha.

Já as comissões tripartites, que são responsáveis pela fiscalização periódica dos serviços regulados pela Agência, passaram por atualizações e estão, atualmente, em processo de seleção de novos integrantes. O objetivo é estar em conformidade com a Lei nº14.273 de 2021, que dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, operações urbanísticas a elas associadas e outras providências.

Além disso, a ANTT está elaborando documentos que disciplinarão o artigo 25 da Lei nº14.273 de 2021. O artigo determina que “O interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente ao regulador ferroviário, a qualquer tempo, na forma da regulamentação”. A intenção é dar continuidade ao trabalho já realizado pelo Ministério da Infraestrutura, em que a Agência atuou como interveniente nas outorgas de autorização celebradas.

Participaram da reunião, além das áreas técnicas da ANTT, representantes do Tribunal de Contas das União (TCU), da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT) e da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DE SUAPE FARÁ ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS DURANTE O LEILÃO QUE ACONTECERÁ EM MARÇO

Por Ruth Rodrigues



O Porto de Suape espera receber R\$ 58,9 milhões em investimentos após o arrendamento de terminal de granéis sólidos durante o leilão que acontecerá na Bolsa de Valores do Brasil em março

Visando atrair novos investimentos na casa dos R\$ 58,9 milhões, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fez a liberação do edital de arrendamento de um terminal de granéis sólidos localizado no Porto de Suape durante esta última sexta-

feira, (04/03). Assim, o porto irá realizar a venda desse terminal durante o leilão que acontecerá no fim de março, na Bolsa de Valores do Brasil.



Logística e Negócios
@lognegocios

Porto de Suape publica edital para arrendamento de terminal de granéis sólidos

Contrato será de transição por período de 6 meses ou até leilão.

mla.bs/6912e9d7



10:31 AM · 14 de ago de 2020

1 Responder Compartilhar este Tweet

[Explore o que está acontecendo no Twitter](#)

Contrato será de transição por período de 6 meses ou até leilão.

<https://www.logisticaenegocios.com.br/noticia/1096/porto-de-suape-publica-edital-para-arrendamento-de-terminal-de-graneis-solidos.html>

Após dois anos, leilão de um terminal em Porto de Suape deverá acontecer. Fonte: Twitter

Terminal de Granéis Sólidos de Suape passará por processo de arrendamento durante o leilão realizado pela Antaq no final de março deste ano

A Antaq vem investindo cada vez mais na venda de portos e terminais dentro dos complexos brasileiros e, desta vez, o Porto de Suape está incluso nesses processos. A agência irá realizar um leilão na Bolsa de Valores do Brasil no próximo dia 30 de março e, ainda no evento, irá fazer o processo de arrendamento do Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS), localizado na retroárea do Cais 5, um espaço de 72 mil metros

quadrados dentro do Porto de Suape, localizado em Recife.

O edital para a licitação do terminal de granéis sólidos foi liberado na última sexta pela Antaq e a agência expressou a previsão de receber em torno de R\$ 58,9 milhões em investimentos voltados para a infraestrutura e logística dentro do Porto de Suape. O Terminal de Granéis Sólidos de Suape se encontra atualmente sob contrato de transição à empresa pernambucana M&G São Caetano e foi projetado para movimentar e armazenar granéis vegetais e minerais, com foco na exportação desses produtos para o mercado exterior.

Além disso, o contrato final para o arrendamento contará com prazo de 25 anos, com celebração de contrato previsto neste ano e início das operações em 2024. Assim, o objetivo principal da Antaq no processo de arrendamento do terminal é atrair investimentos para a infraestrutura dentro do Porto de Suape, uma vez que o vencedor do processo irá realizar a aquisição de sistemas de recepção rodoviária, sistema transportador de correias e equipamentos equivalentes para garantir a produtividade (prancha média geral) de 549 t/h (toneladas por hora) e 128 t/h no local.

Administradores do Porto de Suape comemoram arrendamento de terminal e afirmam que esse é um grande passo para o crescimento do porto

O arrendamento do Terminal de Granéis Sólidos de Suape não só representa uma grande forma de aquisição de investimentos para a infraestrutura portuária, mas também irá garantir que o Porto de Suape consiga diversificar ainda mais a sua movimentação de carga. Com isso, a administração do local está bastante otimista em relação ao futuro das operações portuárias, principalmente fora do Brasil, com foco na exportação desses granéis nos próximos anos.

Assim, o diretor-presidente da estatal, Roberto Gusmão, comentou que “Com este novo arrendamento, Suape vai dar um passo importante para diversificação de cargas e aumento significativo na movimentação portuária. O porto terá incremento na exportação e importação de vários tipos de granéis sólidos. É um investimento importante, que vai gerar novos negócios para o porto e empregos para a região. Esse processo também faz parte do nosso projeto de modernização dos cais e píeres, em curso desde o ano passado”.

O Terminal de Granéis Sólidos de Suape é bastante expressivo para o Porto de Suape e está apto a realizar operações envolvendo açúcar e granéis diversos, como soja, farelo de soja, trigo, milho, malte, cevada, arroz, feijão, farinha, cereais, coque de petróleo e fertilizantes, sendo um grande destaque no leilão que será realizado.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 09/03/2022

PARA SAIR DA CRISE, O ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL DESENVOLVEU UM PLANO COM FOCO NA FABRICAÇÃO, VENDAS E RECUPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS USADOS NO SETOR DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Por Ruth Rodrigues



O Estaleiro Atlântico Sul, após um longo período de crise e dívidas, resolveu criar um plano de recuperação para que pudesse se reerguer. O plano foi desenvolvido com o foco nas vendas de unidades produtivas e fabricação de equipamentos que irão ser úteis para serem utilizados no ramo da energia eólica offshore

Ainda tentando se reerguer após a crise do ano de 2021 e as dívidas acumuladas, o Estaleiro

Atlântico Sul (EAS) desenvolveu um plano de recuperação e, durante esta última sexta-feira, (04/03), comentou sobre ele. O complexo pretende realizar vendas de áreas produtivas, como as do Complexo de Suape, e irá produzir equipamentos para a utilização na energia eólica offshore durante os próximos anos.

Plano de recuperação do Estaleiro Atlântico Sul tem como objetivo principal vendas de unidades produtivas para quitação de dívidas financeiras acumuladas

Tentando voltar ao mercado após a questão judicial passada no ano de 2021, quando teve o acordo com credores homologado pela Justiça, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS), complexo gigantesco em Ipojuca (PE), desenvolveu um grande plano de recuperação para os próximos



anos. O complexo irá realizar vendas de áreas produtivas para a criação de terminais portuários privados ainda este ano, continuando o plano, que foi iniciado ainda no final do ano passado.

Assim, o Estaleiro Atlântico Sul separou parte da área de 1,62 milhão de m², que se estende pelo conjunto industrial e portuário de Suape, e separou-as em Unidades Produtivas Isoladas (UPIs) para serem vendidas ou colocadas em acordos para o pagamento das dívidas. Entre as 5 UPIs, dois grandes blocos para vendas foram divididos, um foi estimado no documento que definiu o plano de reestruturação, em R\$ 380 milhões e o outro, com três, foi avaliado em R\$ 895 milhões, também com base nos dados do processo.

Além disso, a presidente do EAS, Nicole Terpins, é quem está à frente das negociações com os credores para as vendas das áreas do estaleiro e, segundo ela, o EAS conseguirá se reerguer durante os próximos anos. Apesar de não ser possível comentar sobre os processos que estão sendo realizados, por questão de confidencialidade jurídica, a presidente afirmou que fará de tudo para conseguir levar adiante o plano de recuperação do Estaleiro Atlântico Sul e que os próximos anos serão essenciais para que isso aconteça e o local volte ao patamar anterior.

Estaleiro Atlântico Sul irá começar a produzir equipamentos para serem utilizados na produção de energia eólica offshore nos próximos anos

Ainda focando em seu plano de recuperação para os próximos anos, a presidente do Estaleiro Atlântico Sul afirmou que o próximo passo do local será a fabricação de equipamentos com destino à produção de energia eólica offshore. Esse tipo de produção tem crescido bastante nos últimos anos, em razão do alto potencial que o território brasileiro possui e o foco do EAS será no nordeste, a principal região se tratando da energia eólica offshore. Assim, as vendas dos equipamentos poderá proporcionar um impulso maior para a reestruturação do EAS nos próximos anos.

Nicole Terpins comentou sobre o plano e afirmou que “Não adianta ficar na choradeira. Estamos tentando buscar todos os mercados. O reparo naval não estava no plano original do estaleiro e estamos sendo muito bem-sucedidos. Agora, o que a gente pretende é virar fornecedor para torres e fundações para energia eólica. Há um mercado onshore de sistemas com demanda consolidada. Temos ainda perspectiva em relação ao mercado offshore. Teremos um diferencial bastante grande para atender a esses parques, que é o custo de logística, pela localização. Vamos entrar no mercado onshore, hoje dominado por outros concorrentes, e no offshore, em formação”.

O que se espera agora é que o ramo da energia eólica offshore, atrelado às vendas das áreas do local, possam ser suficientes para que o Estaleiro Atlântico Sul volte ao seu status anterior no mercado nacional.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 09/03/2022

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

LIRA ANUNCIA GRUPO DE TRABALHO PARA DISCUTIR PROJETO DE MINERAÇÃO EM TERRAS INDÍGENAS

Por Ricardo Brito

BRASÍLIA (Reuters) – O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), anunciou a criação de um grupo de trabalho para discutir o projeto que prevê a liberação da mineração em terras indígenas, após dizer que não houve acordo para a votação da proposta pelo plenário da Casa nesta quarta-feira.

Em declaração em plenário, Lira disse que esse grupo vai debater o assunto nos próximos dias para que a proposta retorne ao plenário para votação na primeira quinzena de abril.



Opening session of the Year of the Legislative at the National Congress in Brasilia

“Nós iremos autorizar a formação de um grupo de trabalho, em tese, composto de 20 deputadas e deputados na proporção de 13 membros da maioria e 7 da minoria com prazo acertado com líderes da base e da oposição para que em 30 dias o projeto venha a plenário... mais ou menos entre o dia 12 e 14 (de abril)”, disse.

Lira afirmou que esse foi o acerto costurado em reunião de líderes mais cedo e destacou que o grupo de trabalho “pode e deve melhorar” o texto do projeto de lei. Ele fez questão de ressaltar que a presidência da Câmara não tem compromisso com o mérito da proposta.

Ainda assim, o presidente da Casa disse que vai ser votado nesta quarta o requerimento de urgência apresentado mais cedo pelo líder do governo, Ricardo Barros (PP-PR), mas ressaltou que isso não vai modificar o acordo feito.

Em tese, a aprovação do requerimento de urgência poderá permitir que a proposta vá à votação no mérito diretamente em plenário sem a necessidade de passar pelas comissões.

“De maneira alguma (será) atropelado o acordo da formação do grupo de trabalho, do prazo estabelecido, membros encaminhados”, garantiu Lira, que logo após o anúncio deixou o comando dos trabalhos da Câmara.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/03/2022

LIDERANÇA DO GOVERNO PEDE PARA SENADO ADIAR PROJETOS DOS COMBUSTÍVEIS PARA TERÇA

O governo pediu para o Senado adiar a votação dos projetos de lei relacionados ao preço dos combustíveis para a próxima terça-feira, 15. O presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu que a votação ocorra hoje, mas admitiu o adiamento com a definição de um novo cronograma.

O pedido foi apresentado pelo senador Carlos Viana (MDB-MG), vice-líder do governo na Casa. O relator dos projetos, Jean Paul Prates (PT-RN), concordou com o adiamento.

Para Pacheco, o Senado precisa dar uma resposta. “Uma situação já muito ruim, se agravou consideravelmente com a guerra na Europa e nós precisamos dar essas respostas legislativas, não para resolver todo o problema, mas são iniciativas que nós não podemos deixar de tomar”, disse Pacheco.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/03/2022

ENTENDA POR QUE HÁ “RISCO CLARO DE ACIDENTE NUCLEAR” NA GUERRA DA UCRÂNIA

Por Filipe Prado



A Ucrânia possui 15 usinas nucleares que podem liberar radiação à Europa mediante um ataque (Crédito: Pixabay)

“Existe um risco claro de acidente nuclear”, declarou à BBC Rafael Mariano Grossi, embaixador argentino e diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica (Aiea), agência ligada à Organização das Nações Unidas (ONU).

Grossi explica que, além de a Rússia ser uma potência em armamentos nucleares, a Ucrânia conta com 15 reatores nucleares, inclusive o de Chernobyl, responsável por um desastre ecológico em 1986 que matou, indiretamente pela contaminação radioativa, entre 9 mil e 16 mil pessoas, segundo a ONU. O cientista político ofereceu-se pessoalmente para negociar um acordo que evite incidentes que culminem com a liberação de radiação na Europa.

A companhia nuclear ucraniana Energoatom disse nesta quarta-feira (9), segundo a Reuters, que a falta de energia elétrica na usina nuclear de Chernobyl, já sob comando russo, compromete o resfriamento dos reatores. A estatal alerta que há risco de disseminação de radiação à Europa e até à Rússia – o desastre de Chernobyl espalhou radiação a um raio de 100 mil km de Kiev.

“É uma situação única na história em que uma nação que opera 15 reatores nucleares está no meio de uma guerra de grande escala”, pontuou Shaun Burnie, especialista em energia nuclear do Greenpeace na Ásia Oriental, em entrevista à DW.

Na última sexta-feira (4), os russos tomaram a usina nuclear de Zaporizhzhia, no sul da Ucrânia. Um prédio do complexo pegou fogo durante o combate e gerou imediata reação da Europa, embora nenhuma radiação tenha sido vazada.

Além da dissuasão do presidente da Rússia, Vladimir Putin, de que o mundo veria “consequências nunca vistas na história” caso países da Otan interferissem na guerra da Ucrânia, a maior preocupação europeia concerne ao vazamento de radiação das usinas nucleares ucranianas. No entanto, nenhum ator político parece disposto a duvidar das ameaças do Kremlin.

“Penso que é um dos momentos mais assustadores em relação às armas nucleares”, afirmou a diretora-executiva da Campanha Internacional pela Abolição de Armas Nucleares (ICAN), ONG vencedora do Nobel da Paz, Béatrice Fihn, em entrevista à AFP. “É muito perigoso. Mal-entendidos podem se amplificar muito rápido, com uso de arsenal nuclear por acidente”.

Quais seriam as consequências de uma guerra nuclear?

Os cientistas apontam um cenário apocalíptico: uma nuvem de poeira e ferrugem tomaria conta de todo o planeta e levaria pelo menos um ano para se desfazer. A luz solar seria bloqueada e faria o planeta atingir uma temperatura de -40°C.

Este cenário é chamado de “Inverno Nuclear” e comprometeria basicamente a agricultura de todo o mundo. Ainda haveria radiação espalhando-se pela atmosfera, o que poderia matar bilhões de seres humanos.

Segundo a Federal American Scientist, a Rússia possui 5.977 ogivas nucleares contra 5.428 dos EUA. Vale lembrar que a capacidade destrutiva das atuais armas nucleares é muito maior do que as que destruíram Hiroshima e Nagasaki na segunda Guerra Mundial. Apesar de o número ser incerto, estima-se que 140 mil morreram na primeira cidade e 74 mil na segunda.



BOLSONARISTA, GOVERNADOR DE MT QUER QUE PETROBRAS CONTRIBUA CONTRA ALTA DE PREÇOS

O governador de Mato Grosso, Mauro Mendes (União Brasil), quer a contribuição da Petrobras para evitar o repasse do salto do petróleo no mercado internacional para o preço dos combustíveis.

A jornalista no Palácio do Planalto, o aliado do presidente Jair Bolsonaro (PL) citou a possibilidade de utilizar os dividendos da estatal para a criação de um subsídio para os combustíveis, como defende a ala política do governo e rechaça a equipe econômica. “Subsídio é um caminho”, afirmou.

A declaração vem no mesmo dia em que Bolsonaro se reuniu com o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e com os ministros Paulo Guedes (Economia), Ciro Nogueira (Casa Civil) e Bento Albuquerque (Minas e Energia), para debater o tema, assim como na data em que o Senado vota projeto de lei para alterar a cobrança de ICMS sobre os combustíveis.

“É usar os lucros – diga-se de passagem, os grandes lucros – que a Petrobras tem auferido. Isso poderia ser utilizado para uma conta de amortização, diminuir essa pressão sobre os preços e sobre as costas dos brasileiros”, afirmou o chefe do Executivo mato-grossense.

De acordo com o governador, a Petrobras “precisa fazer sua parte” para que não haja uma continuidade na escalada de preços dos combustíveis. “Houve aumento dos preços mesmo com o ICMS congelado em MT. Isso prova de forma incontestável que o problema não está apenas no ICMS”, declarou.

“Todos nós podemos fazer alguma coisa para enfrentar este momento difícil. Os governadores já estão fazendo. O ICMS está congelado em Mato Grosso desde outubro. A minha disposição é manter congelado durante todo o ano. Estou em contato com governadores para que nós possamos também dar contribuição, assim como acho que a Petrobras também tem que dar uma contribuição”, disse o governador. “Não adianta cortar o ICMS e a Petrobras continuar repassando preços para o consumidor. A grande parte do problema está no preço internacional e no repasse que a Petrobras faz”, acrescentou.

Mendes, no entanto, afirmou não ter tratado sobre combustíveis nas reuniões que teve hoje no Palácio do Planalto, mas a respeito de financiamentos para o Estado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/03/2022

PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES SERÁ LANÇADO NO DIA 11, DIZ MINISTÉRIO

O Ministério da Agricultura confirmou ao Broadcast Agro (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) que o Plano Nacional de Fertilizantes deve ser lançado na sexta-feira, 11, às 11 horas, no Palácio do Planalto. O diretor de Programas da Secretaria Executiva do Ministério da Agricultura, Luis Eduardo Rangel, havia antecipado à reportagem que a pasta planejava apresentar o plano até o fim de março, por meio de decreto presidencial.

Rangel, que representa a Agricultura no Grupo de Trabalho Interministerial que discute o tema no governo, disse na ocasião que a data dependia da agenda da ministra da Agricultura, Tereza Cristina, e do presidente da República, Jair Bolsonaro, e que havia desejo de fazer o lançamento o quanto antes. O principal objetivo da iniciativa é diminuir a dependência externa de adubos do País, atualmente em 85%, por meio da ampliação da produção local.

No Executivo se discutia a forma de apresentação do plano – por decreto ou projeto de lei enviado ao Congresso. De acordo com Rangel, optou-se pelo decreto porque as bases do plano são de

competência do Executivo e o governo atuará para o cumprimento das metas de curto, médio e longo prazo. Há eixos que dependerão de articulação com o Legislativo e outros órgãos, a partir do lançamento da política.

O projeto está sendo desenvolvido desde o fim de 2020 em parceria com outros órgãos do governo, como Casa Civil, Ministérios da Agricultura, de Minas e Energia, Infraestrutura, Economia, Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia, Gabinete de Segurança Institucional e Advocacia-Geral da União, além da Embrapa, e coordenado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

Na entrevista concedida na semana passada ao Broadcast Agro, Rangel detalhou que a meta global do plano é reduzir a necessidade de importação de adubos dos atuais 85% para cerca de 60% em 30 anos. O documento inclui também objetivos de curto (5 anos) e médio prazo (10 anos) de redução gradativa da dependência do País de fornecedores internacionais, de acordo com a necessidade de cada nutriente. Estão previstas revisões anuais para o plano.

Além disso, as metas estão divididas em quatro grandes grupos de adubos: nitrogenados, potássicos, fósforo e cadeias emergentes (como biológicos), cada um com objetivos específicos e um mapeamento completo da oferta nacional, mundial e do potencial brasileiro de exploração do nutriente.

No curto prazo, algumas medidas estão sendo adotadas, conforme informou o diretor, como a “diplomacia dos fertilizantes”, em andamento, revisões tributárias em relação aos importados e nacionais e inclusão dos fertilizantes no rol de minerais estratégicos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

RODRIGO PACHECO COBRA AÇÃO DO GOVERNO FEDERAL PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Presidente do Senado sugeriu redução de PIS e Confis sobre diesel e sobre o gás de cozinha

Por Camila Zarur



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo/05-10-2021

BRASÍLIA — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou que o governo tem que fazer a sua contribuição para conter o aumento dos preços dos combustíveis e, eventualmente, conseguir reduzi-los. A declaração foi dada pelo senador pouco antes do início da sessão em que estão pautados os dois projetos que visam a redução do preço dos combustíveis.

— É muito importante nessas situações excepcionais nós temos a colaboração de todos. O Governo Federal tem que dar a sua parcela inclusive com redução de PIS e Cofins sobre diesel e sobre o gás de cozinha. É importante que haja isso pra poder fazer a contenção do aumento e, eventualmente, reduzir o preço — disse.

Segundo o parlamentar, com a alta do barril do petróleo devido à guerra na Ucrânia, o foco dos dois projetos agora será conter um aumento do preço dos combustíveis. As propostas, que tratam da mudança na cobrança do ICMS e da criação de uma conta de estabilização, tinha como objetivo inicial reduzir o preço do combustível.

— Antes a gente tinha essa expectativa de uma redução de preço de combustível. Neste momento, com o aumento considerável do barril do petróleo, e dependendo também da variação cambial, que também influencia nisso, nós temos que fazer uma contenção do aumento — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS QUE VISAM REDUZIR PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Presidente da Casa remarcou votação para a próxima quinta-feira

Por Camila Zarur, Dimitrius Dantas e Manoel Ventura



Plenário do Senado Federal Foto: Marcos Oliveira / Agência Senado

BRASÍLIA — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), adiou a votação dos dois projetos que visam reduzir o preço dos combustíveis. As propostas seriam votadas nesta quarta-feira.

Já é a segunda vez que os projetos são adiados no plenário da Casa. Na última sessão do Senado antes do Carnaval, parlamentares iriam apreciar as propostas que trata da mudança na cobrança do ICMS e criação de uma conta de equalização. No entanto, os senadores pediram o adiamento, o que tinha ficado marcado para a sessão de hoje.

Durante a sessão, senadores pediram para a Petrobras não reajustar o preço dos combustíveis até a próxima semana, dando um indicativo de que o projeto não será votado até lá.

Líder do MDB, o senador Eduardo Braga (AM) pediu a garantia do governo de que não haverá reajuste até terça-feira.

— O governo é o principal acionista da Petrobras. O governo, portanto, tem que assumir a responsabilidade junto à Petrobras. O governo também tem que assegurar que a Petrobras não irá, entre quinta-feira e segunda-feira, praticar aumentos de preço do combustível acusando o Senado de não ter votado a matéria, porque não é o Senado que não quer votar a matéria — disse.

O mesmo pedido foi feito pelo senador Carlos Fávaro (PSD-MT).

— Nós estamos prontos, o debate avançou, estamos maduros, precisamos de mais quatro ou cinco dias. O governo firma o compromisso de não fazer, o Ministério da Economia principalmente, não promover reajuste neste momento, para que nós possamos, na terça-feira, votar algo que seja factível e começarmos a resolver esse problema — disse.

Mais cedo, Pacheco teve uma reunião com o relator de ambos os projetos, o senador Jean Paul Prates (PT-RN), e com o ministro da Economia, Paulo Guedes.

— Reiterando o compromisso que a presidência tem com a apreciação de ambos os projetos, não é só o PLP 11. Ainda que o governo não queira, será apreciado o PL 1472 também, e isso se dará na data de amanhã — decidiu Pacheco.

Segundo o presidente, os dois projetos serão adicionados à pauta que já estava prevista inicialmente, com o início da sessão prevista para as 10 horas. Além disso, o Congresso Nacional também deverá discutir dois vetos do presidente Jair Bolsonaro, incluindo sobre o projeto de distribuição de absorventes para mulheres em situação de vulnerabilidade.

Conforme o GLOBO revelou, o governo está aguardando uma definição do Senado sobre os dois projetos antes de anunciar uma medida para combater a escalada do preço dos combustíveis. Nos últimos dias, as equipes dos ministérios da Casa Civil, Economia e Minas e Energia têm se reunido em busca de uma saída para aliviar o impacto previsto com o aumento do preço internacional do barril de petróleo.

A decisão, entretanto, pode pressionar ainda mais a Petrobras, que segue sendo cobrada a não reajustar o preço dos combustíveis, que já acumulam 60 dias represados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

PRODUTOS DA ZONA FRANCA SERÃO RETIRADOS DE DECRETO DE REDUÇÃO DO IPI, DIZ GOVERNADOR DO AM

Wilson Lima se reuniu com o presidente Bolsonaro e ouviu a garantia de que governo reeditará decreto que reduziu IPI em 25%

Por Dimitrius Dantas



Linha de produção de TVs na Zona Franca de Manaus Foto: Divulgação

BRASÍLIA — O governador do Amazonas, Wilson Lima, afirmou nesta quarta-feira que o presidente Jair Bolsonaro se comprometeu a assinar um novo decreto retirando os produtos fabricados na Zona Franca de Manaus da redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).

Lima se reuniu com o presidente Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, no Palácio do Planalto. A decisão do governo federal de reduzir em 25% a alíquota do IPI preocupou o governo do Amazonas em razão do impacto que poderia causar na região, com a fuga de indústrias e desemprego.

Segundo o governador, entretanto, o governo se comprometeu a alterar o decreto para fazer uma exceção aos produtos da Zona Franca.

— Tivemos a garantia de que os produtos fabricados na Zona Franca de Manaus, que tem já seu PPB (Processo Produtivo Básico), não sofrerão essa redução do IPI, o que garante que as empresas que estão instaladas no polo industrial de Manaus tenham competitividade, garantindo que elas permaneçam lá e também os empregos que serão gerados no estado do Amazonas — disse Lima.

Segundo o governador, a expectativa é de que o decreto seja alterado ainda neste mês em um evento que contará com a presença do presidente Bolsonaro em Manaus.



— O decreto vai ser republicado com essa alteração, os técnicos já estão trabalhando nisso, os técnicos da Secretaria de Fazenda e do Ministério para que ainda esse mês o decreto seja publicado. A gente fez um convite ao presidente Bolsonaro e ele já se comprometeu a fazer essa assinatura desse decreto lá em Manaus — disse Lima.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

GOVERNO AGUARDA VOTAÇÃO NO SENADO ANTES DE ANUNCIAR MEDIDAS PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Adoção de subsídios é defendida por ministros, mas rejeitada por Guedes

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O governo federal aguarda a votação pelo Senado dos projetos que tratam do preço dos combustíveis antes de anunciar uma medida concreta para o setor. Essa estratégia, porém, pode arrastar para a semana que vem a definição das ações do governo, já que os senadores adiaram mais uma vez a votação das propostas. Enquanto isso, a Petrobras segue pressionada a não reajustar os combustíveis, que já acumulam quase 60 dias com os preços represados, num momento em que o barril de petróleo disparou no mercado internacional.

Embora a maior parte dos ministros defendam a adoção de um subsídio para segurar os preços, essa estratégia ainda encontra resistências no Ministério da Economia.

O tema foi abordado em mais uma reunião no Palácio do Planalto para tratar dos preços dos combustíveis. O presidente Jair Bolsonaro discutiu o assunto com os ministros da Casa Civil, Ciro Nogueira; da Economia, Paulo Guedes; de Minas e Energia, Bento Albuquerque; e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto.

O presidente chegou a cancelar uma viagem a Duque de Caxias — onde iria distribuir 2 mil aparelhos auditivos — para conduzir a reunião. O governo corre para tentar minimizar os estragos causados pela guerra na Ucrânia, que estão fazendo o barril de petróleo disparar, por conta das sanções aplicadas à Rússia pelo Ocidente.

Na reunião desta quarta-feira, o governo também cogitou outra alternativa, no lugar de apenas congelar o preço dos combustíveis praticados pela Petrobras: a estatal realizar reajustes escalonados. Ou seja, não repassar ao consumidor interno imediatamente as variações do barril de petróleo no mercado internacional, mas também não deixar um represamento por longo prazo.

A Petrobras reajusta seus preços seguindo a variação do dólar e o preço do barril de petróleo, política que está em xeque e é criticada por Bolsonaro e membros do Congresso Nacional. A revisão da política de preços da estatal deixou de ser tabu e já é discutida abertamente no governo.

A estatal não reajusta o preço dos combustíveis há mais de 50 dias e, na última alta, o barril de petróleo estava na casa de US\$ 80. Agora o valor do barril supera US\$ 120. Já há, portanto, um descasamento entre os preços do mercado internacional os valores cobrados na bomba.

É uma marca da gestão de Joaquim Silva e Luna à frente da Petrobras demorar mais para reajustar os combustíveis. Ele costuma aguardar para ter uma noção exata se o preço do barril de petróleo e o dólar mudaram no médio prazo ou sofreram apenas pela volatilidade do mercado.

Técnicos do governo lembram que o preço do petróleo oscilou mais de 10% só nesta semana, para cima e para baixo. Portanto, para o governo, não seria adequado, repassar toda e qualquer variação.



De toda forma, qualquer ação efetiva do governo em relação aos combustíveis só deve sair após a aprovação dos projetos no Senado.

O governo defende a aprovação de um projeto, chamado de PLP 11, que muda a forma como o ICMS é calculado. Hoje, o imposto estadual é fixado com base num percentual sobre o valor do combustível — quando o valor sobe, portanto, o ICMS também sobe. O projeto muda essa cobrança para um valor fixo em centavos.

Na prática, essa mudança irá reduzir o valor do ICMS, com impacto na bomba. A equipe econômica espera que as mudanças apresentadas no projeto represente um impacto de cerca de R\$ 0,80 no litro da gasolina.

O texto também deve embutir a redução a zero dos impostos federais sobre o óleo diesel, com um pacto de cerca de R\$ 0,70 na bomba. Essa desoneração, de R\$ 18 bilhões, já estava sendo discutida no governo mesmo antes da crise na Ucrânia.

Além disso, um dos textos a ser votado pelo Senado deve dobrar o alcance do vale-gás, a um custo de R\$ 1,9 bilhão. Hoje, o programa beneficia 5,5 milhões de famílias, e poderá alcançar 11 milhões.

Para auxiliares de Guedes, apenas se essas ações não surtirem efeito, é que outras medidas podem ser discutidas. Essa posição, porém, é minoritária. Diversos ministros do governo defendem a adoção de subsídios para segurar o preço.

Apenas segurar os preços via Petrobras, porém, pode não ser uma saída. Executivos do setor de distribuição e importação de combustíveis alertaram para o risco de desabastecimento, caso haja um descasamento entre os preços internos e o mercado internacional — já que a Petrobras responde por 80% do mercado nacional, e não pelo todo, como já ocorreu.

Segundo fontes do setor, a Petrobras também está aproveitando a crise causada pela guerra para diversificar a exportação e avalia alternativas para aumentar a venda de seu petróleo do pré-sal para a Europa. A estatal tem um volume excedente de 500 mil a 600 mil barris diários de petróleo.

Executivos do setor de petróleo ouvidos pelo GLOBO nesta semana alertaram para o risco de desabastecimento, especialmente do óleo diesel, caso o descasamento de preços continue.

Números que circularam nesta semana no Palácio do Planalto nesta segunda-feira apontam para um subsídio de três meses, que poderia custar cerca de R\$ 25 bilhões, recursos necessários para manter o preço dos combustíveis no atual patamar. Para isso, seria necessário editar um crédito extraordinário, fora do teto de gastos (a regra que trava as despesas federais).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

GOVERNO PROMETE INCENTIVOS FISCAIS PARA AUMENTAR PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL

Proposta a ser lançada na sexta-feira prevê incentivos fiscais, linhas de crédito e nova política tributária

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA — Sem garantia de abastecimento de adubos para o plantio da safra de grãos em setembro deste ano e diante do agravamento da guerra na Ucrânia, o governo lança, na sexta-feira, o Plano Nacional de Fertilizantes (PNF). Com metas ousadas de curto, médio e longo prazos, o plano prevê o aumento de 25% da produção de fertilizantes orgânicos até 2025, como alternativa aos importados, além da criação de incentivos fiscais e outras medidas para estimular o ingresso de fábricas para o Brasil e a exploração de novas jazidas minerais.



O plano é estrutural, com metas a serem atingidas em períodos diferenciados — 2025, 2030, 2040 e 2050, — e será anunciado em um ano eleitoral, ou seja, se o governo mudar, não há garantia de implementação. Porém, com as sanções ao governo da Bielorrússia, acusado de violar os direitos humanos, e o embargo econômico à Rússia, ficou ainda mais evidente que é preciso fazer algo para reduzir a dependência das importações de fertilizantes pelo agronegócio brasileiro. Os dois países são importantes fornecedores desses produtos para o Brasil.

No texto de 195 páginas e cerca de 130 metas, ao qual O GLOBO, também está prevista prevê a expansão da produção de nitrogênio de 224 mil toneladas atualmente para 1,6 milhão de toneladas em 2025, 1,9 milhão em 2030, 2,3 milhões em 2040 e 2,8 milhões de toneladas em 2050. Em 28 anos, a fabricação de óxido de potássio, hoje em torno de 250 mil toneladas, passará para 6 milhões de toneladas, para atender à quase totalidade da demanda interna. No caso dos orgânicos, o aumento chegaria a 100% em 2050, com ampliação de 500% da oferta.

Pela programação do governo do presidente Jair Bolsonaro, em três anos o Brasil terá um regime especial de incentivos para o surgimento de uma indústria nacional de fertilizantes. Também com esse horizonte, o governo planeja o envio ao Congresso Nacional de um projeto de lei para a criação da Política Tributária de Fertilizantes e Insumos para Nutrição de Plantas, em nível federal. Junto com governos de estados e municípios, a União fará a harmonização das leis tributárias estaduais e municipais.

Projetos emperrados por questões ambientais e financeiros serão destravados com a atuação conjunta do governo federal e estados, segundo o texto. Destacam-se, entre outros exemplos, a exploração de fosfato de uma jazida localizada em Santa Catarina e a aplicação de recursos e medidas de desburocratização para o início da operação de projetos de exploração em áreas como Jauru (MT), Três Estradas (RS), Mata da Corda (MG) e Irecê (BA), Miriri/PB-PE, Santa Quitéria/CE, Bonfin/TO.

Deverá ser estabelecido algum tipo de ajuste na regulação ambiental, no âmbito do Comitê de Desburocratização e Aceleração, “alinhado às melhores práticas internacionais e de sustentabilidade”. A ideia é eliminar entraves que permitam a redução dos prazos de análise a até 120 dias, na pesquisa e exploração mineral de reservas de fosfato e potássio. Não há intenção de mexer em reservas indígenas, por exemplo, garantem fontes do governo.

Ao adotar medidas para melhorar o ambiente de negócios no Brasil, o plano tem como meta atrair, até 2030, duas fábricas de nitrogênio para o Brasil e mais quatro até 2050. A expectativa é que entrem no país US\$ 10 bilhões em recursos privados para a expansão de fábricas de fertilizantes nitrogenados e matérias-primas até 2030.

Diplomacia dos fertilizantes

Outro destaque no plano é o reforço na diplomacia, com a formalização de acordos bilaterais com outros países, para garantir o fornecimento de fertilizantes para o Brasil. São exemplos Marrocos, EUA, Peru e China para a oferta de fosfato; e Rússia, Canadá, Alemanha, Bielorrússia, Jordânia e Israel para potássio.

Durante a visita de Bolsonaro à Rússia, no mês passado, o presidente acertou com o presidente russo Vladimir Putin que o Brasil seria devidamente abastecimento de fertilizantes. No entanto, há dúvidas se esse acordo será mesmo cumprido, com a adoção de sanções econômicas contra Moscou, por causa das operações militares na Ucrânia. Há incertezas quanto ao transporte dos produtos e até mesmo o pagamento.

O Brasil é responsável por cerca de 8% do consumo global de fertilizantes, atrás apenas de China, Índia e Estados Unidos. O principal nutriente aplicado no Brasil é o potássio — que tem Rússia e Bielorrússia na lista de principais fornecedores — com 38%, seguido por fósforo, com

33%, e nitrogênio, com 29%. Soja, milho e cana-de-açúcar respondem por mais de 73% do uso desses produtos.

“No entanto, mais de 80% dos fertilizantes utilizados no País são importados, evidenciando um elevado nível de dependência externa em um mercado dominado por poucos fornecedores. Essa dependência deixa a economia brasileira, fortemente apoiada no agronegócio, vulnerável às oscilações do mercado internacional de fertilizantes”, destaca um trecho que explica o novo plano.

Para monitorar as ações, será criado o Conselho Nacional de Fertilizantes e Nutrição de Plantas (CONFERT). Formado por representantes de diversas áreas do governo, o órgão terá caráter consultivo e deliberativo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

EMIRADOS ÁRABES UNIDOS PEDEM QUE OPEP+ AUMENTE PRODUÇÃO PARA CONTER PREÇOS DO PETRÓLEO

Mudança de posição pode colocar o país contra os membros da aliança liderada pela Arábia Saudita e pela Rússia

Por Bloomberg News



Plataforma de petróleo no Golfo do México
Foto: Henry Romero / Reuters

NOVA YORK — Os Emirados Árabes Unidos pedirão a outros integrantes da Opep+ que aumentem o nível de produção de petróleo mais rapidamente, devido à guerra na Ucrânia, uma reviravolta dramática de posição que pode colocar o país contra os membros da aliança liderada pela Arábia Saudita e pela Rússia.

Como é lá fora: No mundo inteiro, países adotam medidas para conter alta da gasolina e do gás

“Nós somos a favor do aumento da produção e encorajaremos a Opep a considerar níveis mais altos de produção”, disse Yousef al-Otaiba, embaixador dos Emirados Árabes Unidos em Washington, em comunicado divulgado nesta quarta-feira, segundo noticiou em primeira mão o jornal Financial Times.

Após a publicação do comunicado, o petróleo tipo Brent ampliou suas perdas, caindo 11,91% por volta das 15h (hora de Brasília), sendo negociado a US\$ 112,74 o barril.

Não ficou claro, porém, se os Emirados Árabes Unidos consultaram outros membros da Opep+. Procurado, o Ministério do Petróleo da Arábia Saudita ainda não se manifestou.

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo e seus aliados até agora resistiram aos apelos da Casa Branca e de outros grandes consumidores de petróleo para aumentar a produção mais rapidamente, argumentando que o recente aumento dos preços para quase US\$ 140 o barril, em Londres, é impulsionado por tensões geopolíticas, e não uma verdadeira escassez de oferta.

Em sua reunião mais recente, o cartel passou apenas 13 minutos analisando o mercado antes de decidir manter seu plano de aumentos graduais de produção. Não houve discussão sobre a principal causa dos preços altos: a invasão da Ucrânia pela Rússia.

Qualquer proposta para aumentar a produção, especialmente se for vista como uma ajuda às nações ocidentais em seus esforços para se livrar do petróleo russo, tem o potencial de criar tensões dentro da OPEP+.

Em uma ligação feita na semana passada com o príncipe herdeiro saudita Mohammed bin Salman, o presidente da Rússia, Vladimir Putin, condenou quaisquer medidas destinadas a “politizar o fornecimento global de energia”. Desde então, o Kremlin ameaçou reduzir as exportações de energia para a Europa em retaliação às sanções impostas pelos EUA e aliados.

Limite de produção mais generoso

A última vez que os Emirados Árabes Unidos pediram uma mudança na política de produção da OPEP+ foi em julho de 2021, quando o país estava pressionando por uma cota de produção individual mais alta. A Arábia Saudita inicialmente rejeitou a proposta e a briga ameaçou romper a aliança.

Eventualmente, um compromisso foi alcançado, dando aos Emirados Árabes Unidos um limite de produção mais generoso e resultando no plano atual do grupo de adicionar 400 mil barris por dia ao mercado a cada mês, um número acertado pelos países antes da invasão de Moscou à Ucrânia, para retomar gradualmente os níveis de produção pré-pandemia..

A Casa Branca vem pressionando que os principais exportadores aumentem a produção para ajudar a reduzir os preços, um esforço que deve se intensificar nos próximos dias após a decisão de banir as importações do petróleo russo.

Os contratos futuros de petróleo Brent podem subir para US\$ 240 o barril neste verão se os países ocidentais impuserem sanções mais amplas às exportações de petróleo russo, de acordo com consultores do setor Rystad Energy AS.

O colapso da oferta seria a maior escassez potencial de oferta de petróleo desde a Guerra do Golfo de 1990, quando os preços do petróleo dobraram, escreveu em nota o chefe de mercados de petróleo da Rystad, Bjornar Tonhaugen.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

CORTE NOS EMBARQUES DO PETRÓLEO RUSSO JÁ É O 5º MAIOR NO MERCADO GLOBAL DESDE A SEGUNDA GUERRA

Goldman Sachs estima que 3 milhões de barris por dia tenham deixado de abastecer a economia mundial. Na Revolução Iraniana, impacto foi de 5,6 milhões

Por Bloomberg



Navio-tanque de petróleo ancorado no Porto de Jacarta, Indonésia. Ruptura no fornecimento global é um dos maiores em décadas Foto: Dimas Ardian / Bloomberg

CINGAPURA — Os embarques de petróleo russo para o exterior já foram reduzidos à metade no mês de março, antes mesmo da entrada em vigor da nova rodada de sanções americanas.

Com isso, a guerra na Ucrânia já representa o quinto pior episódio de ruptura no fornecimento global de petróleo desde a Segunda Guerra Mundial, segundo estimativas do Goldman Sachs.



Apesar de não haver dados disponíveis que apontem com precisão o quanto de petróleo e derivados deixaram de ser embarcados por via marítima a partir da Rússia desde que teve início a guerra, o Goldman calcula uma queda de mais de metade no volume exportado por mar.

Ou seja, uma ruptura de 3 milhões de barris por dia de petróleo e derivados. É a quinta maior queda no fornecimento global, no intervalo de um mês, desde a Segunda Guerra.

Veja abaixo os principais momentos históricos de ruptura no mercado mundial de petróleo e em quanto caiu o abastecimento diário no momento de ápice da crise no setor:

- **Revolução Iraniana (1978): 5,6 milhões de barris**
- **Primeiro Choque do Petróleo (1973): 4,3 milhões de barris**
- **Primeira Guerra do Golfo (1990): 4,3 milhões de barris**
- **Guerra Irã x Iraque (1980): 4,1 milhões de barris**
- **Invasão da Ucrânia pela Rússia (2022): 3 milhões**
- **Greve geral na Venezuela (2002): 2,3 milhões**
- **Guerra do Iraque (2003): 2,3 milhões**
- **Embargo ao petróleo do Iraque (2001): 2,2 milhões**
- **Crise do Suez (1956): 2 milhões**
- **Guerras dos Seis Dias (1967): 2 milhões**
- **Guerra civil na Líbia (2011): 1,6 milhão**
- **Tempestade de inverno no Texas (2021): 1,5 milhão**

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SENADO ADIA VOTAÇÃO DOS PROJETOS DOS COMBUSTÍVEIS PARA AMANHÃ

Brasília - O Senado adiou, pela segunda vez, a votação dos projetos de lei relacionados ao preço dos combustíveis. O pacote voltará à pauta do plenário nesta quinta-feira, 10, mas há pressão para a deliberação ficar para a próxima semana.

Conforme o Broadcast Político publicou mais cedo, o Senado cobrou do governo uma reedição do decreto que reduziu o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em 25% como condição para votar o projeto que muda a cobrança do ICMS sobre os combustíveis, proposta defendida pela equipe econômica.

A redução do IPI impacta a receita de Estados e municípios, que se mobilizam também contra a alteração no ICMS. O impasse se transformou em um cabo de guerra no Congresso em meio à tentativa do governo Jair Bolsonaro de conceder um subsídio ao preço dos combustíveis.

O Palácio do Planalto pressiona os governadores para reduzirem as alíquotas do imposto estadual. Os governos regionais, por outro lado, não querem abrir mão de arrecadação em ano eleitoral.

Outra proposta na pauta cria uma conta de estabilização dos preços, projeto rejeitado pela equipe econômica do governo. O Ministério da Economia pediu uma série de alterações para desidratar a proposta e submeter a medida ao espaço fiscal e orçamentário.

De acordo com os senadores, o pacote só será votado com as duas propostas. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu a aprovação das medidas como "solução

urgente” para a alta dos preços dos combustíveis no País. “Ainda que o governo não queira, será apreciado o PL 1472 (conta de estabilização”, disse o senador, ao anunciar o adiamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

GOVERNO DO RIO AVANÇA EM NEGOCIAÇÃO COM NASDAQ PARA ABRIR BOLSA DE ATIVOS VERDES NO 2º SEMESTRE

O protocolo de intenções assinado pelo governo prevê a criação, nos próximos 90 dias, de um grupo de trabalho para discutir as medidas propostas e um projeto-piloto para a instalação da plataforma

Por Bruno Villas Bôas, O Estado de S.Paulo

RIO - O governo do Rio assinou um protocolo de intenções com a Nasdaq, a maior bolsa eletrônica dos EUA, e a Global Environmental Asset Platform (GEAP), em Nova York, para implantar uma plataforma de negociações de créditos de carbono na capital fluminense.

O protocolo de intenções prevê que será criado, nos próximos 90 dias, um grupo de trabalho para discutir as medidas propostas e um projeto-piloto para a instalação da plataforma, que negociaria também a compra e venda de outros ativos ambientais, como energia, clima e florestas.

De acordo com o governo do Estado, após o período de avaliação, será instalada uma subsidiária brasileira da Nasdaq no Rio. A expectativa do governo estadual é que a bolsa de ativos ambientais comece a funcionar no segundo semestre.

“Há expectativa que o potencial econômico ambiental do Rio alcance um estoque de CO2 de 73 milhões de toneladas, representando R\$ 25 bilhões. E cada tonelada desse ativo ambiental pode custar em média US\$ 5”, disse o governador do Rio, Claudio Castro, que participou da assinatura do protocolo em Nova York na terça-feira.



Governo do Estado espera, após período de avaliação, instalar uma subsidiária brasileira da Nasdaq no Rio Foto: Foto: Brendan McDermid/Reuters - 26/1/2022

A parceria prevê também intercâmbio de informações para a implementação de políticas públicas para certificar, emitir e negociar créditos de carbono. É o caso, por exemplo, da entrega de créditos ambientais a contribuintes que quitarem seus débitos do IPVA.

O secretário municipal de Fazenda do Rio, Pedro Paulo Carvalho, que também participou do evento, disse que o objetivo é “competir com o mercado tradicional de ações de São Paulo, mas buscar esse mercado de ativos financeiros sustentáveis e também de criptoativos”.

A Prefeitura do Rio já anunciou o estabelecimento de um mercado voluntário de crédito de carbono, a chamada Bolsa Verde. A iniciativa prevê políticas de estímulo para a criação de um ecossistema de investimentos verdes, formado por empresas certificadoras, desenvolvedoras de projetos sustentáveis e consultorias ambientais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

GOVERNO APOSTA EM CORTE DE IMPOSTO E REAJUSTE ESCALONADO DA PETROBRAS PARA CONTER PRESSÃO NOS PREÇOS

Solução pode ser adotada para diminuir a pressão sobre a gasolina e o diesel enquanto o governo avalia outras propostas como a de subsidiar os preços

Por Adriana Fernandes, Eduardo Gayer e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Sem ter nas mãos uma bala de prata para conter o impacto da alta do petróleo no mercado internacional, o governo optou em ganhar tempo e colocar as suas fichas na redução dos impostos sobre combustíveis antes de decidir pela adoção de um subsídio temporário para que a Petrobras segure o reajuste de preços para os consumidores.

O subsídio pode custar em torno de R\$ 12 bilhões por mês e a estratégia é esperar o efeito da queda dos impostos na bomba.

Nas reuniões de ministros com o presidente Jair Bolsonaro para encontrar uma saída, o governo também discutiu a possibilidade de a Petrobras escalonar os reajustes e não aumentar toda a defasagem de preços de uma só vez.



Jair Bolsonaro, presidente da República; governo procura soluções para que consumidor não sinta a alta dos preços dos combustíveis Foto: Ueslei Marcelino/ Reuters

Nesse cenário, o reajuste seria feito numa velocidade menor. Por exemplo, se a empresa precisar subir R\$ 1,80 para acompanhar o preço do petróleo, a ideia é que a Petrobras possa fazer um aumento menor inicialmente, deixando o restante do repasse para um segundo momento com a empresa administrando os seus

contratos.

Nesse período, o preço dos combustíveis na bomba pode ficar menor com os impostos que serão reduzidos podendo levar a uma queda em torno de R\$ 0,70 no diesel na bomba para o consumidor.

A estratégia dá tempo para o governo monitorar os desdobramentos do preço do mercado internacional enquanto o cenário da guerra na Ucrânia e os efeitos das sanções comerciais à Rússia fiquem mais claros. A expectativa é de que os efeitos da desoneração possam diminuir a pressão. Bolsonaro não bateu o martelo pela adoção do subsídio, mas fontes do Palácio do Planalto informam que proposta não saiu da mesa.

Balançando no cargo, o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, insistiu nas reuniões em Brasília da necessidade da aprovação do subsídio e dos riscos de os dirigentes da empresa serem responsabilizados por perdas à empresa se não seguirem a política de paridade de preços internacionais, prevista no seu estatuto.

Silva e Luna alertou aos ministros para o risco de desabastecimento num cenário de preços artificiais, principalmente de diesel, produto que depende de importação. Ele avisou que não tem apego ao cargo e que não adotará medidas que ponham em risco a credibilidade e as finanças da empresa.

Como mostrou o Estadão, cerca de 300 navios com óleo diesel anualmente chegam aos portos brasileiros, com uma média de 1,5 bilhão de litros por mês. Sem poder repassar a alta do preço internacional para os postos de abastecimento, as importações podem ser suspensas, até que o mercado se normalize.

Congresso

Para essa estratégia de ganhar tempo dar certo, o governo vai precisar do apoio do Congresso na aprovação do projeto de lei complementar 11. O projeto altera a forma de cobrança do ICMS (tributo cobrado pelos Estados) incidente sobre os combustíveis. Esse projeto estabelece a cobrança do ICMS por litro de combustível (não mais sobre o preço final) e institui o modelo de tributação monofásica, em apenas uma fase de comercialização.

O PLP 11 será votado com ajustes para incluir a isenção do PIS e Cofins do diesel, com custo estimado de cerca de R\$ 18 bilhões para os cofres da União. Entre os ajustes previstos, está uma regra de transição para a mudança. Não há acordo para a criação de um fundo de estabilização, com recursos do Tesouro para funcionar como um amortecedor da alta de preços. O projeto sofre resistências dos Estados, que defendem a mudança da política de preços da Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

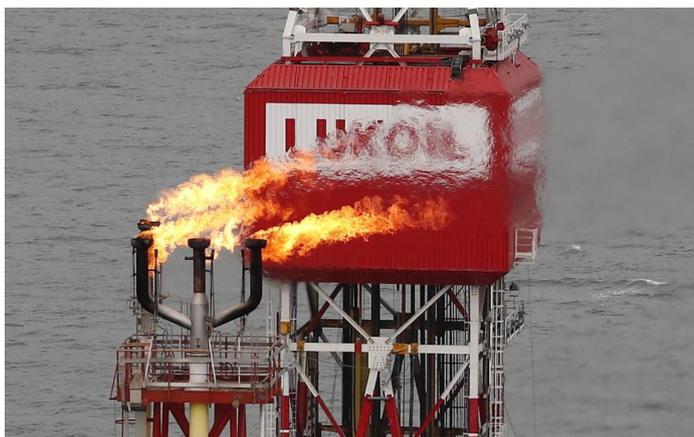
PETRÓLEO CAI MAIS DE 12% E DÓLAR FECHA EM QUEDA, A R\$ 5,01, EM DIA DE RECUPERAÇÃO NOS MERCADOS

Novos acenos à diplomacia no conflito entre Rússia e Ucrânia motivam os investidores a procurarem ativos de mais risco; Ibovespa está acima dos 113 mil pontos

Por Letícia Simionato, O Estado de S.Paulo

O petróleo teve um dia de forte queda nesta quarta-feira, 9, com a notícia de um possível cessar-fogo e os esforços de exportadores de commodity de contornar a dependência desse ativo vindo da Rússia. Nesta quarta, membros da Agência Internacional de Energia já liberaram 62,7 milhões de barris de maneira emergencial de seus estoques, em meio aos esforços de países produtores para elevar a oferta e fazer o contraponto à Rússia.

O barril do WTI para abril fechou em queda de 12,12%, cotado a US\$ 108,70 em Nova York, e o do Brent - cotado em Londres e utilizado como referência da Petrobras - para maio fechou em queda de 13,16%, a US\$ 111,14.



Campo de exploração de petróleo na Rússia; EUA decidiram banir importações de petróleo e gás natural russos Foto: Maxim Shemetov/Reuters - 16/10/2018

Já o dólar fechou em queda de 0,84%, cotado a R\$ 5,0106 no mercado à vista após, mais cedo, ter chegado a R\$ 4,9851. A taxa para o Contrato de Depósito Interfinanceiro (DI) para 2025 descia a 12,095% ante 12,382% do ajuste da véspera.

Bolsa

Os investidores têm buscado ativos de risco, em meio a novos acenos à diplomacia no conflito entre Rússia e Ucrânia. Os principais índices das Bolsas em Nova York engrenaram forte alta, refletindo positivamente no Ibovespa, enquanto o dólar perde força frente ao real e chegou a ficar abaixo de R\$ 5.

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, afirmou estar preparado para fazer concessões em prol do fim da guerra com a Rússia. Ele havia sido questionado se pode reconhecer a região de Donbass como independente e a Crimeia como parte da Rússia, duas das exigências de Vladimir Putin para remover as tropas do território ucraniano.

O Ibovespa fechou em alta de 2,43%, a 113.900,34 pontos. Em NY o Dow Jones subiu 2%, o S&P500, 2,57% e Nasdaq 3,59%.

Entre as várias ações que sobem fortemente na esteira do bom humor global, destaque para os ativos ligados à tecnologia, como o Banco Inter, que alça altas de 16,45% (Units) e 16,01% (PN), negociada há pouco, na cotação máxima do dia: R\$ 6,49. No mesmo núcleo de empresas de crescimento, Locaweb sobe 7,57% e Méliuz, 7,32%, negociadas a R\$ 9,21 e R\$ 2,22, respectivamente.

Europa

As principais Bolsas da Europa fecharam em alta robusta. O índice pan-europeu Stoxx 600 subiu 4,68%, a 434,45 pontos.

A Bolsa de Londres fechou em alta de 3,25%, a 7.190,72 pontos, na máxima do pregão. A Bolsa de Frankfurt, subiu 7,92%, a 13.847,93 pontos, também no maior nível do dia. Em Paris, a alta foi de 7,13%, a 6.387,83 pontos, na máxima do dia. Em Milão, o ganho foi de 6,94%, a 23.889,49 pontos, enquanto em Madri subiu 4,88%, a 8.163,10 pontos, de acordo com cotação preliminar. Lisboa subiu 2,35%, a 5.597,13 pontos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

PARA BILL ACKMAN, MEGAGESTOR DE WALL STREET, 3ª GUERRA MUNDIAL JÁ PODE TER COMEÇADO

Por Altamiro Silva Júnior e Aline Bronzati



Bill Ackman, dono da Pershing Square: “precisamos estar preparados” Foto: REUTERS/Mike Blake

Com mais de US\$ 13 bilhões sob gestão, o megagestor de Wall Street, Bill Ackman, comparou a invasão da Rússia à Ucrânia ao início da III Guerra Mundial. “Em janeiro de 2020, tive pesadelos com o potencial de uma pandemia, mas todos pareciam pensar que eu estava louco. Estou tendo pesadelos semelhantes agora. A Terceira Guerra Mundial provavelmente já começou, mas demoramos a reconhecê-la. Putin invadiu a Ucrânia e não está indo bem”, escreveu ele, em seu perfil, numa rede social.

Ackman pediu na semana passada que a Casa Branca considere uma intervenção militar na Ucrânia. “Espero que a Rússia pare esse ataque, mas não vejo como Putin vai salvar sua cara. Precisamos estar preparados para o que vem a seguir, o que significa que precisamos começar a pensar em intervir militarmente”, escreveu o gestor no Twitter.

Nas mudanças recentes em sua carteira, Bill Ackman, dono da gestora Pershing Square Capital Holdings, ganhou os holofotes ao comprar uma fatia de US\$ 1,1 bilhão na Netflix e voltar a investir na Canadian Pacific Railway. Entre outras apostas do megainvestidor estão a Domino’s Pizza, a rede internacional de hotéis Hilton e a Restaurant Brands International, companhia dona de marcas como o Burger King.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

BANCO CENTRAL TEM DE PRIORIZAR O EFEITO DO CHOQUE DE OFERTA SOBRE A INFLAÇÃO

Forte aumento nos custos de energia e de alimentos significa que o processo de desinflação vai ser bem mais lento do que o BC imaginava

Por Fábio Alves, O Estado de S.Paulo*

Um dos impactos econômicos da invasão da Ucrânia pela Rússia foi o de causar um choque adverso de oferta de grande intensidade, com a disparada nos custos de matérias-primas e insumos, como petróleo e gás natural, trigo e outros grãos, além de fertilizantes.

Como no resto do mundo, o Brasil vai enfrentar novamente neste ano forte elevação nos preços de alimentos, repetindo o que aconteceu em 2021. É cada vez mais provável, portanto, que a inflação de 2022 supere 6%, bem acima do teto da meta deste ano, de 5%. E também que, para 2023, as projeções de analistas comecem a migrar em direção a um IPCA de 4%, enquanto a meta é de 3,25%.



Plataforma de petróleo na Rússia. Sanções ao país vão pressionar os bancos centrais de todo o mundo, incluindo o do Brasil. Foto: Sergei Karpukhin/Reuters - 25/3/2015

O forte aumento nos custos de energia e de alimentos, num momento em que a inflação de serviços começa a subir, significa que o processo de desinflação vai ser bem mais lento do que o Banco Central imaginava. Em outras palavras: a taxa anual do IPCA vai ficar por mais meses ao redor de 10%. Isso é um problema numa

economia com mecanismos de indexação praticamente automáticos.

Com uma inflação rodando em dois dígitos por mais tempo, a cada mês, rodadas de negociações salariais de diferentes categorias profissionais resultam em dissídios refletindo esse patamar de preços nos 12 meses anteriores. Ou seja, o repasse maior aos preços e salários dificulta a inflação ceder em direção à meta. E as expectativas de inflação de curto e médio prazos pioram.

Tradicionalmente, os bancos centrais não reagem a choques de oferta, mas apenas aos seus efeitos secundários aos preços, justamente porque eles aumentam o risco de pressionar as expectativas inflacionárias e, por tabela, levar a uma espiral nos salários, entre outros custos. Muitos analistas advertem que o choque de oferta em curso terá também um impacto recessivo, reduzindo a renda disponível dos consumidores via preços de combustíveis mais caros.

Alguns dirigentes do Banco Central Europeu (BCE), por exemplo, já se mostram receosos em retirar os estímulos monetários atuais com medo de uma recessão na zona do euro por causa das sanções à Rússia pelo conflito na Ucrânia. Nos Estados Unidos, a aposta de alta de juros pelo Federal Reserve (Fed, o banco central americano) chegou a 0,50 ponto porcentual, mas foram revisadas para 0,25 ponto, muito em razão do impacto econômico da guerra.

Todavia, as expectativas de inflação estão relativamente ancoradas na Europa e nos EUA. Esse não é o caso do Brasil. Assim, o BC, por aqui, terá de priorizar o efeito sobre a inflação, mais do que sobre a economia, desse choque de oferta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO TEM FORTE QUEDA COM COMENTÁRIOS DE ZELENSKY E POSSÍVEL AUMENTO DE PRODUÇÃO DA OPEP

O contrato do petróleo Brent para maio fechou em queda de 13,15%, a US\$ 111,14 por barril, no maior recuo diário da referência global da commodity em quase dois anos

Por André Mizutani, Arthur Cagliari e Eduardo Magossi, Valor — São Paulo

Os contratos futuros do petróleo fecharam a sessão desta quarta-feira (9) em forte queda, com a referência global da commodity, o Brent, anotando a sua maior queda diária em quase dois anos. O recuo ocorre após o fechamento mais elevado para os preços do petróleo desde 2008, com os investidores demonstrando um certo alívio depois que o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, sinalizou que poderia abrir mão de aderir à Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

O contrato do petróleo Brent para maio fechou em queda de 13,15%, a US\$ 111,14 por barril hoje, anotando um recuo mais acentuado desde abril de 2020, quando os temores sobre a destruição da demanda causada pela pandemia de covid-19 derreteram os preços da commodity. O contrato do WTI para abril, por sua vez, caiu 12,12%, a US\$ 108,70 por barril, anotando a maior queda diária desde novembro o ano passado.

Mesmo com as quedas desta quarta, no entanto, ambas as referências do petróleo seguem nas máximas desde 2008, depois de dispararem nas últimas semanas, em meio aos temores em torno das sanções contra a Rússia. Ontem, os EUA e o Reino Unido anunciaram a proibição de importações de petróleo russo, alimentando os temores.

A pressão altista recebeu algum alívio depois que Zelensky disse, em entrevista à "ABC News" na noite de segunda-feira, que pode abrir mão de uma adesão à Otan, o que poderia ajudar as negociações de paz entre a Ucrânia e a Rússia a progredir.

Hoje também surgem leituras de que o boicote americano e britânico ao petróleo russo pode ter menos impacto no mercado do que o imaginado. "Os Estados Unidos têm sido um comprador marginal dos chamados óleos não processados [russos], que provavelmente podem substituir facilmente por alternativas. Da mesma forma, a proibição do Reino Unido só se aplicará neste ano, o que dá tempo suficiente para ajustar a oferta", escreveu Nobert Rücker, chefe de pesquisa do Julius Baer.

"O mundo não está ficando sem petróleo. Hoje estamos testemunhando uma crise de preços, não uma crise de oferta. É provável que os fluxos de petróleo russos se recuperem um pouco ao longo do tempo, mas o provável corte duradouro de volumes e os prováveis descontos de preços altos devem permanecer economicamente muito dolorosos para o país."

Os Emirados Árabes Unidos também anunciaram que pedirão aos outros integrantes da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) que elevem os níveis de produção da commodity em um esforço para conter a disparada dos preços causada pela invasão da Ucrânia e pelas sanções contra a Rússia.

Yousef al-Otaiba, embaixador do país em Washington, confirmou a decisão de pedir um aumento de produção aos demais países da Opep em um comunicado enviado ao jornal britânico "Financial Times".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/03/2022

MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,7% NO PORTO DE QINGDAO, PARA US\$ 158,79 A TONELADA

Ainda assim, a commodity exibe valorização de mais de 30% no acumulado de 2022
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Foto: Agência Vale

Os preços do minério de ferro seguiram em trajetória de correção no mercado à vista, em meio à fraca atividade comercial nos portos chineses e ao desempenho negativo dos contratos futuros.

No Porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com baixa de 1,7%, para US\$ 158,79 a tonelada, reduzindo a 15% os ganhos acumulados em março.

Ainda assim, a commodity exibe valorização de mais de 30% no acumulado de 2022, de volta aos níveis de preço vistos há seis meses no mercado transoceânico.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados, para entrega em maio, recuaram 1,1%, a 836 yuan por tonelada, acompanhando a correção nos contratos de aço.

A escalada dos preços do níquel na véspera trouxe mais instabilidade ao mercado de aço inoxidável. Hoje, os contratos para abril recuaram 4,2%, a 20.655 yuan por tonelada, com analistas indicando que os níveis de preço atuais não são justificados.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/03/2022

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO QUER CORTAR TRIBUTO DE FRETE PARA REDUZIR CUSTO DE COMBUSTÍVEIS E FERTILIZANTES

Taxa sobre operações marítimas cairia em um terço, a um custo anual de R\$ 4 bilhões
Por Fábio Pupo

BRASÍLIA - Em meio à escalada nos preços de petróleo e fertilizantes, pressionados pela guerra na Ucrânia, o governo brasileiro planeja um corte na tributação do frete marítimo para tentar reduzir custos de importação.

O Ministério da Economia pretende estabelecer, por meio de um decreto, um corte linear de aproximadamente um terço no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) –um tributo criado nos anos 1980 para incentivar a indústria naval nacional.

A medida tem custo calculado em aproximadamente R\$ 4 bilhões por ano e não há necessidade de compensação orçamentária porque a redução poderá ser usufruída por todos os setores. A Lei de Responsabilidade Fiscal só exigiria um balanceamento no caso de o corte tributário ser restrito a um grupo ou segmento.

Petróleo dispara com guerra na Ucrânia

Evolução mensal da cotação do barril tipo Brent desde 2007



24.fev.22 - Rússia invade Ucrânia : 99,08

Fonte: Bloomberg

A iniciativa começou a ser estudada antes da guerra na Europa, em meio às discussões do projeto de lei da BR do Mar (que alterou regras de cabotagem no país), mas membros do governo confirmam à Folha que a implementação está sendo acelerada agora por causa do conflito e os efeitos sobre os preços no país.

O AFRMM incide sobre o produto desembarcado nos portos, seja de origem internacional ou de outras regiões brasileiras (por exemplo, por meio da navegação de cabotagem). Apesar disso, praticamente todo o valor arrecadado é oriundo das operações de importação.

Os combustíveis são os que mais contribuem para a arrecadação com o tributo (cerca de 18%), seguidos por cargas transportadas por contêineres (cerca de 17%) e adubos e fertilizantes (cerca de 13%). Outros produtos têm representatividade menor.

A proposta desenhada até agora estabelece um corte linear de 33,9% no AFRMM, sendo que há diferentes percentuais resultantes conforme a origem. Na navegação de longo curso internacional, por exemplo, a alíquota cairia de 25% para 16,5%; na de longo curso nacional, de 25% para 16,5%; na de cabotagem, de 10% para 6,6%.



Movimento no Tecon Santos, terminal de contêineres da Santos Brasil - Eduardo Anizelli/Folhapress

O AFRMM é considerado pelo Ministério da Economia um tributo que não contribui para a atividade. Primeiro porque beneficiaria poucos estaleiros nacionais (80% dos recursos vão para um conjunto de aproximadamente 20 empresas) e segundo porque estabeleceria uma forma de protecionismo à indústria nacional (ao taxar os produtos que chegam via mar).

Apesar de os combustíveis serem os maiores geradores de AFRMM, o Ministério da Economia vê um impacto mais significativo do tributo sobre a produção de alimentos. A estimativa da pasta é que o AFRMM custe aos agricultores por volta de R\$ 450 milhões ao ano na importação dos fertilizantes.

A CNA (Confederação Nacional da Agricultura), que vinha desde a pandemia pedindo mudanças no AFRMM, comemora a medida. A entidade estima que fertilizantes e defensivos representam de 30% a 50% do custo de produção e classifica a escalada recente dos preços como "avassaladora".



De acordo com a CNA, a ureia aumentou 300% no ano passado, o potássio encareceu 170% e o fosfato dobrou de preço. Ainda de acordo com a entidade, os principais nutrientes aplicados no país são potássio (38% do total), cálcio (33%) e nitrogênio (29%).

Dos 35 milhões de toneladas de fertilizantes usados anualmente nas lavouras brasileiras, 74% têm origem no exterior. Rússia e Belarus, grandes exportadores, estão com as vendas afetadas em razão da guerra.

A CNA afirma que a cultura da soja lidera a demanda por fertilizantes com mais de 40% do total usado, seguida por milho, cana, café e algodão.

A conclusão do Ministério da Economia é que o AFRMM onera muito o frete de transporte, principalmente em itens que compõem a cesta básica ou afetam seu custo, como grãos, farinha de trigo, adubos e fertilizantes.

Cálculos da Economia apontam que a extinção do tributo reduziria o custo da cesta básica em 4,4%. A medida e outras similares em discussão são vistas internamente como os primeiros passos rumo a uma possível eliminação do AFRMM.

O ministro Paulo Guedes (Economia) tem colocado em prática diferentes medidas de corte tributário. Em sua visão, é melhor devolver os ganhos em receita obtidos em forma de impostos à sociedade do que inchar o Estado e dar margem a políticas questionáveis.

"Esse excesso de arrecadação não é para inchar a máquina de novo. Preferimos transformar esse ganho de arrecadação em redução de impostos para milhões de brasileiros", disse o ministro no mês passado ao anunciar um corte de 25% no IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).

O Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore) reagiu à medida dizendo que o setor vai ser afetado. "Isso prejudica a indústria, pois são recursos usados há mais de 50 anos pelas empresas", diz Sergio Bacci, vice-presidente da entidade.

Ele reconhece que os recursos do Fundo de Marinha Mercante não estão sendo usados de forma significativa atualmente e que há bilhões em dinheiro em estoque, mas afirma que isso é resultado de uma política de governo que não dá prioridade à indústria nacional. Ele diz que a Petrobras, forte contratante dos estaleiros brasileiros na era petista, agora encomenda seus navios da Ásia.

Para ele, o Ministério da Economia está usando o cenário de inflação para justificar uma medida que seria adotada de qualquer forma e prova disso seria que até a cabotagem teria suas tarifas reduzidas pela medida. "Estão querendo colocar a culpa nos fertilizantes", diz ele.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 09/03/2022

RECEITA FEDERAL ENCONTRA MAIS DE UMA TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

A droga apreendida foi avaliada em US\$ 50 milhões

A Receita Federal apreendeu mais de uma tonelada de cocaína no porto de Santos, no litoral paulista, nesta terça-feira (8). A droga estava escondida em cargas de produtos que seriam transportados para o exterior. Segundo a Receita, diversas equipes do órgão participaram da apreensão.

A cocaína encontrada foi avaliada em US\$ 50 milhões (cerca de R\$ 250 milhões). Cães farejadores e imagens de escâneres foram utilizados na operação especial.



Cão farejador participa da operação da Receita Federal no porto de Santos - Receita Federal/Divulgação

A primeira carga de cocaína encontrada estava no meio de 76 toneladas de levedura que iriam para o porto de Antuérpia, na Bélgica. Segundo a Receita, a drogada estava em três contêineres. Foram encontrados 393 kg de cocaína.

A segunda carga foi misturada a mais de mil toneladas de açúcar, em sacas de rafia. Foram encontrados 612 kg de cocaína. O destino era o porto de Abdijã, na Costa do Marfim, com transbordo em Tenerife, nas Ilhas Canárias.

Entre 2016 e março de 2022, a Receita Federal apreendeu mais de 111 toneladas de cocaína no porto de Santos. Duas toneladas já foram apreendidas este ano.



No início de fevereiro, a Receita localizou 558 quilos de cocaína em uma carga de 151 toneladas de café acondicionada em sete contêineres.

Para chegar à droga, fiscais da Receita precisaram retirar 21,6 toneladas de café de um dos contêineres. O entorpecente seria transportado para a Alemanha.

Droga apreendida no porto de Santos pela Receita Federal - Receita Federal/Divulgação

Em setembro do ano passado, equipes da Polícia Federal apreenderam cerca de 155 quilos de cocaína escondidos em meio a um carregamento de açúcar no porto de Santos.

Os policiais tiveram de cavar por aproximadamente dez horas para encontrar a droga, que estava espalhada dentro da mercadoria, no interior de um navio graneleiro.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

SERÁ QUE A GUERRA NA UCRÂNIA TIRARÁ DOS TRILHOS A TRANSIÇÃO PARA A ENERGIA VERDE?

Enquanto a Europa corre para buscar alternativas ao petróleo e os preços disparam, o carvão pode ser o beneficiário

Por Leslie Hook / Neil Hume

LONDRES | FINANCIAL TIMES - No final da conferência de cúpula COP26 sobre o clima, realizada em novembro em Glasgow, os negociadores sentiram que algum progresso, ainda que frágil, havia sido obtido. Mais de 80% das emissões mundiais de poluentes estavam cobertas por promessas governamentais de atingir o chamado balanço zero –ou seja, o equilíbrio entre as emissões e a remoção de gases causadores do efeito estufa na atmosfera.

A conferência viu acordos cruciais sobre desflorestamento, emissões de metano e a produção de carvão. Pelo menos 23 países assumiram novos compromissos quanto a reduzir gradualmente o uso de carvão na geração de energia, até zerá-lo, e isso incluía países do Sudeste Asiático e da Europa.



Usina de carvão em Colônia, na Alemanha – Reuters

O acordo final entre os 197 países participantes continha uma cláusula de redução nos subsídios aos combustíveis fósseis, a despeito da discussão feroz que havia surgido sobre se o carvão deveria ser "minimizado" ou "eliminado". Mas a direção do percurso era clara, disse Alok Sharma, presidente da COP26. "Os países estão dando as costas ao carvão", ele afirmou. "O fim do carvão está à vista".

Passados quatro meses, o quadro da energia mundial mudou significativamente – e não na direção que Sharma e os demais negociadores da COP desejavam.

Longe de cair, o uso mundial do carvão disparou para níveis recorde nos primeiros meses do ano, gerando uma alta de emissões, e as instalações que geram energia limpa ficaram abaixo do nível necessário para atingir as metas climáticas.

E isso tudo antes que a Rússia invadisse a Ucrânia, precipitando uma crise mundial de energia que forçou países, especialmente na Europa, a buscar maneiras de se libertar rapidamente do gás natural e petróleo russos, e reconsiderar os cronogramas quanto às suas promessas de reduzir o uso de combustíveis fósseis.

O economista Dieter Helm, professor de política energética na Universidade de Oxford, diz que o abandono dos combustíveis fósseis jamais pareceu tão complicado. "A transição energética já estava enfrentando problemas – 80% da energia do planeta continua a vir de combustíveis fósseis", ele diz.

"Antecipo que, em curto prazo, os Estados Unidos elevarão sua produção de petróleo e gás natural, e o Mar do Norte pode receber novos investimentos", ele afirma. Além disso, o consumo de carvão pela União Europeia também pode crescer, acrescenta.

Os líderes europeus estão encorajando a União a acelerar a transição para a energia renovável em resposta à guerra. Em uma reunião para discutir a estratégia geral de energia da União Europeia esta semana, a expectativa é de que eles pressionem por uma resposta verde.

"Estamos determinados a limitar a capacidade de [Vladimir] Putin para financiar sua guerra atroz", tuitou Ursula von der Leyen, presidente da Comissão Europeia, no final de semana. "A União Europeia precisa se livrar de sua dependência quanto aos combustíveis fósseis".

A energia limpa, diz Christian Lindner, ministro das Finanças da Alemanha, deve ser considerada como "a energia da liberdade". O país planeja reduzir sua dependência das importações de energia russa ao acelerar os programas de energia renovável e chegar a 100% de energia limpa até 2035 (ainda que o chanceler [primeiro-ministro] Olaf Scholz tenha aceitado que, em curto prazo, o país tem pouca escolha a não ser continuar comprando petróleo e gás natural da Rússia).

Mas alguns especialistas dizem que a Europa e outros países já tinham perdido outra oportunidade gerada por uma crise, no caso a pandemia da Covid-19. "Dizem que nunca devemos desperdiçar uma boa crise. Mas acho que uma já tinha sido desperdiçada, com a pandemia", diz Thijs Van de Graaf, professor associado de Política Internacional na Universidade de Ghent (Bélgica).



Um recente estudo publicado pela revista científica Nature constatou que os países do Grupo dos 20 (G20) gastaram US\$ 14 trilhões em medidas de estímulo à economia em 2020 e 2021, mas que apenas 6% desse total foi alocado a áreas que resultariam em corte de emissões.

A crise atual ainda pode ser diferente, sugere Van de Graaf. "Muitas das estratégias para reduzir a dependência quanto à Rússia são semelhantes às medidas políticas que seriam desejáveis para reduzir emissões". Na Europa, ele aponta, a guerra está provocando uma disparada de investimentos na energia limpa. "Nos momentos em que temos esse tipo de crise, a transição [energética] pode receber um impulso adicional".

A questão é determinar se uma mudança com essa pode acontecer com rapidez suficiente para permitir que o mundo cumpra suas tênues metas climáticas —e se a instabilidade econômica causada pela guerra não provará ser um revés de longo prazo, em vez de um incentivo na direção da transição verde.

"O que aconteceu este ano foi a primeira crise de preços do balanço zero", diz Helm. "É a primeira indicação de o quanto a transição será custosa, e é necessária".

O RETORNO DO CARVÃO

Mesmo antes que guerra começasse, o carvão já estava desfrutando de uma recuperação, porque a recuperação econômica pós-pandemia levou a uma alta na demanda por energia.

Isso aconteceu até mesmo em países nos quais as metas ambientais eram ambiciosas. Nos Estados Unidos, a geração de energia a carvão foi maior em 2021, na presidência de Joe Biden, do que tinha sido em 2019 sob o então presidente Donald Trump, que se posicionou como aspirante a salvador da indústria do carvão no país. Na Europa, a geração de energia com o uso de carvão cresceu em 18% em 2021, a primeira alta em quase uma década.

A alta mundial na demanda resultou em lucros extraordinários para empresas como Glencore, Whitehaven Coal e Peabody Energy, esta última uma companhia até recentemente concordatária do Wyoming que agora planeja expandir sua produção, depois do trimestre mais lucrativo de sua história.

Jim Grech, presidente-executivo da Peabody, antecipa que este ano traga "um período de demanda elevada" por carvão, e alta continuada de preços.

A guerra na Ucrânia pode estimular ainda mais a demanda por carvão, pelo menos em curto prazo. Esse ponto foi admitido na semana passada pelo ministro alemão da Economia, Robert Habeck, que disse que a Europa pode se ver forçada a queimar mais carvão diante da agressão russa e da disparada nos preços do gás natural.

Os preços do gás natural atingiram o recorde de mais de 335 euros por megawatt/hora esta semana, e nessa cotação algumas usinas de energia economizam mais se queimarem carvão em lugar de gás natural, mesmo que o custo das emissões de carbono envolvidas na queima de carvão seja incluído no cálculo.

As preocupações de segurança energética também estão contribuindo, e alguns países, entre os quais a Itália, informaram que precisarão queimar mais carvão se quiserem reduzir as compras de gás natural russo.

A Agência Internacional de Energia (AIE) recentemente reconheceu essa tendência. "Quanto mais rápido as autoridades da União Europeia buscarem se afastar dos suprimentos russos de gás, maior a implicação potencial em termos de custos econômico e de emissões em curto prazo", informou a agência em um relatório na semana passada.



O conflito na Ucrânia está tendo impacto sobre o mercado mundial de carvão de outras maneiras, já que as exportações russas de carvão também foram colocadas em questão. À medida que bancos, seguradoras e companhias de navegação rejeitam a Rússia, os consumidores de carvão na Europa e na Ásia têm de vasculhar o mercado em busca de fontes alternativas de suprimento, o que eleva os preços, conduzindo-os na semana passada a mais de US\$ 400 por tonelada, ante US\$ 82 um ano atrás.

A esses preços, 2022 promete ser mais um ano de lucros recorde para o setor. A Rússia responde por cerca de 30% das importações europeias de carvão térmico, que é queimado em usinas de energia para gerar eletricidade.

O carvão também continua dominante na Ásia, especialmente na China, a maior emissora de poluentes no planeta. O país continua a construir usinas de energia novas acionadas a carvão, e as emissões cresceram em 4% no ano passado, o que equivale a um terço da alta mundial nas emissões. (Os Estados Unidos não ficaram muito atrás, respondendo por 22% do aumento mundial nas emissões em 2021.)

O aumento na demanda chinesa por energia em 2021, comparado a 2019, foi o equivalente a toda a produção de energia da Alemanha e França combinada. Este ano, Pequim planeja um crescimento de Produto Interno Bruto (PIB) da ordem de 5,5%, o que implica uma nova alta na demanda por energia.

Ainda que a China receba apenas 5% de seu gás natural e 10% de seu petróleo da Rússia, de acordo com dados da IHS Markit, o país não está isolado do choque mundial na energia.

"Se houver qualquer escassez de gás natural, a China pode ter de voltar a recorrer a um aumento em sua produção nacional de carvão –muitas vezes mencionada como uma última linha de defesa pelas autoridades do país", diz Xizhou Zhou, vice-presidente de energia e renováveis na IHS Markit.

Pequim prometeu limitar seu consumo de carvão até o final desta década, o que significa que seu consumo de carvão, e emissões, ainda devem continuar rescendo por alguns anos.

OBSTÁCULOS NO PERCURSO

A despeito desses revezes muitos executivos de energia acreditam que a transição para além dos combustíveis fósseis continua em curso, ainda que com menos rapidez e facilidade do que muita gente esperava.

"São obstáculos de percurso", diz Scott Mackin, sócio diretor do Denham Capital, um fundo de infraestrutura sustentável sediado em Boston. "O ímpeto ainda é forte quanto à transição energética, no quadro geral".

Por trás dos lucros recorde do setor de carvão está uma indústria em declínio estrutural. "O carvão está passando por um salto fantasma, em minha opinião", diz Mackin. "Não estamos vivendo uma era grandiosa na qual o carvão térmico vá se tornar melhor e mais passível de investimento".

O setor de carvão mais amplo em geral concorda –ou pelo menos as empresas europeias e americanas de capital aberto que fazem parte do setor o fazem. A trading de commodities Glencore diz que parte da razão para que os preços e lucros estejam tão altos no momento é o declínio estrutural, que significa falta de investimento em novos projetos de carvão e, com isso, uma queda na oferta.

A Glencore prometeu limitar sua produção de carvão a 150 milhões de toneladas anuais –mas esse número ainda permite uma alta de produção. No ano passado, a empresa produziu 100



milhões de toneladas de carvão, e este ano ela vai minerar cerca de 120 milhões de toneladas, depois de um acordo de compra da parte de seus sócios em uma mina na Colômbia.

Em prazo mais longo, o plano da empresa é reduzir a produção e por fim fechar suas minas de carvão na África do Sul, Austrália e Colômbia nas próximas três décadas e atingir balanço zero entre emissões e absorção de poluentes em 2050. Os planos contam com o apoio de seus grandes acionistas.

"Ninguém está construindo novas minas de carvão. Ninguém está obtendo capital para novas minas de carvão, mas o apetite por carvão continua saudável na Ásia", disse Gary Nagle, presidente-executivo da Glencore, a jornalistas, no mês passado, depois que a divisão de carvão da empresa anunciou receitas de mais de US\$ 5 bilhões antes dos juros, impostos, depreciação e amortização, em 2021.

Mas mesmo que a guerra na Ucrânia só signifique uma extensão de curto prazo para a retomada do carvão, ela coloca em risco o cronograma para chegar ao balanço zero – e esse cronograma já é apertadíssimo.

De acordo com o mapa de rota da AIE para o balanço zero, o uso de carvão precisa cair à metade nesta década para que o plano funcione. Enquanto isso, a geração de eletricidade precisa subir em 40% no mesmo prazo, de acordo com o cenário, que envolve reduzir as emissões a zero até 2050 e limitar a elevação da temperatura mundial a 1,5 grau centígrado neste século.

Fazer as duas coisas ao mesmo tempo –elevar a produção de eletricidade e reduzir a uso de carvão– vai exigir um imenso crescimento na energia renovável, especialmente a solar e eólica, e avanços na armazenagem de energia.

Mas no mesmo momento em que o carvão vive um grande retorno, a energia renovável enfrenta problemas. Devido a uma combinação de dificuldades logísticas e de problemas causados por guerras comerciais, nem a energia solar e nem a eólica parecem destinadas a crescer muito este ano, como precisaria acontecer para avanço rumo a um cenário de emissões zero.

Zhou diz que o processo está provando ser "uma transição não sincronizada", já que os renováveis não cresceram o bastante para substituir o carvão que precisa ser removido do sistema. "Há esse período desajeitado, antes que se possa realizar a transição completa para o abandono dos combustíveis fósseis".

Ele aponta para a grande alta na demanda por eletricidade em 2021, quando a economia mundial se recuperou da pandemia. "A demanda realmente surpreendeu a todos no ano passado".

"Os renováveis hoje não são capazes de responder a essas viradas [na demanda por energia] porque nossas baterias de armazenagem ainda não têm a capacidade requerida", diz Zhou. O baixo investimento em combustíveis fósseis também contribuiu para a volatilidade, ele acrescenta.

"O sistema em geral tem menos reservas para encarar esses altos e baixos", diz Zhou. "O conflito na Ucrânia foi mais um desses choques de oferta que testarão a resiliência dos sistemas de energia em transição".

UMA NOVA FORMA DE POLÍTICA

A velocidade com que a transição acontecerá é uma questão não só de economia mas de política. E em termos de negociações sobre o clima, a diplomacia que lubrificou as engrenagens do processo da COP por décadas pode tropeçar por conta da guerra.

O conflito significa que a cooperação mundial quanto à mudança do clima, que necessariamente precisa incluir grandes emissores de poluentes como a China e a Rússia, vai se tornar ainda mais difícil.

Os atos preços da energia podem tornar mais complicado para alguns países colocar em vigor políticas de energia limpa. Em um sinal da política conturbada que cerca a questão dos preços da energia, o líder direitista britânico Nigel Farage lançou um movimento antiecológico na semana passada que pede por um referendo nacional sobre a meta de emissões zero do Reino Unido.

Antes da conferência de cúpula climática COP27, que acontece no Egito no final deste ano, os países deveriam apresentar à ONU planos melhorados quanto ao clima. Os negociadores do clima dizem que isso é especialmente importante para grandes economias emergentes como a China e a Índia, cujos compromissos vigentes com relação ao clima não se alinham à meta de limitar o aquecimento global a 1,5 grau centígrado.

Os sinais de que esses países pudessem melhorar o que se comprometeram a fazer quanto ao clima não pareciam muito promissores mesmo antes que irrompesse a guerra, disse Pete Betts, ex-negociador climático da União Europeia e do Reino Unido nas conversações da ONU. "E parecem ainda menos promissores agora, se considerarmos a largura de banda que será absorvida pela situação da Ucrânia".

Mesmo assim, Betts e outros acreditam que a guerra tenha criado mais urgência para a tarefa de conduzir uma transição para além do petróleo, carvão e gás natural, e que ela possa se provar um ponto de inflexão.

"Estamos vivendo com uma nova forma de política agora, e isso inclui as questões de clima", diz Betts. "Creio que o clima passará a ser parte muito maior da segurança energética".

Se a ideia de que a energia renovável representa "segurança energética" continuar a ganhar força, ela pode criar foco –e direcionar gastos– para a energia limpa, especialmente na Europa, onde isso até agora estava em falta.

"A verdade é que jamais tratamos a mudança do clima como a emergência que ela de fato é, ou da maneira que estamos tratando a guerra da Ucrânia como emergência", diz Van de Graaf. "O paradigma de segurança nacional tem poder de mobilização muito maior do que o paradigma da catástrofe climática".

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MINISTÉRIO DA ECONOMIA PODE REDUZIR ALÍQUOTAS DO AFRMM POR DECRETO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Pasta nega risco de conflito com artigos sobre o tema no BR do Mar e afirma que termos estão sendo discutidos pelo governo como parte de possíveis respostas à crise internacional para redução de custos do comércio exterior.

O Ministério da Economia elabora um decreto com objetivo de reduzir as alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)



da navegação de longo curso (de 25% para 16,5%); da cabotagem (de 10% para 6,6%); e da navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste (de 40% para 26,5%). Uma minuta do texto que circula no mercado, no entanto, trouxe a discussão se esse decreto pode gerar conflitos com o que já foi adotado pelo poder executivo, considerando que as alíquotas e outros dispositivos do AFRMM constam em artigos vetados pelo governo na Lei 14.301/2022 (BR do Mar) e que estão previstos para serem analisados no Congresso na próxima quarta-feira (16).

A minuta, a qual a reportagem teve acesso, aponta que o AFRMM onera muito o frete de transporte, principalmente no que se refere aos produtos do setor primário, como alimentos, citando grãos em geral, farinha de trigo, sal, além de adubos e fertilizantes. O texto menciona que em 2019, período pré-pandemia, esses produtos corresponderam a 21,48% do total do valor arrecadado desse tributo. O argumento apresentado é que os descontos nas alíquotas do AFRMM contribuirão para o estímulo ao comércio exterior brasileiro, incrementando as exportações de commodities e beneficiando a população brasileira em vista da redução dos custos relacionados à cesta básica de alimentos.

Procurado pela Portos e Navios, o Ministério da Economia informou que os termos ainda estão sendo discutidos pelo governo federal. “A medida está sendo discutida, no âmbito de respostas possíveis à crise internacional, visando a redução de custos para o comércio exterior”, afirmou a pasta em nota. O ministério salientou que não há chance de conflito porque os artigos que foram vetados ocorreram devido a conflitos com a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar 101/2020).

De acordo com a pasta, a proposta que está sendo discutida tem a restrição natural de obedecer a LRF e as demais normas orçamentárias. Por outro lado, se o Congresso decidir pela queda dos vetos, o ministério estima que a redução das alíquotas será ainda maior, pela não observância da Lei de Responsabilidade. “Não há conflito entre as frentes. O governo federal está apenas trabalhando com o maior espaço possível, dadas as restrições a que está sujeito advindas das normas orçamentárias”, frisou. O ministério acrescentou que a lei que instituiu o BR do Mar conta com um dispositivo que possibilita ao poder Executivo alterar as alíquotas do AFRMM por decreto.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) vê com preocupação a minuta do decreto por entender que ela vai em sentido oposto da recém-publicada Lei 14.301/2022, criada com objetivo de expandir o uso da cabotagem. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, lembrou que a redução de alíquota fazia parte do texto aprovado pelo Congresso, porém o próprio Executivo vetou a redução, após posicionamento favorável do Ministério da Economia. “Causa estranheza que, passado pouco mais de dois meses, tenhamos esta iniciativa do ministério, ainda que tenhamos um conflito entre dois países [Rússia e Ucrânia] que afetam a importação de insumos para nossa agricultura”, analisou.

Resano mencionou que o texto que motivou o veto sobre a alteração das alíquotas diz que a proposição legislativa incorre em ‘vício de inconstitucionalidade’ e em ‘contrariedade ao interesse público’, pois acarretaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias. A justificativa apresentada pelo governo em janeiro, quando a lei foi sancionada, citou ainda que tal medida violaria artigos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) 2021.

A Abac não enxerga elementos que tenham sido alterados de forma a deixar de haver ‘vício de inconstitucionalidade’ ou ‘renúncia de receita’. A associação considera que a leitura da exposição de motivos indica que o efeito é bastante limitado e para atacar um problema pontual. Resano também chamou a atenção para eventuais alterações em alíquotas estabelecidas em lei sem análise do fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para aplicar os descontos pretendidos.

Ele ressaltou que empresas investiram na cabotagem com a aquisição de embarcações construídas no Brasil e que o recebimento dos recursos do AFRMM que cabem às EBNs faz parte do planejamento financeiro dessas empresas. Na avaliação da Abac, o decreto é 'inoportuno' e 'impróprio'. "O decreto, se efetivado, será mais um desestímulo para operar na cabotagem, exatamente no momento em que é publicada uma lei de incentivo ao modal", afirmou Resano.

O texto em discussão destaca que o uso de fertilizantes é essencial para a agricultura e que o insumo, em média, representa 25% do custo de produção. O Brasil importa, anualmente, 26 milhões de toneladas de fertilizantes, correspondentes a 80% da demanda anual. A justificativa também descreve que o fertilizante é produto de baixo valor agregado e envolve a movimentação de grandes volumes físicos. Essas características, segundo o texto, fazem com que o AFRMM tenha peso significativo na formação do preço pago pelos produtores rurais. Além disso, apresenta que os custos da produção agrícola nacional sofrem o impacto da incidência do AFRMM, havendo aplicação da alíquota de 25% sobre o valor do frete, retirando assim competitividade do produto agrícola nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

TRIBUNAL MARÍTIMO REALIZA PRIMEIRA SESSÃO DE JULGAMENTO POR SISTEMA ELETRÔNICO

Da Redação NAVEGAÇÃO 29 Novembro -0001



Nesta terça-feira (8), o Tribunal Marítimo realizou pela primeira vez julgamentos pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI), um marco para a instituição.

Celeridade e tecnologia marcaram a sessão plenária nº 7.558 em que o colegiado utilizou a funcionalidade responsável pelo trâmite administrativo dos processos por meio digital.

Os processos julgados pelo SEI foram: nº 34.348/2020, conduzido pelo juiz relator Marcelo David Gonçalves, e o de nº 34.252/2020, do juiz relator Attila Halan Coury. A sessão marcou mais uma fase da implantação do Processo Eletrônico do Tribunal Marítimo, capitaneado por militares de Tecnologia da Informação (TI) da própria instituição. Dentre as capacidades do sistema estão o acompanhamento de processos online e a assinatura de documentos eletronicamente, o que automatiza todas as etapas do processo e reduz o tempo de tramitação.

Desde que foi implantado, houve distribuição de 1.065 processos pelo SEI desde 12 de novembro de 2020, além de 217 representações recebidas. A primeira sessão plenária por meio do SEI ocorreu em 20 de abril de 2021, quando foi recebida representação oferecida pela Procuradoria Especial da Marinha (PEM).

Dentre as capacidades do Sistema estão o aumento da produtividade e a diminuição do uso do papel no trâmite de processos, além de possibilitar aos representados ou advogados das partes peticionarem em qualquer computador ou até mesmo pelo celular, facilitando o acesso aos autos. A customização do SEI, com a funcionalidade SEI Julgar, foi totalmente desenvolvida por oficiais e praças de TI do TM.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

IMO E WISTA INTERNATIONAL LANÇAM O PROGRAMA ACELERADOR DE LIDERANÇA MARITIME SHEEO 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 29 Novembro -0001



Divulgação Wista

A Organização Marítima Internacional (IMO), em colaboração com a Women's International Shipping & Trading Association (Wista International) e a Maritime SheEO, anunciam o lançamento do Maritime SheEO Leadership Accelerator Program 2022.

O programa foi lançado na terça-feira (8) durante um webinar ao vivo com foco em “A próxima geração de mulheres líderes em salas de máquinas, pontes e salas de diretoria”. O webinar também marcou o Dia Internacional da Mulher da ONU 2022, que este ano está sendo realizado sob a bandeira “Igualdade de gênero hoje para um amanhã sustentável”.

O Maritime SheEO Leadership Accelerator Program é lançado em um momento em que a indústria reconhece que precisa de mais mulheres líderes. Foi especialmente organizado e projetado para fornecer conhecimento e habilidades de gerenciamento para ajudar as mulheres na indústria marítima a assumirem cargos de liderança.

Kitack Lim, secretário-geral da IMO, disse no webinar que a indústria marítima está trabalhando para fazer a transição para um futuro mais sustentável. Ele afirmou que a diversidade na liderança é boa para os negócios e que as mulheres líderes são vitais para o futuro do setor marítimo.

A IMO tem trabalhado para facilitar a igualdade de gênero no setor marítimo desde 1988 e está comprometida em alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, incluindo o Objetivo 5 para alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas. O programa de capacitação de gênero e capacitação da IMO é dedicado a ajudar a alcançar o “Treinamento-Visibilidade-Reconhecimento” das mulheres no setor marítimo.

Durante o discurso, Lim também mencionou o dia 18 de maio, quando a IMO celebra o primeiro Dia Internacional da Mulher no Mar. O dia fornecerá uma plataforma anual para reconhecer as mulheres na indústria, promover o recrutamento, retenção e emprego sustentado de mulheres no setor marítimo, aumentar o perfil das mulheres no setor marítimo, bem como fortalecer o compromisso da IMO com a igualdade de gênero e apoiar o trabalho para abordar o atual desequilíbrio de gênero no setor marítimo.

Despina Theodosiou, presidente da Wista International, disse: “As mulheres que iniciarão este programa representam nosso futuro. Algumas já ocupam cargos de autoridade e liderança, outras aspiram a obter mais reconhecimento e posição em suas carreiras. Elas procuram o que qualquer indivíduo inspirado na carreira no trabalho procura, mas muitas vezes descobrem que não têm as oportunidades para fazê-lo. Este curso ajudará a preencher essa lacuna. Nosso objetivo é que devemos construir cada vez mais consciência de gênero e diversidade, onde os líderes não escolhem sua força de trabalho com base em gênero, cor ou etnia, mas na capacidade e adequação ao trabalho”.

É reconhecido que na indústria marítima, como em outros setores, quanto mais alto se sobe, menos mulheres líderes se vê em cargos de liderança. O Maritime SheEO Leadership Accelerator Program foi desenvolvido com a assistência de especialistas-chave da indústria que trabalham com a IMO e a Wista. Ele permitirá que as mulheres se tornem parte de uma rede ativa e confiável de executivas que apoiam e inspiram umas às outras ao longo de sua jornada de liderança.

O Programa Acelerador de Liderança inclui módulos de autoestudo e apresentações de projetos pelos participantes, em inglês, culminando em uma graduação online. As vagas estão disponíveis para membros da IMO Women in Maritime Associations e National Wista Associations.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

TRIPULAÇÕES INTERNACIONAIS COMEÇAM A RETORNAR DE PORTOS UCRANIANOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 29 Novembro -0001

As Filipinas comemoram o retorno bem-sucedido de 21 marítimos do navio graneleiro "S-Breeze", como parte do esforço em curso por várias embaixadas estrangeiras e armadores para libertar suas tripulações dos portos fechados da Ucrânia.

A Administração Marítima da Ucrânia fechou seus portos no início do ataque russo, com pelo menos 100 navios mercantes de bandeira estrangeira atracados ou no entorno. A Bloomberg fez um cálculo informando que poderia haver até 120 navios com mais de mil tripulantes.

Segundo a Reuters, a administração marítima ucraniana informou que estão trabalhando para remover as tripulações dos navios estrangeiros. É possível que até agora pelo menos 100 marítimos tenham sido transferidos para a vizinha Moldávia.

Entre os esforços bem-sucedidos estão os da embaixada e do consulado das Filipinas na Romênia e na Moldávia, que se uniram para tirar seus cidadãos da Ucrânia. Enquanto os 21 que chegaram a Manila nesta terça-feira (8) de março foram o primeiro grupo a chegar às Filipinas, o Departamento de Relações Exteriores relata que um total de 63 filipinos foram repatriados, enquanto 136 foram evacuados da Ucrânia.

Um grupo adicional de sete marítimos do navio porta-contêineres "Joseph Shulte", que permanece ancorado em Odesa, também estava em rota para Manila, enquanto outros marítimos de quatro graneleiros também foram evacuados de seus navios em vários portos da Ucrânia e estão atualmente em Bucareste, Romênia.

A vizinha Índia também está relatando que conseguiu iniciar a repatriação de seus cidadãos. Na terça-feira, a missão indiana na Ucrânia twittou uma mensagem informando que 52 marinheiros, incluindo indianos, libaneses e sírios, foram evacuados do Porto de Mykolaiv, devastado pela guerra.

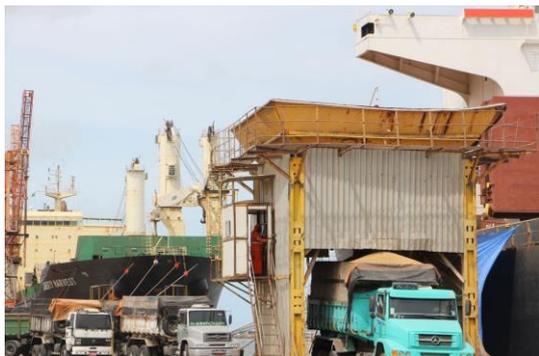
Embora esses esforços tenham sido bem-sucedidos em começar a remover os marítimos da Ucrânia, nenhuma das autoridades tem uma estimativa sólida de quantos mais permanecem presos no porto ou no mar. Os navios estão sendo abandonados em grande parte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

PORTO DO RECIFE REGISTRA CRESCIMENTO DA ARRECADAÇÃO EM 37,3% NO PRIMEIRO BIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



A arrecadação do Porto do Recife somou R\$ 5.740.949,03 no primeiro bimestre, crescimento de 37,3% em comparação com o mesmo período de 2021, quando gerou receita de R\$ 4.178.644,56.

As receitas geradas com armazenagem de carga são responsáveis pelo resultado, afirma Fernando Lins, diretor administrativo e financeiro do porto.

A receita gerada com a armazenagem em janeiro chegou a R\$ 584.604,64 e mais que dobrou em fevereiro, chegando a R\$ 1.193.460,65. "O produto que incrementou nossa receita foi o trigo, com 22.984 toneladas sendo depositadas no armazém 8, 2 e R2. O importador precisou de mais

espaço e mais tempo de armazenagem, o que acabou impulsionando esse aumento com o depósito”, reforça José Divard de Oliveira, diretor comercial e de operações do Porto do Recife.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

A EXTENSA AGENDA PARA A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR

Por Alessandro Lopes Pinto OPINIÃO 29 Novembro -0001



Após um tumultuado período de debates protagonizado por importantes representantes do mercado, a Lei nº 14.301/2022, que cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (a BR do Mar), foi sancionada no início de janeiro, contudo, com vetos de temas caros ao setor.

O desafio, agora, é possibilitar que os objetivos traçados pelo BR do Mar — entre outros, ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem, com o fomento à concorrência no modal e ampliação da frota empregada na navegação de cabotagem e incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de profissionais marítimos brasileiros — sejam efetivamente alcançados.

Ora, ainda é necessário que diversos dispositivos-chaves da Lei sejam regulamentados. Fato é que uma ampla revisão normativa deverá ser promovida pela Antaq, em especial aquelas aplicáveis à navegação marítima editadas pela Agência, como as Resoluções Normativas nº 01/2015 — que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcações por empresa brasileira de navegação — e nº 05/2016 — que estabelece os critérios e procedimentos para a outorga de autorização para as empresas de navegação brasileiras (EBNs) operarem nas navegações de cabotagem.

A questão é que algumas dessas mudanças normativas somente poderão ser promovidas pela Antaq, após Atos do poder Executivo Federal, como, por exemplo, disposto no artigo 15 do BR do Mar, que prevê caber ao Ato do poder Executivo Federal as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações. Somente após a edição de tal Ato poderá a Antaq, se assim lhe couber, rever suas disposições normativas relacionadas à esta matéria.

A agenda do governo federal é extensa. Coube ao Ministério da Infraestrutura elaborar a minuta do decreto que regulamentará a maior parte dos dispositivos da lei, assim como elaborar a portaria que regulamentará a forma pela qual as empresas de navegação brasileiras interessadas poderão se habilitar no programa.

A Lei nº 14.301/2022 estipulou expressamente que o disposto no seu artigo 14 fosse regulamentado pela Antaq, a quem cabe definir, por norma, os critérios para o enquadramento da embarcação objeto de afretamento como operante, isto é, efetivamente empregada no transporte na navegação de cabotagem, e pertencente ao mesmo grupo econômico. Na dianteira das medidas relacionadas à regulamentação do BR do Mar, a Antaq colocou em consulta pública a proposta de norma que visa estabelecer tais critérios. Curiosamente, contudo, a agência, propôs conservar a obrigação da EBN em manter aprestada e em operação comercial as embarcações de sua propriedade ou afretadas a casco nu com suspensão de bandeira. Ora, não parece ser o propósito contido no inciso I do artigo 14 da lei que instituiu o BR do Mar ver regulamentados pela Antaq os critérios de enquadramento das empresas de navegação habilitadas no BR do Mar, mas sim e tão-somente regulamentar o critério para o enquadramento como efetivamente operante da embarcação que é o objeto do afretamento.

A proposição de regulamentação apresentada pela Antaq não considera em sua proposta normativa a possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras na modalidade por tempo, prevista no artigo 5º do BR do Mar. Deve-se concluir, então, que as embarcações estrangeiras afretadas por tempo pelas EBNs habilitadas no BR do Mar não estão sujeitas a manter-se efetivamente operantes?

A regulamentação quanto aos critérios de enquadramento da embarcação afretada como pertencente a um mesmo grupo econômico (Art. 14, II do BR do Mar) foi proposto pela Antaq por meio da inclusão de novos dispositivos na Resolução nº 62, de 2021. Tal resolução tem como objetivo “estabelecer as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelecer infrações administrativas”. Em uma primeira análise, não parece ser pertinente definir os critérios de enquadramento das embarcações estrangeiras afretadas pelas EBNs habilitadas no BR do Mar como pertencentes a um mesmo econômico nessa resolução, considerando não ser este seu propósito primordial. Esta definição deveria, sim, ser levada para a mesma norma em que se propõe estabelecer os critérios relativos à embarcação efetivamente operante.

É fato que ambas situações de enquadramento da embarcação estrangeira afretada — seja ela efetivamente operante, seja pertencente a um grupo econômico — são pertinentes exclusivamente às empresas de navegação habilitadas no BR do Mar e, para um ambiente regulatório mais palatável ao mercado, melhor seria que fossem tratadas em norma específica, junto com outros temas pertinentes exclusivamente às empresas de navegação habilitadas, e não por meio de inovações às normas atuais, cujo alcance se estende bastante além do BR do Mar.

Com vistas a uma regulamentação clara, eficiente e inequívoca das previsões e disposições trazidas pelo BR do Mar e que modificarão sobremaneira a navegação de cabotagem no país, melhor parece que as adequações normativas a serem promovidas pela Antaq sejam propostas de forma conjunta e simultânea, ainda que somente após a regulamentação prevista por parte do poder executivo Federal. Essa revisão normativa ampla é inevitável e essencial para se adequar a regulação atualmente existente às modificações introduzidas pelo BR do Mar.

Alessander Lopes Pinto é advogado, sócio fundador da LP Law

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

NAVEGAÇÃO COSTEIRA E TVV GARANTEM ALTA DE 24% NA RECEITA DA LOG-IN

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 08 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Em 2021, empresa de navegação obteve melhor movimentação anual de contêineres dos últimos nove anos e registrou crescimento de 29% nos volumes movimentados de feeder, beneficiado pela alta do mercado internacional.

A Log-In aumentou em 24% sua receita operacional líquida (ROL), alcançando R\$ 1,39 bilhão em 2021. De acordo com o balanço divulgado nesta terça-feira (8), a ROL da atividade de navegação costeira somou R\$

1,09 bilhão no ano passado, com ebitda de R\$ 305 milhões, o melhor desde 2012. A companhia também obteve a melhor movimentação anual de contêineres dos últimos nove anos, totalizando

425.000 TEUs, e registrou crescimento de 29% nos volumes movimentados de feeder, segmento beneficiado pela alta das importações e exportações no Brasil.

A companhia elencou ainda o impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas atreladas ao dólar de Feeder e Mercosul. A Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos segmentos Mercosul e Feeder na navegação costeira. Sob a perspectiva de custos, os principais são bunker, leasing de contêineres e taxas portuárias do Mercosul. No ano passado, a empresa de navegação percebeu aumento de custos com combustíveis devido à alta no preço do bunker ante 2020 (55,4% em reais) e desvalorização do Real em 4,7% frente ao dólar no período.

No 4º trimestre, a empresa destacou o crescimento da receita anual em 21% com a melhora no mix de cargas movimentadas. O resultado está associado ao maior volume movimentado de carga geral e granéis no Terminal de Vila Velha (TVV), que registrou aumento de 22% da ROL com maior movimentação no trimestre com a captura de novas cargas. Houve maior volume de transporte de veículos (+13,7%) transportados entre Brasil e Argentina e a entrada de novos clientes no Mercosul e no TVV beneficiando a ROL do período.

De acordo com a Log-In, eletroeletrônicos, químicos e petroquímicos, alimentos e bebidas foram alguns dos segmentos em destaque nos trades de Mercosul e Cabotagem. Na cabotagem, houve redução nos volumes devido a oscilações do mercado, porém sendo compensados pelo crescimento das movimentações nos outros trades.

No último trimestre, o volume no feeder subiu 7% sobre o 4T2020 impulsionado pela captura de novas oportunidades de negócio e pelo reposicionamento de contêineres vazios. No Mercosul, os volumes cresceram 8% em relação ao período comparativo, 4T20, pela maior movimentação dos clientes regulares e também pela entrada de novos clientes.

AFRMM

Nos três últimos meses de 2021, a receita relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) teve aumento de 5,9% sobre o mesmo período do ano anterior, reflexo da maior receita operacional líquida unitária da cabotagem. No acumulado do ano, houve incremento de 15,9% no AFRMM devido à entrada de navios próprios na frota, Log-In Polaris em dezembro de 2019, que teve curva de crescimento de volumes ao longo do ano de 2020 e Log-In Endurance em maio de 2020.

No ano passado, a empresa anunciou a aquisição do porta-contêiner Log-In Discovery e firmou acordo para a compra de dois novos porta-contêineres. As embarcações estão em construção na China e a previsão de entrega é de dezembro de 2023 e maio de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

PETROBRAS INFORMA SOBRE CESSÃO DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE BÚZIOS

Da Redação OFFSHORE 08 Março 2022



A Petrobras informa que assinou contrato com a parceira CNOOC Petroleum Brasil Ltda. (CPBL) referente à cessão de 5% de sua participação no Contrato de Partilha de Produção do Volume Excedente da Cessão Onerosa, para o campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

O acordo é decorrente da opção de compra de parcela adicional, exercida pela CPBL em 29/09/2021.



O valor, relativo à parcela da CPBL, a ser recebido à vista pela Petrobras no fechamento da operação será de US\$ 2,12 bilhões e foi calculado com a data base de 01/09/2021 e com o câmbio de R\$ 5,07/US\$. Esse montante é referente à compensação e ao reembolso do bônus de assinatura da participação adicional da CPBL. O valor acima ainda estará sujeito a ajustes usuais nesse tipo de contrato entre a data base e a data de fechamento.

A efetividade dessa transação está sujeita às aprovações do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Ministério de Minas e Energia (MME).

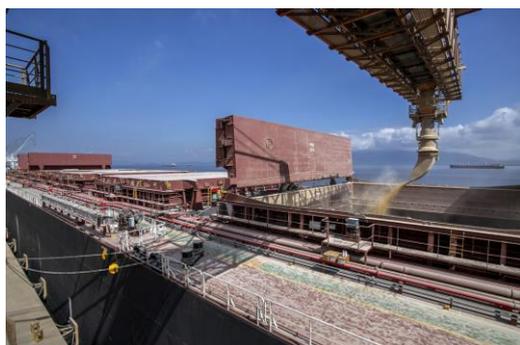
Após a efetividade da transação, a Petrobras passará a deter 85% de participação no Contrato de Partilha de Produção do Volume Excedente da Cessão Onerosa do campo de Búzios, enquanto a CPBL deterá 10% e a CNODC Brasil Petróleo e Gás Ltda, 5%. Já as participações na Jazida Compartilhada de Búzios, incluindo as parcelas do Contrato de Cessão Onerosa e do Contrato de Concessão BS-500 (100% Petrobras), serão de 88,99% da Petrobras, 7,34% da CPBL e 3,67% da CNODC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

PORTOS PARANAENSES REGISTRAM NOVO RECORDE DUPLO DE MOVIMENTAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Março 2022



O mês de fevereiro fechou com dois novos recordes na movimentação portuária do Paraná. Tanto no acumulado do primeiro bimestre quanto no volume mensal, os percentuais de aumento superaram as expectativas com, respectivamente, 27% e 39% de alta, em comparação com 2021.

“Com mais de 5 milhões de toneladas movimentadas no último mês de fevereiro, e passando de 9 milhões de toneladas no bimestre, fechamos com a melhor movimentação para os dois períodos nos portos de

Paranaguá e Antonina”, ressaltou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No melhor mês de fevereiro nos portos paranaenses, foram 5.076.757 toneladas de cargas importadas e exportadas pelos terminais. No bimestre, que também entra para o histórico de recordes, a movimentação chegou a 9.234.295 toneladas.

“Diferente do que vínhamos observando nos últimos meses do ano passado, o segmento que puxou as altas foi o de Granéis Sólidos, tanto de importação quanto de exportação”, comenta Garcia.

O segmento responde por quase 64% da movimentação do primeiro bimestre deste ano, com 5.893.104 toneladas. Em fevereiro, com 3.469.252 toneladas, os Granéis Sólidos somaram 68,34% dos volumes movimentados, nos dois sentidos do comércio internacional.

No geral – considerando os três principais segmentos (carga geral, granéis líquidos e granéis sólidos) – 5.040.887 toneladas de cargas foram exportadas pelos portos paranaenses no primeiro bimestre de 2022. O volume é 46% maior que as 3.459.699 toneladas em igual período no ano passado.

Na movimentação mensal, o volume exportado totalizou 2.832.256 toneladas, 66% superior ao quantitativo de fevereiro de 2021, com 1.702.124 toneladas.

Altas também ocorreram nos volumes importados. No acumulado do bimestre, 4.193.408 toneladas chegaram aos portos de Paranaguá e Antonina – um crescimento de 46% frente às 3.787.513 toneladas em 2021.

No mês, a importação totalizou 2.244.501 toneladas, acréscimo de 15,3% sobre o volume de fevereiro do ano passado (1.946.414 toneladas).

As exportações também superaram as importações entre as cargas movimentadas em contêineres. Neste ano, foram 96.544 TEUs exportados – 7% a mais que as 90.243 unidades movimentadas no ano passado. Na importação, foram 76.449 TEUs, 6% mais que os 72.415 contabilizados no primeiro bimestre de 2021.

Nos dois sentidos, somente no mês de fevereiro, foram movimentados 84.920 TEUs, 8,6% a mais que os 78.150 TEUs no mesmo mês, em 2021.

A movimentação do terminal que opera no Porto de Antonina aumentou 157%. No bimestre, neste ano, foram 313.018 toneladas de cargas e, ano passado, 121.995 toneladas.

A movimentação mensal passou de 64.310 toneladas, em fevereiro de 2021, para 149.375 toneladas no último mês de 2022, um crescimento de 132,2%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

PORTO DO PECÉM AMPLIA PÁTIO DE ARMAZENAGEM DE CARGAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Março 2022



Com um investimento inicial de R\$ 9,02 milhões, o Porto do Pecém ampliará seu pátio de armazenagem de cargas. O espaço vai aumentar de 38 para 45 hectares, um crescimento de aproximadamente 20% no tamanho do local onde fica armazenada boa parte das cargas movimentadas no terminal cearense.

Ao todo, 95 operários, entre empregados diretos e indiretos, trabalham na obra de ampliação do pátio de armazenagem, que

deve ser concluída até o início do segundo semestre desse ano, quando tradicionalmente é iniciado o serviço de exportação da safra de frutas frescas.

Na obra, serão executados serviços de implantação de sistema elétrico de iluminação do pátio, com instalação de postes, torres e luminárias tipo LED; instalação da rede de combate a incêndio, com instalação de hidrantes de coluna para cobrir toda área do pátio; instalação de rede estruturada de fibra ótica para implantação do sistema de CFTV; implantação da rede de dados para atendimento da área de TI; execução da sinalização rodoviária horizontal e vertical; e construção de uma guarita ferroviária para controle do fechamento e abertura do portão ferroviário.

“O crescimento expressivo, registrado nos últimos anos, da movimentação de cargas no nosso terminal portuário explica diretamente a ampliação do pátio. Somente no ano passado, foram movimentadas mais de 22 milhões de toneladas. Por isso, para que possamos ir além, já estamos trabalhando na elevação da capacidade de armazenagem do Porto do Pecém”, diz Fábio Abreu, diretor de engenharia do Complexo do Pecém.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

LOG-IN AMPLIA CAPACIDADE NA CABOTAGEM PARA MANAUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Março 2022



A partir desta semana, a Log-In Logística Intermodal amplia sua capacidade no serviço de cabotagem para Manaus, região industrial estratégica nos negócios da companhia. Batizado de Expansão Manaus, o serviço faz parte de uma operação compartilhada e irá conectar o estado do Amazonas às regiões Sudeste e Nordeste do país.

A nova linha de navegação conta com dois navios porta-contêineres e ligará os portos de Santos, Salvador, Suape e Manaus, com frequência quinzenal. De acordo com o gerente de Vendas da Log-In, Igor Teles, a ampliação da área de cobertura via cabotagem abre novas oportunidades de negócios e traz maior competitividade para a Log-In.

A entrada da Log-In neste novo serviço está alinhada à principal estratégia comercial da companhia de converter cargas do modal rodoviário, além de ampliar sua participação na Região Norte do país. Um dos principais ganhos do serviço Expansão Manaus é a retomada da Log-In na rota Bahia, permitindo uma viagem sem transbordo de carga do porto de Salvador até Manaus. Neste trecho, o transit time foi reduzido em até nove dias.

“Antes, o navio que saía do porto de Santos em direção à Salvador, por exemplo, subia para Suape, seguia para Pecém, e só depois retornava à Salvador, totalizando um transit time de dez dias. Agora, conseguiremos atender este trecho em apenas três”, contou Teles, reafirmando a grande competitividade da cabotagem em relação ao rodoviário.

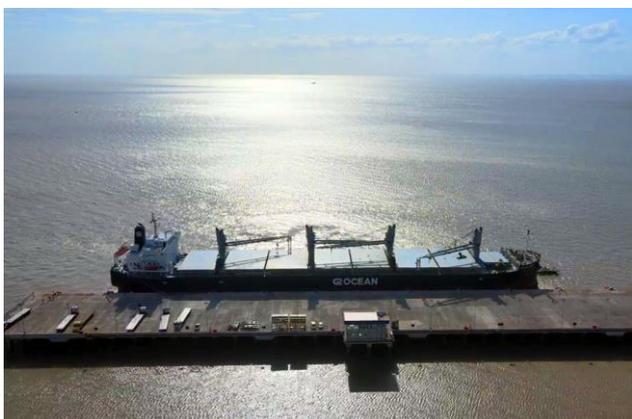
Esse aumento de capacidade da Log-In vem suportar à alta demanda de clientes com origem ou destino à Manaus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022

WILSON SONS PARTICIPA DA PRIMEIRA OPERAÇÃO COM CARGA TOTAL DO NOVO BERÇO DO PORTO DE ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Março 2022



Recém-construído no terminal maranhense, o Pier 99 será dedicado à movimentação de commodities, principalmente celulose

A Wilson Sons foi responsável pelo agenciamento marítimo do navio "Pelican Arrow", do armador G2 Ocean, que realizou a primeira operação de carga completa do Pier 99, recém-inaugurado no Porto de Itaqui (MA). No total, foram embarcadas 59.002 toneladas de celulose, sendo 28.172 toneladas com destino ao Porto de La Pallice, na França, e 30.830 toneladas ao Porto de Flushing, na

Holanda.

“Como o berço 99 ainda está em fase de comissionamento e homologação, existem restrições a serem consideradas para essa operação, como a coordenação com a praticagem e demais

stakeholders para a realização das manobras somente durante o dia, buscando manter a produtividade aliada à segurança”, destaca André Nogueira, coordenador de Operações de Agenciamento em São Luís.

O novo píer foi construído pela Suzano, maior produtora de celulose de eucalipto do país, que exportou mais 1,6 milhão de toneladas do produto em 2021. A empresa investiu também na construção de um novo armazém, mais do que dobrando a capacidade de armazenamento de carga no porto.

“Além da exportação de celulose, o Pier 99 também é uma alternativa para operação de outras commodities, como trigo e fertilizantes, e vai contribuir para a diminuição do tempo de espera dos navios na área de fundeio”, destaca Lully Matos, agente marítimo da filial São Luís da Agência Marítima da Wilson Sons.

O Arco Norte, área onde está localizado o terminal de Itaqui, apresenta hoje grande potencial portuário para movimentação de commodities, principalmente, após a conclusão da BR-163, que liga o Sul ao Norte do país. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os portos da região cresceram mais de 25% de 2016 a 2021.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/03/2022

ABRAFRIGO: EXPORTAÇÕES TOTAIS DE CARNE BOVINA CRESCERAM 47% EM VOLUME E 77% NA RECEITA EM FEVEREIRO

Da Redação *ECONOMIA 08 Março 2022*



Com a movimentação de 182.341 toneladas, novo recorde para o mês, e uma receita de US\$ 975,8 milhões, as exportações totais de carne bovina (carnes in natura, somadas as carnes processadas) apresentaram em fevereiro um crescimento de 47% no volume e de 77% na arrecadação de divisas, em relação a fevereiro de 2021. Os dados são da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), que compilou as informações da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério da Economia.

Nos primeiros dois meses do ano, a venda da carne bovina nos mercados internacionais está bastante aquecida e atingiu 342.339 toneladas, com receita de US\$ 1,78 bilhão, crescimento de 36% no volume e de 62% na receita em relação ao mesmo período do ano passado, com 251.603 toneladas exportadas e receita de US\$ 1,101 bilhão. Os preços médios de todos os tipos de carne bovina comercializadas também vêm subindo. Em fevereiro de 2021 eles foram de US\$ 4,435 mil por tonelada e em fevereiro de 2022 atingiram a US\$ 5,350 mil (+20%).

A China continua comandando a lista de países importadores, mas mesmo aumentando o volume diminuiu sua participação relativa. Comprou 140.946 toneladas nestes dois meses (41% do total) contra 119.031 em 2021 (era 47% do total), o que demonstra que a carne bovina brasileira está apresentando crescimento significativo também em outros mercados como Estados Unidos, Egito, Israel, Chile, Filipinas, Emirados Árabes, Itália e Rússia.

Como segundo maior comprador estão os Estados Unidos que passaram de 7.616 toneladas no primeiro bimestre de 2021 (3% do total) para 43.451 toneladas em 2022 (12,7% do total), num crescimento de 470,5% na movimentação.

O Egito também voltou a fazer aquisições significativas e se transformou no terceiro maior cliente do país: em 2021 elas foram de 8.241 toneladas (3,3% do total) e em 2022 já chegaram a 31.705



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 031/2022
Página 67 de 67
Data: 09/03/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

toneladas (9,3% do total), nos primeiros dois meses do ano. Em quarto lugar está Hong Kong, que paulatinamente vem reduzindo suas compras devido ao aumento de aquisições pelo continente, com 34.571 toneladas importadas em 2021 e 20.594 toneladas em 2022 (-40,4%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2022



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006