

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 032/2022  
Data: 10/03/2022



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
ENTIDADES BUSCAM APOIO PARA DERRUBAR VETO DO PRESIDENTE BOLSONARO AO REPORTO .....	4
EMBARQUE A GRANEL DE CAFÉ É RETOMADO NO PORTO DE SANTOS APÓS 30 ANOS.....	5
DÓLAR SOBE COM FRACASSO DE CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA E ALTA DO PETRÓLEO.....	6
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>7</b>
PROJETO DE RELICITAÇÃO DO AEROPORTO DE VIRACOPOS (SP) COMEÇA A TRAMITAR NO TCU.....	7
<b>GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF</b> .....	<b>8</b>
MINISTRO PAULO GUEDES DÁ POSSE AO NOVO PRESIDENTE DO IPEA.....	8
RECEITA FEDERAL REGULAMENTA A REDUÇÃO DE PIS/COFINS SOBRE O GÁS DE COZINHA .....	9
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>9</b>
VOU DE TÚNEL FAZ DEBATE SOBRE LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ.....	9
SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES ATROPELA HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS.....	11
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>12</b>
EDITORIAL - AFRMM: REDUÇÃO É BOA PARA QUEM? .....	12
HUB - CURTAS .....	13
<i>DUPLO RECORDE I</i> .....	13
<i>DUPLO RECORDE II</i> .....	13
<i>VTMS</i> .....	13
<i>FERROVIA</i> .....	13
GOVERNO TORNA PRIORITÁRIA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA BR-153 EM SP.....	13
MS E SP SE UNEM PARA ACELERAR RETOMADA DA MALHA OESTE.....	14
GOVERNO PREPARA DECRETO PARA REDUZIR ALÍQUOTAS DO AFRMM .....	15
PROPOSTA DE REDUÇÃO DE TRIBUTO DO FRETE DESESTIMULA CABOTAGEM, DIZ ABAC.....	16
ACOMPANHA : PROGRAMA BR DO MAR (LEI Nº 14.301/2022).....	17
LISBOA PLANEJA REDUZIR IMPACTO AMBIENTAL DE SUAS OPERAÇÕES.....	18
PROJETO PARA RENOVAR FROTA DE CAMINHÕES TERÁ R\$ 6 BI E SERÁ LANÇADO NAS PRÓXIMAS SEMANAS.....	19
OPINIÃO – TRIBUTOS - REPORTO, PEÇA ESSENCIAL NA ENGENHARIA DA INFRAESTRUTURA!.....	20
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>22</b>
PORTO 360° ENTREVISTA A DIRETORA DE OPERAÇÕES DO CONCAIS, SUELI MARTINEZ SILVA SOBRE A RETOMADA DOS CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS.....	22
DP WORLD ANUNCIA RESULTADOS RECORDES COM AUMENTO DE 15% NO EBITDA, PARA US\$ 3,8 BILHÕES.....	22
PORTO DE SINES CONSOLIDA A SUA POSIÇÃO NOS 15 MAIORES PORTOS DA UNIÃO EUROPÉIA .....	24
<b>NAVAL PORTO ESTALEIRO</b> .....	<b>25</b>
NAVIO DA WILSON SONS REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CELULOSE EM NOVO BERÇO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ITAQUI.....	25
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>26</b>
BRASIL CRIA 155,2 MIL EMPREGOS EM JANEIRO, 39% MENOS QUE EM 2021 E ABAIXO DA PROJEÇÃO DE MERCADO.....	26
ECONOMIA QUER QUE PETROBRAS RETIRE CUSTO DE IMPORTAÇÃO DO CÁLCULO DE PREÇOS E ESPERA AÇÃO DO CADE – FONTES.....	27
SENADO APROVA PROJETO PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS .....	28
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>29</b>
GASOLINA: MESMO COM REAJUSTE, COMBUSTÍVEL AINDA ESTÁ 10% ABAIXO DO PREÇO DE PARIDADE.....	29
NEOENERGIA (NEON3) FECHA PARCERIA COM BNB PARA FINANCIAMENTO DE GERAÇÃO SOLAR EM RESIDÊNCIAS.....	30
CSN (CSNA3) QUER DOBRAR DE TAMANHO EM 3 ANOS SEM DESCUIDAR DE ALAVANCAGEM, DIZ PRESIDENTE.....	31
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>32</b>
COMPASS NEGOCIA VENDA DA PARTICIPAÇÃO DA GASPETRO EM SETE DISTRIBUIDORAS.....	32
SENADO APROVA REFORMA DO ICMS E NOVO AUXÍLIO EM PACOTE PARA COMBUSTÍVEIS.....	35
MATERIALIZANDO A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO SETOR DE ÓLEO E GÁS NO BRASIL .....	37



<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>40</b>
APESAR DE REAJUSTE DA PETROBRAS, GASOLINA E DIESEL AINDA SÃO VENDIDOS A PREÇOS DEFASADOS NO BRASIL.....	40
FERTILIZANTES DEVEM FICAR FORA DE SANÇÕES ECONÔMICAS E COMERCIAIS, AFIRMA MINISTRA DA AGRICULTURA.....	41
EQUIPE ECONÔMICA AVALIA QUE APROVAÇÃO DE PROJETOS VAI TIRAR PRESSÃO DE SUBSÍDIOS A COMBUSTÍVEIS.....	42
PROJETOS DE COMBUSTÍVEIS DO SENADO GANHAM FORÇA APÓS REAJUSTE DA PETROBRAS.....	43
COM ALTA DA GASOLINA E DA COMIDA, INFLAÇÃO NOS EUA VAI A 7,9% E RENOVA RECORDE DE 40 ANOS.....	45
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>46</b>
LIGAÇÕES DE TELEMARKEETING PASSAM A SER IDENTIFICADAS PELO PREFIXO 0303 A PARTIR DESTA QUINTA.....	46
BRASIL CHEGA AOS 14 GW DE ENERGIA SOLAR E DEVE DOBRAR A MARCA ESTE ANO.....	47
DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEL PREPARAM PLANO EMERGENCIAL CONTRA RISCO DE DESABASTECIMENTO.....	49
EMBRAER REVERTE PREJUÍZO NO 4º TRIMESTRE E TEM LUCRO DE R\$ 372,2 MILHÕES.....	50
É CEDO PARA AVALIAR IMPACTO DA GUERRA NA UCRAÍNA NO BRASIL, DIZEM ECONOMISTAS.....	51
FECOMBUSTÍVEIS CALCULA PREÇO DA GASOLINA A R\$ 7,02 NOS POSTOS E DIESEL A R\$ 6,48.....	53
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>54</b>
CITROSUCO DEFINE SUAS METAS ESG ATÉ 2030.....	54
LEILÃO GERA DISPUTA CONTRA MAERSK E MSC NO PORTO DE SANTOS.....	55
IBGE VOLTA A REDUZIR SUA ESTIMATIVA PARA A SAFRA DE GRÃOS EM 2022.....	57
NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SERÁ RETOMADA NO DIA 15 DE MARÇO.....	58
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>58</b>
MSC PODERÁ AGREGAR CONHECIMENTO DE SHIPPING E TECNOLOGIA À LOG-IN, DIZ ARANY.....	58
ARTIGO - A EXTENSA AGENDA PARA A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR.....	59
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>61</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS.....	61



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### ENTIDADES BUSCAM APOIO PARA DERRUBAR VETO DO PRESIDENTE BOLSONARO AO REPORTO

Comunidade do Porto de Santos tenta conscientizar lideranças partidárias; tema deve ser analisado na semana que vem

Por: **Fernanda Balbino**



**A expectativa é de que o tema seja avaliado em uma semana Foto: Luigi Bongiovani/AT**

A comunidade portuária tem uma missão importante e que precisa ser concluída até esta sexta-feira (11). É a conscientização de lideranças partidárias do Congresso Nacional sobre a importância da derrubada do veto do presidente Jair Bolsonaro (PL) ao Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

A expectativa é de que o tema seja avaliado em uma semana, já que está previsto para discussão na próxima quarta-feira (16), na Câmara dos Deputados.

A vigência do incentivo fiscal já foi encerrada e, nesta quinta-feira (10), a retomada do Reporto até 31 de dezembro de 2023 tramita no Projeto de Lei 4.199, que trata do BR do Mar, o programa nacional de incentivo à cabotagem. Apesar da aprovação do projeto, no mês passado, Bolsonaro vetou o artigo que trata da renovação do benefício.

A partir daí, a coalizão formada por entidades que representam terminais e operadores portuários iniciou uma corrida contra o tempo para mostrar a importância da manutenção do Reporto.

#### **Regime especial**

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

“O importante é que tivemos uma receptividade bastante positiva de (das lideranças) entenderem necessidade de derrubar veto do Reporto. Nenhuma se posicionou de maneira contrária. Porém, há muitos vetos na fila”, explicou o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino.

O executivo chegou a cancelar uma agenda internacional para garantir as conversas com deputados e senadores. Os trabalhos seguem em parceria com o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva.

Apenas na terça-feira (8), representantes de cinco partidos foram contatados no Congresso Nacional ou por videoconferências. Segundo o presidente da Fenop, a entidade foca nas conversas até amanhã. Isto porque, na próxima semana, serão definidos os projetos a serem apreciados e as orientações das lideranças partidárias.



“Nessas reuniões (de líderes), são fechados os temas que serão deliberados. Por isso, precisamos conseguir a inclusão dos vetos 10 e 12 para que sejam apreciados e votados. Estamos correndo. Cada mês que se perde é mais atraso de investimento. Não é um tema de bandeira ideológica, é de necessidade de infraestrutura”, destacou Aquino.

### **Apoio**

Conforme publicado em A Tribuna, no mês passado, Bolsonaro se comprometeu a orientar líderes de governo a derrubarem seu veto. Em reunião com os representantes da coalizão portuária, a negativa presidencial à prorrogação do incentivo se deu apenas por uma imposição legal, com alegação de possível infração da Lei de Responsabilidade Fiscal.

“O presidente Bolsonaro se posicionou que não vai atuar contra e o ministro da Infraestrutura (Tarcísio Gomes de Freitas) também apoia a prorrogação do Reporto”, destacou Aquino.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 10/03/2022*

## **EMBARQUE A GRANEL DE CAFÉ É RETOMADO NO PORTO DE SANTOS APÓS 30 ANOS**

Redução na oferta de contêineres para as exportações do produto é um dos motivos

*Por: Fernanda Balbino*

Após mais de 30 anos, o Porto de Santos voltou a realizar embarques de café a granel. O motivo, segundo especialistas, é a crise logística mundial que reduziu a oferta de contêineres para as exportações do produto. A expectativa é de que o problema se arraste por todo este ano, o que deve ampliar os custos operacionais.

Desde novembro do ano passado, foram registrados cinco embarques de café em break bulk, a chamada carga fracionada. De acordo com o coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos (ACS), Ronald Pires de Moraes, a commodity é colocada em big bags de uma tonelada nos porões dos navios.

“No embarque de café em contêineres, os equipamentos devem ser próprios para a mercadoria (limpos, sem cheiro e sem furos). O café tem alto poder de absorção, podendo absorver resíduos de embarques anteriores no contêiner”, explicou o executivo.

Por conta disso, para a operação ser bem sucedida, o diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, explica que os porões de navios devem estar limpos, revestidos com papel kraft e climatizados.

“Apesar de ser uma forma antiga de exportação, muito utilizada no passado para escoar a safra de café e de outros produtos agrícolas, os modelos atuais de embarques em break bulk possuem detalhes operacionais novos e requerem maior atenção e cuidado nos procedimentos para acondicionamento da carga nos porões dos navios, visando garantir a qualidade do produto até o país importador”, destacou Heron.

### **Dificuldades**

Segundo Moraes, a opção de embarque gera maiores custos aos exportadores. “Na modalidade break bulk, os exportadores devem entregar as bags preferencialmente em armazéns alfandegados ou Redex próximo ao Porto de Santos, previamente a chegada do navio. Os custos nesta operação aumentam devido ao transbordo e manuseio dos bags em diversos pontos até serem colocado a bordo do navio. No contêiner, o processo é mecanizado e mais ágil”, afirmou o coordenador da ACS.

Já Heron destaca a escassez de portos que utilizam esse sistema como um entrave para essas operações. “Com a evolução da logística global, o acondicionamento de cargas em contêineres cresceu de forma expressiva em razão de sua facilidade no manuseio, transporte e armazenamento, levando os portos a também se modernizarem para tais operações. No entanto, tal evolução logística limitou o número de portos que operam embarques e desembarques de break bulk, o que acaba sendo um obstáculo para ampliação das exportações nessa modalidade”, afirmou o executivo do Cecafé.

De acordo com Moraes, não há previsão de melhora da situação em curto prazo. “Além do aumento na quantidade de espaço nos navios e maior disponibilidade de contêineres, os fretes marítimos precisam baixar”.

Heron explica, ainda, que o problema logístico “é resultado da concentração do fluxo do comércio nos eixos da Ásia, EUA e Europa, em decorrência da abertura dessas economias, dos avanços das vacinas e dos incentivos financeiros observados nessas nações importadoras, que aumentaram a demanda, elevaram os fretes e limitaram a oferta de equipamentos (contêineres e navios) no Brasil”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 10/03/2022*

## DÓLAR SOBE COM FRACASSO DE CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA E ALTA DO PETRÓLEO

O Senado adiou pela segunda vez a votação dos dois projetos que visam frear o avanço dos preços dos combustíveis

*Por: Estadão Conteúdo*



***Dólar sobe com fracasso de cessar-fogo na Ucrânia e alta do petróleo Foto: Pixabay***

O dólar ajusta-se em alta nesta quinta-feira, 10, após cair ontem, reagindo à piora dos mercados internacionais nesta manhã na esteira do fracasso para o cessar-fogo no leste europeu no encontro dos ministros de Relações Exteriores da Rússia e Ucrânia nesta quinta-feira, na Turquia. Em meio à busca de proteção, o petróleo volta a escalar, com altas entre 4% e 5%, o dólar avança ante pares principais e

divisas emergentes e ligadas a commodities, enquanto bolsas têm fortes perdas e os juros dos Treasuries estão mistos.

Os combustíveis seguem no foco local também e proposta incluída no projeto a ser votado hoje pode apoiar cautela fiscal. Ontem o Senado adiou pela segunda vez a votação dos dois projetos que visam frear o avanço dos preços dos combustíveis, que deve ser colocado na pauta hoje.

No Congresso, os senadores avaliam alterar o projeto que muda a cobrança do ICMS para autorizar um novo congelamento do imposto arrecadado pelos Estados até outubro, mês das eleições. O relator do projeto, senador Jean Paul Prates (PT-RN), decidiu incorporar também na proposta a isenção de PIS e Cofins sobre o diesel e o gás de cozinha até o fim do ano, com custo estimado é de R\$ 18 bilhões para a União e dispensa a necessidade de compensar a perda de arrecadação com a redução dos impostos federais, como exige a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

E após o ato da sociedade civil, ambientalistas e artistas ontem na frente do Congresso contra a exploração de minério em terras indígenas, a Câmara aprovou à noite a urgência do PL 192/20

sobre a exploração de minérios em terras indígenas, defendido pelo governo Bolsonaro para liberar a extração de potássio nessas áreas para produzir fertilizantes para o agronegócio.

O Estadão/Broadcast apurou que, em linha direta com o presidente Jair Bolsonaro, garimpeiros da região de Itaituba, no Pará, enviaram um "ofício" ao Palácio do Planalto para informar que bloquearão a principal rota de grãos do País. O plano dos garimpeiros é fechar a BR-163, a partir da meia-noite desta quinta-feira, na altura de Moraes de Almeida, distrito de Itaituba, no Pará. O trecho é o mais movimentado do País para o escoamento do agronegócio que segue para os portos da região Norte do País.

Esta é uma ação proibida por lei, uma vez que pode comprometer o fluxo de serviços essenciais, como tráfego de ambulâncias e segurança.

O protesto dos garimpeiros seria uma resposta à destruição de maquinários do garimpo por ações da Polícia Federal e Ibama, ações legais e que fazem parte do processo de destruição de objetos do crime contra o meio ambiente. Bolsonaro já disse, em diversas ocasiões, que é contra a queima de máquinas.

O investidor olha ainda o resultado das vendas no varejo e dos números do Caged, ambos de janeiro, após o desempenho fraco da produção industrial em janeiro.

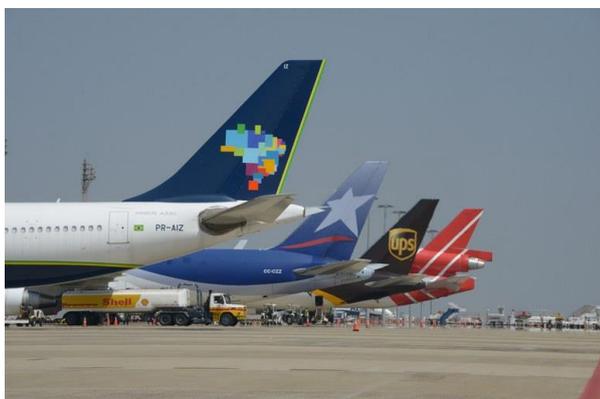
No Caged, o saldo líquido de emprego formal foi positivo em 155.178 vagas em janeiro. No mercado de câmbio, às 9h25 desta quinta, o dólar subia 0,33%, a R\$ 5,0294. O dólar futuro para abril ganhava 0,30%, a R\$ 5,0590.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/03/2022

#### PROJETO DE RELICITAÇÃO DO AEROPORTO DE VIRACOPOS (SP) COMEÇA A TRAMITAR NO TCU

Data do leilão e publicação do edital da concessão serão definidos após análise da Corte de Contas



**Leilão do terminal em Campinas deve ocorrer no terceiro trimestre de 2022 - Foto: Arquivo/Minfra**

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) protocolou nesta quarta-feira (9), no Tribunal de Contas da União (TCU), os estudos para a relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP). Após a análise pela Corte de Contas, o passo seguinte é a publicação do edital e a definição da data do leilão.

Quem vencer a licitação deverá investir R\$ 4,25 bilhões no decorrer dos 30 anos de contrato. A expectativa de realização do leilão é para o terceiro trimestre de 2022. Segundo maior do país em volume de cargas, Viracopos é essencial como indutor do desenvolvimento na região metropolitana de Campinas.

O processo de relicitação é um ato voluntário e consiste na devolução amigável do ativo, seguida pela realização de novo leilão e a assinatura de contrato de concessão com a concessionária

vencedora do certame. O mecanismo permite a continuidade da prestação dos serviços e a manutenção da segurança jurídica dos contratos de concessão.

### Alterações

Após consulta pública, a Anac alterou a minuta do edital em relação a forma de pagamento da contribuição inicial, que corresponderá a 90% do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto, calculado em R\$ 3,43 bilhões. As alterações na forma de pagamento têm o objetivo de mitigar o risco do novo investidor e evitar eventuais atrasos no início da transição operacional.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 10/03/2022

### MINISTRO PAULO GUEDES DÁ POSSE AO NOVO PRESIDENTE DO IPEA

Erik Figueiredo – que até então fazia parte da Secretaria de Política Econômica (SPE) – substituiu Carlos von Doellinger, que presidia a instituição desde março de 2019



***O ministro da Economia, Paulo Guedes, deu posse ao novo presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Erik Figueiredo, nesta quinta-feira (10/3), em cerimônia em seu gabinete.***

Erik Figueiredo – que até então fazia parte da Secretaria de Política Econômica (SPE) – substituiu Carlos von Doellinger, que presidia a instituição desde março de 2019. Guedes agradeceu a Doellinger e disse que o amigo de longa data não se afastará completamente do Ipea, pois planeja

organizar um Conselho para o órgão, com a participação de figuras relevantes para a pesquisa econômica, para ditar os objetivos de longo prazo do “think tank” brasileiro.

Figueiredo agradeceu a oportunidade de poder presidir um instituto com a história e relevância que o Ipea tem. “O ministro pode ter certeza que coragem para integrar essa frente de batalha não vai nos faltar”, disse.

De acordo com o novo presidente do Ipea, a elaboração de políticas públicas relevantes para o país conta com a participação do Instituto, seja liderando a iniciativa ou dando apoio com estudos e notas técnicas. “Isso me fez admirar ainda mais esse Instituto. Receber esse desafio do ministro Guedes me faz ter muito orgulho do Ipea e me faz ficar feliz de poder conhecer esse órgão por dentro”, afirmou.

Doellinger também agradeceu a confiança que teve para presidir o instituto e desejou sucesso ao novo presidente. “Foi com grande empenho que tive a honra de dirigir o Ipea nesses últimos três anos. Fiz o melhor que pude, mas há muito ainda a fazer, por isso desejo sucesso ao novo presidente Erik Figueiredo, ao assumir agora a direção do instituto”, declarou.

Também participaram da posse o secretário especial do Tesouro e Orçamento, Esteves Colnago, e o chefe da Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos, Adolfo Sachsida, que sugeriu como uma das primeiras missões de Erik Figueiredo a elaboração de uma nova metodologia de cálculo



a ser adotada pela Receita Federal para mensurar as renúncias tributárias de programas e projetos do governo e do Congresso.

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF*

*Data: 10/03/2022*

## RECEITA FEDERAL REGULAMENTA A REDUÇÃO DE PIS/COFINS SOBRE O GÁS DE COZINHA

Norma publicada disciplina a aplicação da redução a zero das alíquotas de PIS/Pasep e Cofins sobre a importação de gás liquefeito de petróleo

A Receita Federal publicou a Instrução Normativa RFB nº 2.069, de 7 de março de 2022, que dispõe sobre aplicação da redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a importação de gás liquefeito de petróleo (GLP), determinada pelo Decreto nº 5.059, de 2004.

A nova norma complementa a Instrução Normativa RFB nº 2.012, esclarecendo as regras para a importação de GLP e posterior envasamento em botijões de 13 kg, destinados ao uso doméstico, com redução das contribuições para o PIS/Pasep e da Cofins a zero.

Dentre os procedimentos a serem adotados pelas empresas distribuidoras de combustíveis, está a necessidade de consultar os dados referentes à distribuidora adquirente do gás na planilha “Vendas Totais de GLP por Recipientes (até 13kg e maiores de 13kg/granel)”, disponível na página da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para determinar a parcela da mercadoria a ser comercializada com alíquotas zero.

As empresas não distribuidoras que importarem o produto deverão declarar a quantidade do GLP importado que será destinado ao uso doméstico e envasado em recipientes de até 13 kg em campo específico na declaração de importação.

As demais regras devem ser observadas de acordo com o disposto na IN. Cabe destacar que as alíquotas zero da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins nas vendas no mercado interno já se encontram disciplinadas na IN RFB nº 2.012, de 2021.

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF*

*Data: 10/03/2022*



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### VOU DE TÚNEL FAZ DEBATE SOBRE LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

*Assessoria de Comunicação*

*Evento acontece no dia 18 de março e reúne autoridades e especialistas para apresentar as vantagens do projeto do túnel imerso para solução de gargalo histórico da Baixada Santista. Presidente Jair Bolsonaro e o ministro Tarcísio de Freitas participam do seminário*

A ligação seca entre Santos e Guarujá é uma reivindicação centenária da população da Baixada Santista que ganhou força nos últimos meses, com o anúncio do Governo Federal da inclusão da construção do túnel imerso na desestatização do Porto de Santos. Com o objetivo de apresentar a modelagem da atualização da ligação seca entre Santos e Guarujá por túnel e ampliar a discussão sobre a importância da obra e seus impactos no desenvolvimento portuário e na mobilidade urbana da região da Baixada Santista, a Campanha Vou de Túnel, em parceria com a União dos Vereadores da Baixada Santista (UVEBS), promove no dia 18 de março, em Santos, o 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana.



A alteração da data do fórum, previsto inicialmente para acontecer no dia 11 de março, se deu por ajuste de agenda das autoridades e convidados do seminário. O evento, que acontece em formato híbrido (online e presencial), contará com a participação do presidente da República, Jair Bolsonaro e do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e especialistas e demais autoridades das esferas Municipal, Estadual e Federal, além da iniciativa privada, para ampliar o debate sobre essa pauta urgente e

apresentar as vantagens e benefícios do túnel imerso para os gestores públicos, empresários e para a sociedade.

O seminário apresenta uma programação técnica, com palestras e painéis, para aprofundar o debate sobre importância da ligação seca via túnel tanto para a melhoria da qualidade de vida da população dos municípios envolvidos, como para o incremento da operação portuária no maior porto da América Latina e potencializar o impacto econômico e social do complexo portuário, como no incremento da geração e emprego e renda na região.

As palestras e mesas redondas abordam temas urgentes, como Oportunidades da mobilidade urbana da Baixada Santista com a construção do túnel; O Impacto de túneis em portos ao redor do mundo; Inovação e sustentabilidade para a mobilidade de cidades inteligentes; Os impactos urbanos do túnel Santos-Guarujá; e A ligação seca entre Santos e Guarujá para melhor qualidade de vida do cidadão.

Segundo o engenheiro naval, ex-presidente da Santos Port Authority (SPA) e porta-voz da Campanha Vou de Túnel, Casemiro Tércio Carvalho, o endosso do Governo Federal sobre o encaminhamento do projeto do túnel e a presença do presidente da República no Fórum representam avanços para o encaminhamento definitivo da obra.

“O Governo Federal entendeu que o túnel imerso é a alternativa mais viável para a ligação seca e única que atende tanto a demanda da população com o avanço da mobilidade urbana na região, quanto do Porto de Santos, com o fomento a novos negócios. O 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana será uma grande oportunidade de apresentar a modelagem do projeto e o evento representa mais um passo rumo à viabilização desta obra que vai impactar positivamente a economia nacional e impulsionar a melhoria da qualidade de vida na Baixada Santista”, disse.

O presidente da UVEBS, o vereador Roberto Andrade e Silva, o Betinho, ressalta que, além do apoio do Poder Executivo, a obra também é defendida pelos parlamentares da Baixada Santista. No ano passado, nove Câmaras Municipais assinaram moções de apoio ao projeto do túnel imerso. Além disso, o vereador destaca os benefícios do projeto para a população dos municípios, já que cerca de 35 mil pessoas realizam a travessia entre as cidades.

“A UVEBS defende a construção do túnel, pois entende que é a melhor alternativa. De acordo com a proposta, a travessia levará menos de 5 minutos, percorrendo 1,7 km em um sistema de mobilidade urbana eficiente. Serão três pistas para veículos, área para o VLT e faixas para pedestres e ciclistas, considerando a realidade da Região, na qual 1 milhão de pessoas declararam usar a bicicleta para se locomover”, explica.

A deputada federal e presidente da Frente Parlamentar Mista para o Futuro do Porto de Santos, Rosana Valle (PSB/SP), considera que o Fórum acontece em um momento oportuno com o avanço da viabilização da obra dentro da desestatização do porto e o debate técnico vai informar a sociedade sobre os benefícios da obra.

“Este evento vem na hora certa para que possamos esclarecer, de vez, o que é, de fato, melhor para a Baixada Santista e para o Brasil. Estão tentando usar politicamente um assunto tão sério, uma reivindicação de quase um século. Não podemos permitir”, enfatiza.

Participam também do seminário a vereadora de Santos Audrey Kleys, além de nomes importantes do setor portuário como Fernando Biral, CEO da Santos Port Authority (SPA), Diogo Piloni, secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Tarcísio Celestino, professor da USP e especialista em túneis e Eduardo Lustoza, porta-voz do movimento Vou de Túnel, Consultor Portuário e mestre em Engenharia Mecânica.

Para conferir a programação completa e se inscrever no 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana acesse o site da Campanha Vou de Túnel: <https://voudetunel.com.br/>

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 10/03/2022

## SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES ATROPELA HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS

Editor *Portogente*

*Há estudos na Baixada Santista para implantação de retro áreas, integradas por meio do sistema hidroviário, visando otimizar a movimentação de cargas, especialmente de importação e exportação, para o Porto de Santos*

O acordo sem a luz do sol necessária, entre o governo do Estado de São Paulo e a Ecovias, para assinatura de um Termo Aditivo Modificativo (TAM) para prorrogar a concessão do sistema Anchieta-Imigrantes até março de 2033, foi justificado por um monte de obras polêmicas, sem qualidade nem coerência com o fim alcançado. Assim, de forma despropositada e desalinhada, atropela o projeto Hidrovia da Baixada Santista



### Leia também

\* **O túnel e a ponte para a Ecovias passar**

<https://portogente.com.br/artigos/21088-como-implantar-a-hidrovia-no-porto-de-santos>

A obra da ponte do Rio Casqueiro enterra de vez a perspectiva de uma hidrovia para viabilizar um excelente porto-indústria, mas que hoje vem se desenvolvendo precariamente utilizando o transporte rodoviário e acessos conflitantes com o fluxo urbano. Uma realidade incompatível com o principal porto do Hemisfério Sul e de uma região com a maior densidade universitária do Brasil. Por falta de políticas públicas competentes.

### Leia também

\* **Como implantar a hidrovia no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/artigos/21088-como-implantar-a-hidrovia-no-porto-de-santos>

Ficou muito bem demonstrado que o objetivo desse acordo ruidoso foi atender à renovação, sem licitação, da concessão do sistema de rodovias com o pedágio mais caro do Brasil. Os benefícios regionais são secundários nessa história, invertendo a relação dos fins justificarem os meios. Há muito, Portogente defende a necessária infraestrutura hidroviária para potencializar o draw-back no porto. Uma forma de baratear a fabricação com insumos importados, para exportação, e gerar riqueza e trabalho na região.

### Leia também



**\* Porto de Santos, hidrovias e saci-pererê**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/99870-porto-de-santos-hidrovias-e-saci-perere>

Apesar de ter um potencial com mais de 100 km de vias navegáveis situadas no entorno do Porto de Santos, esse tema vem sendo tratado diferente de como foi nos portos do Hemisfério Norte. Os municípios e o Estado não demonstram visão para perceber essa modernidade. Santos tem a maior densidade acadêmica do Brasil. Da qual fazem parte as mais relevantes universidades públicas do País. Esse acordo polêmico com a Ecovias não pode ser tolerado, mesmo tendo o apoio animado de uns prefeitos do PSDB.

**Leia também**

**\* Deputada tem a palavra do ministro de construir o túnel submerso no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113558-deputada-tem-a-palavra-do-ministro-de-construir-o-tunel-submerso-no-porto-de-santos>

O Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp) precisa retomar a liderança do movimento em defesa do projeto hidroviário do Porto de Santos. Apesar de hoje ameaçado, também, pela Ecovias, continuam existindo “os rios e cursos d’água na região, que são subutilizados ou desconsiderados e devem ser usados para a conexão com o porto de Santos e o consequente desenvolvimento de toda a baixada”.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/03/2022



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

## **EDITORIAL - AFRMM: REDUÇÃO É BOA PARA QUEM?**

O Governo Federal planeja um corte de 33,9% na tributação do frete marítimo para reduzir os custos de importação, que crescem em larga escala, influenciados primeiro pela pandemia de Covid-19 e, mais recentemente, por causa da guerra entre a Rússia e a Ucrânia.

O conflito no Leste Europeu fez disparar os preços dos barris de referência do petróleo, com consequente aumento nos combustíveis, e a suspensão nas exportações de fertilizantes da Rússia, Ucrânia e Belarus também encareceu os valores dos insumos ofertados no mercado internacional.

É com os argumentos de frear os aumentos de preços dos combustíveis e dos fertilizantes que o Governo Federal propõe redução nas alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), incidente sobre o frete marítimo.

A minuta de decreto já está pronta e deve ser publicada nos próximos dias, no Diário Oficial da União. Mas, a medida não repercutiu bem junto às empresas de navegação de cabotagem.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) diz que “estranha” a proposta, que o Governo se contradiz e refuta o argumento pontual do risco de desabastecimento de fertilizantes no país, em razão dos altos custos. A ABAC discorda da medida alegando que este decreto desestimula os investimentos em cabotagem, uma vez que as empresas envolvidas contam com os recursos do AFRMM.

O próprio Governo Federal vetou a redução tributária do AFRMM em projeto do Congresso Nacional, em janeiro, alegando vício de inconstitucionalidade. E, agora, propõe a medida em forma de decreto.

Diante da divergência entre Governo Federal e armadores fica a pergunta: a redução do AFRMM é boa para quem?

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/03/2022

### HUB - CURTAS

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **DUPLO RECORDE I**

Os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, registraram um duplo recorde no mês passado. As movimentações de cargas dos dois em fevereiro e no primeiro bimestre foram as maiores já registradas para esses períodos, segundo dados da Portos do Paraná, que administra os complexos. O resultado do último mês chegou a 5,07 milhões de toneladas, com uma alta de 27%, e o do bimestre, 9,23 milhões de toneladas, 39% a mais.

#### **DUPLO RECORDE II**

Os recordes foram impulsionados pelas operações de granéis sólidos, como grãos e fertilizantes, tanto na importação, como na exportação, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. Esse tipo de carga respondeu por cerca de dois terços da tonelage registrada tanto no mês passado, como no bimestre.

### **VTMS**

O Porto de Rio Grande (RS) planeja implantar seu sistema de monitoramento de tráfego de embarcações ou, na sigla em inglês, VTMS (de Vessel Traffic Management System), neste ano. O projeto foi um dos destaques na reunião entre o superintendente da Portos RS (administradora do complexo marítimo), Fernando Estima, e o comandante do 5º Distrito Naval, vice-almirante Silvio Luis dos Santos, realizada na última terça-feira (8), na sede da empresa, em Rio Grande, e que teve como tema as principais ações previstas para o porto em 2022.

### **FERROVIA**

A Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT) está atualizando os processos de autorizações ferroviárias previstos no artigo 25 da Lei nº14.273/2021, o novo Marco Legal das Ferrovias. A medida foi anunciada pelo órgão na última terça-feira. O texto estabelece 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”, possibilidade que tem impulsionado à expansão da malha ferroviária nacional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/03/2022

### **GOVERNO TORNA PRIORITÁRIA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA BR-153 EM SP**

A concessionária Transbrasiliana poderá promover a emissão de debêntures incentivadas para financiar obras de melhorias no lote dentro do estado

Por **GUILHERME MENDES** [guilherme@portalbenews.com.br](mailto:guilherme@portalbenews.com.br)



#### **A BR-153 liga, por quase 3.600 km, o Pará ao Rio Grande do Sul**

O Ministério da Infraestrutura autorizou que a Transbrasiliana, concessionária que administra a BR-153 no estado de São Paulo, promova a emissão de debêntures incentivadas para financiar obras de melhorias no lote dentro do estado. A



autorização da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério foi publicada ontem, no Diário Oficial da União.

A portaria ministerial autoriza que a BRVias, responsável pela Transbrasiliana, emita os títulos de crédito privado a serem ofertados para o público geral, nos moldes da lei de 2011. A empresa indica que as debêntures devem garantir o reembolso de despesas efetuadas nos 24 meses anteriores à data de encerramento da oferta pública assim como a realização de investimentos futuros relacionados à concessão.

Com o aporte esperado pela operação, a Transbrasiliana espera promover melhoramentos e ampliação da capacidade da rodovia — que corta o oeste do estado por 321,6 km. Estão previstas reformas em 11 acessos, quatro intersecções, cinco trevos, além de duas galerias, um viaduto, três passarelas, além de duplicação de um trecho de cerca de 25km. Há também a previsão de criação em parte do trecho em São Paulo.

O texto ministerial não fala em valores da operação de emissão de debêntures. Em sua totalidade, a BR-153 liga, por quase 3.600 km, o Pará ao Rio Grande do Sul.

***Com o aporte esperado pela operação, a Transbrasiliana espera promover melhoramentos e ampliação da capacidade da rodovia – que corta o oeste do estado por 321,6 km***

***Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT***

***Data: 10/03/2022***

## **MS E SP SE UNEM PARA ACELERAR RETOMADA DA MALHA OESTE**

Os governos estaduais de Mato Grosso do Sul e de São Paulo vão unir forças para reativar a Malha Oeste. A ideia é, por meio da criação de planos estaduais de ferrovias, traçar estratégias mais ágeis para operacionalizar e reativar completamente a malha ferroviária que tem mais de 1.900 km saindo de Corumbá em Mato Grosso do Sul até Mairinque em São Paulo. Este foi um dos assuntos debatidos ontem pelo secretário da Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), MS e SP se unem para acelerar retomada da Malha Oeste Jaime Verruck, e o coordenador do Grupo de Trabalho Ferrovias do Estado de São Paulo, Luiz Alberto Fioravante.

Eles participaram, juntamente com o assessor de logística da Semagro, Lúcio Lagemann e técnicos da GT Ferrovias de SP, de reunião virtual para apresentação do Plano Ferroviário do Estado de São Paulo, que está em andamento e contemplará a Malha Oeste. O plano apontou que somente em São Paulo existem 2.390 quilômetros de ferrovias ativas e 2.530 km com alta ociosidade. O objetivo foi debater mecanismos para traçar estratégias conjuntas em prol da retomada da ferrovia, que representa hoje a melhor solução em logística para a redução no volume de cargas que abarrotam as rodovias tanto de Mato Grosso do Sul quanto de São Paulo.

“Fizemos reunião com o coordenador do GT Ferrovias de São Paulo para que fosse apresentado o plano de ferrovias que contempla de forma estratégica a Malha Oeste. Como a ferrovia tem um trecho expressivo em Mato Grosso do Sul, deste modo entendemos que a solução da Malha Oeste deve ser conjunta”, salientou Verruck.

“Diante da explanação do GT percebemos que a Malha Oeste tem posição importante de reativação da malha ferroviária paulista. Por isso, o Governo do Estado de São Paulo propôs uma ação conjunta para trabalhar através de nossas leis estaduais. A lei de São Paulo já está na Assembleia para ser votada, enquanto o Governo de MS por meio da Comitê de Ferrovias também está finalizando a elaboração do plano estadual de ferrovia”, adiantou.

***Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT***

***Data: 10/03/2022***

## GOVERNO PREPARA DECRETO PARA REDUZIR ALÍQUOTAS DO AFRMM

Proposta é de um corte linear de 33,9% nas alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante

Por **GUILHERME MENDES** [guilherme@portalbenews.com.br](mailto:guilherme@portalbenews.com.br)

**A proposta vem cerca de dois meses depois de o próprio Governo Federal vetar uma possibilidade de redução da cobrança do AFRMM**



O Governo Federal, por meio do Ministério da Economia, prepara um decreto reduzindo em 33,9% todas as alíquotas vigentes do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), taxa cobrada sobre o valor do frete das empresas operantes em terminais brasileiros. O texto deve ser publicado nos próximos dias em edição do Diário Oficial da União.

Em minuta do decreto, a qual o BE News teve acesso, o Ministério da Economia, que capitaneia a proposta, busca reduzir o adicional da navegação de longo curso, de 25% para 16,5%; da navegação de cabotagem de 10% para 6,6%; e da navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de grânéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, de 40% para 26,5%. A proposta altera os valores previstos na lei de 2004 que regula o tema.

**O AFRMM onera muito o frete de transporte, principalmente no que se refere aos produtos do setor primário, dentre os quais se incluem importantes itens que compõem a cesta básica de alimentos e/ou interferem no seu custo, tais como grãos em geral, farinha de trigo, sal, adubos e fertilizantes”**

**PAULO GUEDES**  
ministro da Economia

A proposta vem cerca de dois meses depois de o próprio Governo Federal vetar uma possibilidade de redução da cobrança do AFRMM. Na proposta da BR do Mar — que agora será rediscutida pelo Congresso — havia a redução da alíquota. Caso o veto seja derrubado pelo Congresso Nacional, a navegação de longo curso ficaria com alíquota de 8%, mais barata que a proposta do Governo; a cabotagem também teria 8%, ficando mais cara; e a navegação de grânéis líquidos no Norte e Nordeste permaneceria em 40%.

Para sua explicação, Paulo Guedes indicou que o crescente custo de transporte e logística representa um ônus aos consumidores, e que a pandemia aumentou ainda mais a desorganização do setor. O texto aponta especial preocupação com o comércio de fertilizantes, que o Brasil depende de exportações para manter-se abastecido. A guerra entre Ucrânia e Rússia, um importante fornecedor brasileiro, estrangula ainda mais estes custos.

“O AFRMM onera muito o frete de transporte, principalmente no que se refere aos produtos do setor primário”, escreveu Guedes, em defesa do texto, “dentre os quais se incluem importantes itens que compõem a cesta básica de alimentos e/ou interferem no seu custo, tais como grãos em geral, farinha de trigo, sal, adubos e fertilizantes.”

A tese do ministro é que a redução do AFRMM contribuirá para o estímulo ao comércio exterior brasileiro por meio da

### PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL

O texto altera os valores previstos na lei de 2004 que regula o tema

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO  
DE 25% PARA 16,5%

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM  
DE 10% PARA 6,6%

NAVEGAÇÃO FLUVIAL E LACUSTRE  
Quando do transporte de grânéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste  
DE 40% PARA 26,5%

redução de custos de transporte e, por conseguinte, de potencial redução de preços dos bens transacionados em cada operação. “Além disso, esses descontos beneficiarão à população brasileira em vista da redução dos custos relacionados à cesta básica de alimentos”. A medida também incrementaria as exportações de commodities, assim reduziria custos relacionados à cesta básica de alimentos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/03/2022

## PROPOSTA DE REDUÇÃO DE TRIBUTO DO FRETE DESESTIMULA CABOTAGEM, DIZ ABAC

Por BÁRBARA FARIAS [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)

A Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) afirma que a proposta de redução da carga tributária sobre o frete marítimo anunciada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, “é um desestímulo à operação de cabotagem”. Guedes propõe corte linear em torno de 33,9% no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e entregou a minuta de decreto ao presidente Jair Bolsonaro, na última segunda-feira (7).



### **LUÍS FERNANDO RESANO** diretor-executivo da ABAC

**“O decreto, se efetivado, será mais um desestímulo para operar na cabotagem, exatamente quando é publicada uma lei de incentivo ao modal”**

Procurado para comentar a proposta, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), Luís Fernando Resano, respondeu que “a ABAC vê com preocupação esta minuta de Decreto, pois vai em sentido oposto de uma nova lei para aumento do uso da cabotagem, recém-publicada, que é a 14.301 (Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem no Brasil), muito conhecida como Programa BR do Mar. A redução das alíquotas fazia parte do texto (Projeto de Lei nº 4.199/2020) aprovado pelo Congresso (Nacional), porém o próprio Poder Executivo, com posicionamento pelo veto do Ministério da Economia, vetou a redução”, declarou.

O executivo questiona ainda o motivo alegado por Guedes para a execução da medida. “Causa estranheza que passado pouco mais de dois meses tenhamos esta iniciativa do Ministério da Economia, ainda que tenhamos um conflito entre dois países que afetam a importação de insumos para nossa agricultura e já se falando em desabastecimento de fertilizantes, se os países em conflito não são os únicos fornecedores dos insumos”, apontou. Para Resano, a minuta conflita com a própria decisão do Palácio do Planalto que vetou a redução da contribuição tributária em janeiro. “A Minuta de Decreto está em total conflito com o que foi adotado pelo Poder Executivo com o veto. Merece ser repetido o texto que motivou o veto sobre a alteração das alíquotas: ‘Entretanto, 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, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e nos art. 125, art. 126, art. 136 e art. 137 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 - Lei de Diretrizes Orçamentárias 2021...’. Considerando o destacado no texto, o que teria alterado para não ser mais vício de inconstitucionalidade, ou não ser mais renúncia de receita?”, perguntou Resano.



O representante dos armadores de cabotagem afirma que a medida terá impacto limitado, apesar dos reflexos da guerra na Ucrânia sobre as importações do Brasil. “Ademais, a leitura da exposição de motivos, indica que o efeito é bastante limitado e para atacar um problema pontual, e não será instrumento de redução do custo de frete, nem a curto nem a médio prazo”, afirmou.

“Outro ponto importante é que estão alterando as alíquotas estabelecidas em lei e o poder concedido é para aplicar descontos, aparentemente a mesma coisa, mas este desconto é função do fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e não vimos isto ser analisado. O decreto, se efetivado, será mais um desestímulo para operar na cabotagem, exatamente quando é publicada uma lei de incentivo ao modal”, explicou Resano.

Resano destacou também que empresas que investiram em cabotagem contam com os recursos do AFRMM. “Não menos importante registrar que empresas investiram na cabotagem com a aquisição de embarcações construídas no Brasil e faz parte do planejamento financeiro o recebimento dos recursos do AFRMM que cabem à Empresa Brasileira de Navegação (EBN)”, finalizou.

O BE News procurou também Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa os armadores de navegação de longo curso, para comentar sobre a medida. O Centronave respondeu que “não se manifesta sobre o AFRMM, pois a matéria diz respeito apenas aos armadores de operações nacionais”.

“Caso esse decreto saia, ele vai ajudar a atenuar os efeitos e pode ajudar na importação e exportação, mas mais para movimentação de grande curso. Na cabotagem, a queda de 10% para 6,6% não deverá trazer reflexos significativos no custo”, apontou o líder da holding Agemar, Manoel Ferreira.

Segundo ele, o que pesa, nas operações de cabotagem, é o ICMS cobrado pelos estados. “Cerca de 90% do comércio marítimo brasileiro é por cabotagem e continuamos a pagar 25% de ICMS. A redução dessa alíquota nos beneficiaria mais e nos ajudaria a conter os efeitos em cadeia dessa mais nova crise que estamos passando logo após o arrefecimento de uma pandemia global”, argumentou Ferreira.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 10/03/2022*

### **ACOMPANHA : PROGRAMA BR DO MAR (LEI Nº 14.301/2022)**

**1/12/2021**

Senado Federal aprovou o Projeto de Lei (PL) 4.199/2020, de autoria da Câmara dos Deputados, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como “BR do Mar”.

A versão final estabelecia redução de percentuais do AFRMM. O artigo 21, do PL, alterava o artigo 6º da Lei 10.893/2004, para prever as seguintes alíquotas: (1) 8% para navegação longo curso; (2) 8% para cabotagem; (3) 40% para navegação fluvial e lacustre, quanto ao transporte de granéis líquidos para as regiões Norte e Nordeste; e (4) 8% para navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis sólidos destinados à região Norte e Nordeste.

**15/12/2021**

Deputados aprovaram as alterações feitas pelos senadores em plenário virtual

**21/12/2021**

Câmara encaminhou o projeto à sanção presidencial

**07/01/2022**

Em edição extra do Diário Oficial da União, o presidente da República Jair Bolsonaro sancionou parcialmente o projeto, que foi convertido na Lei nº 14.301/2022, com vetos às alterações das

alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O Executivo Federal justificou os vetos alegando 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 (...)”. Apesar desses vetos, foi aprovada a criação do § 4º para o artigo 6º, da Lei 10.893/04, permitindo ao Executivo estabelecer descontos nas alíquotas do AFRMM, “desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM”, ou seja, os descontos nas alíquotas do tributo só são possíveis se houver ato normativo da Presidência da República.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/03/2022**

## LISBOA PLANEJA REDUZIR IMPACTO AMBIENTAL DE SUAS OPERAÇÕES

Ações foram destacadas pelo administrador do porto, José Castel-Branco, durante reunião com empresários e autoridades brasileiras ontem. Grupo participa de missão internacional do Brasil Export

Por **BRUNO MERLIN** [brunomerlin@forumbrasilexport.com.br](mailto:brunomerlin@forumbrasilexport.com.br) Enviado especial a Lisboa

**9,4 milhões/t  
FORAM MOVIMENTADAS NO PORTO DE LISBOA NO ANO PASSADO,  
UM ACRÉSCIMO DE 5% EM RELAÇÃO A 2020**



**Detalhes sobre os planos da administração do complexo marítimo para consolidá-lo na vanguarda do uso de energias renováveis e tecnologias limpas foram apresentados à comitiva da missão internacional organizada pelo Brasil Export**

Porto que movimenta essencialmente cargas de consumo, dos mais diversos tipos e natureza, Lisboa tem muitos desafios para diminuir os impactos de sua operação na capital portuguesa e estar preparado para a agenda socioambiental do futuro. Detalhes sobre os planos da administração do complexo marítimo para consolidá-lo na vanguarda do uso de energias renováveis e tecnologias limpas foram apresentados à comitiva da missão internacional organizada pelo Brasil Export, ontem, em Portugal. A ampla programação de intercâmbio profissional será encerrada hoje, com visita ao Porto de Sines e uma reunião com o ministro das Infraestruturas do país, Pedro Nuno Santos.

Um dos principais objetivos da administração do Porto de Lisboa é utilizar as vias navegáveis do Rio Tejo - o mais extenso da Península Ibérica e, em cujas margens, ficam os terminais do complexo - para diminuir o impacto do transporte de cargas na cidade e expandir a capacidade operacional. "É muito difícil atravessar Lisboa com caminhões. Nosso transporte ferroviário também encontra dificuldades. Por isso, estamos apostando nas vias navegáveis do Tejo", disse o administrador do porto, José Castel-Branco.

No ano passado, Lisboa confirmou a recuperação gradual da sua atividade, registrando 9,4 milhões de toneladas movimentadas, um acréscimo de 5% em relação a 2020. “Nos dois últimos anos, fomos muito impactados pela pandemia. Estamos tentando recuperar nossos melhores índices de atividade”, relatou Castel-Branco. Ele agradeceu a presença da “delegação de peso” do Brasil e classificou como fundamental o aprofundamento das relações entre lideranças e empresários das duas nações.

A transformação da matriz energética é outro importante foco de trabalho da administração portuária. De acordo com a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, o porto planeja ter uma rede de fornecimento de energia elétrica aos navios atracados, para que eles possam desligar seus motores (movidos a diesel e, assim, poluentes) e utilizar essa eletricidade “oferecida no cais” para operar seus equipamentos de bordo.

Na mesma linha, o gerente-geral do operador portuário Yilport, Diogo Vaz Marecos, disse que a redução da pegada ambiental e o uso de energia limpa são fatores imprescindíveis para atrair novos armadores para operar em Lisboa. "Estamos realizando investimentos de 114 milhões de euros voltados para minimizar os impactos ambientais resultantes de nossos processos de movimentação", ressaltou. A Yilport faz parte do Yildirim Group, décimo-primeiro maior operador mundial, cuja missão é atingir o "top 10" até 2025.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 10/03/2022

A comitiva da missão internacional do Brasil Export conheceu as instalações do Porto de Lisboa e visitou o prédio do Centro de Coordenação e Controle do Tráfego Marítimo e Segurança do complexo. Entre as autoridades brasileiras presentes, estão Marcelo Sampaio, secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Diogo Piloni, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, e Fábio Lavor, diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da Secretaria Nacional de Portos.

## PROJETO PARA RENOVAR FROTA DE CAMINHÕES TERÁ R\$ 6 BI E SERÁ LANÇADO NAS PRÓXIMAS SEMANAS

Em entrevista exclusiva ao BE News, secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura explica detalhes do programa, que busca reduzir impactos ambientais do setor

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

Enviado especial a Lisboa



**“Sustentabilidade é uma palavra de ordem no Brasil, não só nos projetos portuários, mas no ferroviário, rodoviário, setor aéreo”, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcelo Sampaio Cunha Filho**

### FUTURO MINISTRO

Com a saída do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, de seu cargo, até o próximo dia 31, seu sucessor deve ser o secretário-executivo da pasta, Marcelo Sampaio Cunha Filho. A escolha de Sampaio para a função é defendida pelo próprio Tarcísio

O projeto do Governo Federal para a renovação da frota nacional de caminhões — batizado como Programa Renovar — contará com uma linha de crédito de R\$ 6 bilhões e será anunciado ainda neste mês, revelou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcelo Sampaio Cunha Filho, em entrevista exclusiva ao BE News, ontem, em Lisboa, Portugal. A medida é uma das ações da pasta federal para reduzir os impactos ambientais do setor de transportes, especialmente os do rodoviário.

Segundo Sampaio, o programa, desenvolvido juntamente com o Ministério da Economia, “está pronto. Já foi assinado pelo ministro da Economia (Paulo Guedes) e deve ser apresentado pelo ministro (da Infraestrutura) Tarcísio ainda neste mês”. O prazo é estratégico. Na semana passada,



o presidente Jair Bolsonaro informou que o titular da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, deixará o cargo no próximo dia 31, para disputar o Governo do Estado de São Paulo nas eleições deste ano.

O Renovar — oficialmente, o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar) — oferecerá linhas de financiamento para caminhoneiros e transportadoras, para a substituição de seus veículos de carga mais antigos por modelos novos — que consomem menos óleo diesel e são menos poluentes. Dessa forma, são reduzidos o impacto ambiental e, ainda, os custos operacionais do transporte rodoviário.

O programa prevê que o caminhão antigo terá ainda suas dívidas perdoadas. Porém, terá de sair do mercado, ter o chassi cortado e ser efetivamente descartado. “Diferente de anos anteriores, o atual governo se preocupou com a renovação da frota e, também, em tirar o veículo de circulação. Para nós, isso é muito importante: termos uma frota mais nova, o que já ajudará na diminuição da emissão de gás carbônico e nos próprios custos operacionais do serviço de transporte”.

Sobre os recursos utilizados para o financiamento, parte dos R\$ 6 bilhões virá de fundos da Petrobras.

Segundo Marcelo Sampaio, o Renovar marca uma das principais linhas de ação adotadas no Ministério, que busca reduzir o impacto ambiental do setor de transporte. “Sustentabilidade é uma palavra de ordem no Brasil, não só nos projetos portuários, mas no ferroviário, rodoviário, setor aéreo”, afirmou.

### EM LISBOA

Desde o início da semana e até amanhã, o secretário-executivo do Minfra está em Portugal, participando de uma série de visitas técnicas aos principais portos do país. Ele já esteve em Aveiro, Leixões, Setúbal e Lisboa. Hoje, irá em Sines, principal complexo marítimo do país, de águas profundas e localizado ao sul de Lisboa. Marcelo Sampaio integra uma comitiva de mais de 50 pessoas, entre autoridades federais e lideranças empresariais, que participam da missão, promovida e organizada pelo Brasil Export, fórum permanente dos setores de transporte e logística do Brasil e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no País.

Sampaio anunciou as novidades do Programa Renovar ao comentar sobre as políticas ambientais desenvolvidas pelos portos portugueses visitados. Os complexos têm desenvolvido projetos para reduzir a emissão de poluentes pelos navios atracados e ampliar o uso de fontes de energia alternativa. “A preocupação ambiental dos portos de Portugal chama a atenção. Há um grande esforço para isso, principalmente diante da proximidade desses portos com as áreas urbanas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

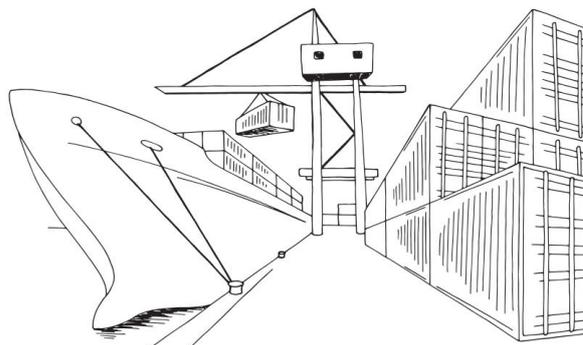
Data: 10/03/2022

### OPINIÃO – TRIBUTOS - REPORTO, PEÇA ESSENCIAL NA ENGENHAGEM DA INFRAESTRUTURA!

Por MARCELO SAMMARCO Sócio no escritório Sammarco Advogados [opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Criado em 2004 e prorrogado ao longo dos anos, o Reporto permite a importação de máquinas e equipamentos de infraestrutura com suspensão do pagamento de IPI, PIS-Importação e COFINS-Importação, além do Imposto de Importação de itens para os quais não se encontre similar nacional, desde que os bens sejam destinados ao ativo imobilizado do beneficiário.

Em particular, pode ser aplicado na importação de





portêineres utilizados nas operações portuárias, além de trilhos e vagões empregados nas ferrovias, entre outros equipamentos, o que releva a importância do benefício para a expansão e modernização da infraestrutura nacional.

No entanto, o regime teve a sua vigência expirada em 31 de dezembro de 2020, sem novas prorrogações até o momento, o que tem motivado justa preocupação no setor.

O tema ganha ainda maior relevância no contexto da atual política implementada pelo Ministério da Infraestrutura, com objetivos claros e bem delineados e o propósito de estimular investimentos privados na infraestrutura e logística nacional.

Sem dúvida, o País passa por um momento especial em termos de expansão e modernização do segmento, especialmente nas operações portuárias e ferroviárias. Desde 2019, foram celebrados 33 novos arrendamentos portuários e 99 contratos de adesão para terminais privados, além de 21 contratos assinados até o momento para criação de novas ferrovias, fruto da redução de barreiras burocráticas e estímulos criados através do programa ProTrilhos.

Mas, ainda há uma importante barreira a ser superada para acelerar o volume de investimentos privados no segmento: trata-se da questão tributária. A carga fiscal na importação de bens e maquinários do setor ainda representa um grande peso e impacta negativamente a velocidade de investimentos privados, notadamente, pelo fato de não ter sido ainda realizada a tão aguardada reforma tributária, o que torna o Reporto peça essencial na atual engrenagem da infraestrutura brasileira.

Apesar da reativação do Reporto ter recebido veto presidencial na sanção parcial da Lei 14.301/2022 (que implementou o BR do Mar) sob a justificativa de não atender aos interesses públicos e representar simples renúncia de receitas, a vigência do benefício entre 2004 e 2020 revelou o contrário.

Na prática, o regime representa impacto irrisório no orçamento da União (em dados atualizados, menos de 0,01% do total previsto para arrecadação em 2022), ao passo que reduz em cerca de 42% a carga fiscal na importação de maquinários destinados ao setor.

Mais do que isso, o Reporto é capaz de potencializar o incremento das atividades logísticas e de infraestrutura portuária e ferroviária, acelerando o aumento de capacidade de movimentação de cargas e consequente elevação arrecadatária decorrente dos ganhos de eficiência e de volume de operações proporcionados, além de gerar novos empregos e receitas, de sorte que representa investimento na veia deste importante e estratégico segmento econômico e não uma simples renúncia fiscal, o que naturalmente converge com os interesses públicos.

A votação do veto ao Reporto, no Congresso Nacional, se aproxima e o setor espera pela sua derrubada para reativação do benefício até dezembro de 2023.

**O REPORTO PERMITE A IMPORTAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DE INFRAESTRUTURA COM SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DE IPI, PIS-IMPORTAÇÃO E COFINSIMPORTAÇÃO, ALÉM DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE ITENS PARA OS QUAIS NÃO SE ENCONTRE SIMILAR NACIONAL, DESDE QUE OS BENS SEJAM DESTINADOS AO ATIVO IMOBILIZADO DO BENEFICIÁRIO.**



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### PORTO 360° ENTREVISTA A DIRETORA DE OPERAÇÕES DO CONCAIS, SUELI MARTINEZ SILVA SOBRE A RETOMADA DOS CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS

Informação: Concais (10 de março de 2022 )



Ontem foi ao ar a entrevista com a Diretora de Operações do Concais, Sueli Martinez Silva, para o programa Porto 360 do especialista em Porto, Maxwell Rodrigues.

**Confira no link abaixo:**

<https://youtu.be/-foOHL57KVg>

Uma conversa muito bacana sobre os desafios da gestão de um terminal de passageiros, as dificuldades enfrentadas por conta da pandemia e as expectativas com a retomada da temporada. Confira!

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

Data: 10/03/2022

## DP WORLD ANUNCIA RESULTADOS RECORDES COM AUMENTO DE 15% NO EBITDA, PARA US\$ 3,8 BILHÕES

Informação: DP World (10 de março de 2022 )



Foto: DP World

A DP World Limited anuncia fortes resultados financeiros para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2021. Em uma base reportada, a receita cresceu 26,3% para US\$ 10.778 milhões e o EBITDA ajustado cresceu 15,3% para US\$ 3.828 milhões com margem EBITDA ajustada de 35,5%.

### Destaques dos resultados

#### A receita aumentou em US\$ 2.245 milhões para US\$ 10.778 milhões (crescimento de receita de 26,3% em base reportada)

- Crescimento da receita de 26,3% suportado por aquisições e novas concessões, incluindo Angola, Unico e Transworld.
- A receita like-for-like aumentou 11,7% com a receita em contêineres like-for-like 14,2% impulsionada pelo crescimento do volume.
- O crescimento da receita containerizada é maior do que o crescimento do volume, principalmente devido à maior receita de armazenamento e monitoramento de frigoríficos.
- A receita não containerizada like-for-like aumentou 9,5% com um forte desempenho do negócio Feederling.

#### EBITDA ajustado de US\$ 3.828 milhões e margem EBITDA ajustada de 35,5%

- O EBITDA ajustado cresceu 15,3% e a margem EBITDA do ano foi de 35,5%. Margem EBITDA ajustada like-for-like de 37,9%.
- A margem EBITDA reportada diminuiu devido a uma mudança no mix com a consolidação de negócios de logística com margens mais baixas.



### **Acelera a geração de caixa**

- O caixa das atividades operacionais aumentou 27,3% para um recorde de US\$ 3.692 milhões em 2021 (US\$ 2.901 milhões em 2020).
- Alavancagem (dívida líquida sobre EBITDA ajustado) em 3,7 vezes (pré-IFRS16), apesar da dívida líquida mais alta de US\$ 12,2 bilhões (US\$ 11,0 bilhões em 2020). Em uma base pós-IFRS16, a alavancagem líquida é de 4,2 vezes em comparação com 4,3 vezes no ano fiscal de 2020.
- O rating de crédito da DP World permanece grau de investimento em BBB- com Stable Outlook pela Fitch e Baa3 com Stable Outlook pela Moody's.
- A DP World está comprometida com uma forte classificação de grau de investimento no médio prazo.

### **Forte Desempenho Operacional Apesar das Interrupções**

- Os terminais permaneceram abertos para atender os proprietários de cargas, apesar do desafio com a pandemia.
- A DP World apresentou um forte desempenho operacional com a produtividade do berço mantida apesar da baixa confiabilidade do cronograma.

### **Investimento disciplinado em toda a carteira**

- Despesas de capital de US\$ 1.393 milhões (US\$ 1.076 milhões em 2020) investidos em todo o portfólio existente.
- A orientação de despesas de capital para 2022 é de até US\$ 1,4 bilhão, com investimentos planejados nos Emirados Árabes Unidos, Jeddah (Arábia Saudita), London Gateway (Reino Unido), Berbera (Somalilândia), Sokhna (Egito), Indonésia e Callao (Peru).

### **Aquisições para trazer recursos de valor agregado, exposição a mercados de alto crescimento e relacionamento de longo prazo com proprietários de cargas**

- Aquisições da Syncreon e da Imperial Logistics [8].
- As aquisições trazem recursos de valor agregado em mercados e verticais de rápido crescimento.
- Adiciona relacionamento de longo prazo com proprietários de carga.

### **Parceria com CDC para criar Plataforma de Investimento em África**

- Parceria com a Instituição Financeira de Desenvolvimento do Reino Unido, CDC, com a DP World investindo US\$ 1 bilhão em portos e logística em toda a África.
- A criação da plataforma irá acelerar o investimento em África e eliminar as ineficiências comerciais.

### **Forte desempenho em 2021, incentivando o início de 2022**

- O portfólio apresentou um forte desempenho em 2021.
- Incentivando o início das operações em 2022. Continuamos focados em fornecer soluções integradas de cadeia de suprimentos aos proprietários de cargas para impulsionar o crescimento e os retornos.
- Pandemia, inflação crescente e geopolítica continuam a causar alguma incerteza, mas as perspectivas de médio a longo prazo permanecem positivas.

### **O presidente e CEO do DP World Group, Sultan Ahmed Bin Sulayem, comentou:**

“Estamos muito satisfeitos em relatar esse forte conjunto de resultados com o EBITDA ajustado crescendo em US\$ 0,5 bilhão para um novo recorde de US\$ 3,8 bilhões. É importante ressaltar que o crescimento foi amplo em nossos terminais e ativos de logística à medida que começamos a gerar sinergias em nosso portfólio. Esse crescimento significativo demonstra mais uma vez que nossa estratégia de fornecer soluções integradas de cadeia de suprimentos gerará retornos sustentáveis de longo prazo.”

Além disso, nossa recém-anunciada aquisição da Imperial Logistics e da syncreon trará recursos de valor agregado em verticais e mercados de alto crescimento, o que nos permitirá oferecer um conjunto mais atraente de soluções de cadeia de suprimentos. Ao alavancar nossa infraestrutura de ponta em logística terrestre, portos e terminais, zonas econômicas e rede de logística marítima, a DP World visa reduzir ineficiências e fornecer conectividade aprimorada em rotas comerciais de rápido crescimento, como Ásia, Oriente Médio e África.

“Importantemente, continuamos a fazer progressos positivos com nosso programa de reciclagem de capital e isso combinado com o forte desempenho operacional, nos deixa bem posicionados para cumprir nossa meta de alavancagem combinada de 2022 (DP World e PFZW) de menos de 4x Dívida Líquida sobre EBITDA ajustado (Pré IFRS16) [9].

“No geral, estamos satisfeitos com o desempenho de 2021 e, olhando para 2022, esperamos que nosso portfólio continue apresentando crescimento e, embora o ano tenha começado de forma encorajadora, permanecemos conscientes de que a incerteza geopolítica, a pandemia de Covid-19, a continuidade da cadeia de suprimentos interrupções e aumento da inflação podem dificultar a recuperação econômica global”.

[1] Os resultados antes de itens divulgados separadamente (BSDI) excluem principalmente itens não recorrentes. A DP World relatou itens divulgados separadamente de uma perda de US\$ 192 milhões.

[2] O like-for-like em moeda constante está sem as novas adições em KRIL (Índia), TIS (Ucrânia), Fraser Surrey Docks (Canadá), Unico (Coreia do Sul), Luanda (Angola), Transworld & Avana (Índia. ), Digital Solution & Logistics e syncreon (EUA).

[3] O ganho bruto é o ganho de todos os terminais consolidados mais as investidas contabilizadas pelo patrimônio líquido.

[4] O throughput consolidado é o throughput de todos os terminais onde o Grupo detém o controle de acordo com o IFRS.

[5] O EBITDA Ajustado é o Lucro antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização e inclui a participação nos lucros das investidas contabilizadas pelo patrimônio líquido antes dos itens divulgados separadamente.

[6] A margem EBITDA ajustada é calculada dividindo-se o EBITDA ajustado pela receita.

[7] Margem EBITDA ajustada comparável.

[8] Imperial deve fechar em 14 de março de 2022

[9] DP World e PFZW combinados pré IFRS 16 Dívida Líquida para EBITDA Ajustado é de 5,9x em 31 de dezembro de 2021

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

Data: 10/03/2022

## PORTO DE SINES CONSOLIDA A SUA POSIÇÃO NOS 15 MAIORES PORTOS DA UNIÃO EUROPEIA

Informação: Portos de Portugal (10 de março de 2022)



No ano de 2021, o Porto de Sines consolidou a sua posição como líder nacional em volume de carga, com 1.8 milhões de TEU movimentados, mantendo-se no Top 15 dos maiores portos de contentores da União Europeia, de acordo com a PortEconomics, onde o conceituado Theo Notteboom dedica uma análise ao mercado marítimo-portuário europeu.

Entre 2019 e 2021, o Porto de Sines cresceu mais do dobro em comparação com os restantes portos no Top 15 europeu. O especialista enfatiza o aumento de 28,2% na movimentação de contentores que, em contexto pandémico, demonstra uma forte capacidade de resposta por parte de todas as empresas da comunidade portuária de Sines.

De salientar que estão a decorrer as obras de expansão do Terminal XXI, que aumentarão a possibilidade de operar mais navios em simultâneo, duplicando a capacidade de movimentação anual para 4.1 milhões de TEU.

O estudo recorda ainda a senda de crescimento que tem vindo a ser apresentada pelo Porto de Sines e que, entre 2007 e 2021, registou um aumento em mais de mil por cento (1.116%), o segundo maior aumento nos portos que constam do Top 15 da União Europeia.

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

**Data: 10/03/2022**



## NAVAL PORTO ESTALEIRO

### NAVIO DA WILSON SONS REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CELULOSE EM NOVO BERÇO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ITAQUI

Por Ruth Rodrigues



**A companhia Wilson Sons realizou a primeira operação de movimentação de cargas no novo berço do Porto de Itaqui, com uma exportação de celulose feita no navio Pelican Arrow**

Esta última terça-feira, (08/03), foi marcada pela primeira operação no recém-construído Píer 99, o novo berço de movimentação de cargas localizado no Porto de Itaqui. A companhia Wilson Sons, por meio do navio Pelican Arrow, realizou a exportação de milhares de toneladas de granéis

de celulose nesta semana, com destino final à França e à Holanda durante os próximos dias.



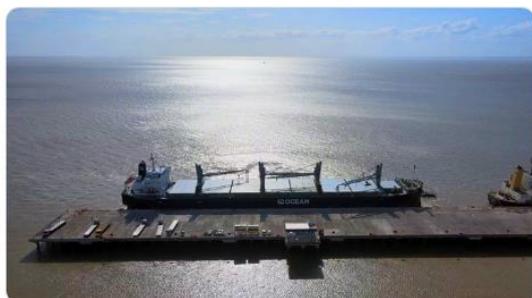
Logística e Negócios  
@logenegocios



### **Novo berço de movimentação de cargas do Porto de Itaqui inicia operações com o navio Pelican Arrow, da companhia de logística Wilson Sons**

Wilson Sons participa da primeira operação com carga total do novo berço do Porto de Itaqui. Recém-construído no terminal maranhense, o Pier 99 será dedicado à movimentação de commodities, principalmente celulose

[logisticaenegocios.com.br/noticia/4359/](http://logisticaenegocios.com.br/noticia/4359/)



8:10 PM · 9 de mar de 2022



O Porto de Itaqui possui uma grande presença no setor portuário nacional, em relação às operações de movimentação de carga, tanto a exportação como a importação, e pretende expandir cada vez mais esses resultados. Assim, o recém-construído Píer 99, o novo berço de movimentação de cargas do porto, começou a ser utilizado nesta semana, em uma operação de exportação de celulose envolvendo a companhia de logística global Wilson Sons.

O navio Pelican Arrow, da gigante Wilson Sons, foi o responsável pela movimentação dos granéis de celulose no Píer 99. Com isso, 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. Esse é um grande avanço para o Porto de Itaqui em relação às suas operações de movimentação de cargas, uma vez que o novo berço de atracação foi desenvolvido para a expansão nas operações, com foco na exportação de celulose.



Dessa forma, André Nogueira, coordenador de Operações de Agenciamento em São Luís, comentou sobre a importância e a relevância dessa operação para o Porto de Itaqui e como a atracção do navio Pelican Arrow marcou o início de novos empreendimentos no local. O executivo ainda ressaltou que “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”.

### **Porto de Itaqui agora poderá investir na movimentação de cargas com foco na exportação de celulose, em razão do início das operações no Píer 99**

A responsável pela construção do novo berço de atracção do Porto de Itaqui foi a companhia Suzano, maior produtora de celulose de eucalipto do país, que exportou mais 1,6 milhão de toneladas do produto em 2021. Assim, o foco principal do berço é a exportação de granéis de celulose durante os próximos meses, operação que já é realidade após a Wilson Sons ter mandado o seu navio Pelican Arrow para a movimentação dessas cargas no porto.

Mas a celulose não é o único foco do novo berço de atracção do Porto de Itaqui, uma vez que ele poderá realizar uma série de operações envolvendo outras commodities, como trigo e fertilizantes, e vai contribuir para a diminuição do tempo de espera dos navios na área de fundeio. O porto está localizado no Arco Norte, uma região com grande potencial para a exportação de commodities, e essa operação com o navio da Wilson Sons serviu para abrir os olhos das companhias da região em relação à movimentação de cargas no porto.

Agora, o que se espera é que o Porto de Itaqui possa aproveitar toda a infraestrutura disponível no Píer 99 e consiga expandir ainda mais as operações envolvendo a exportação da celulose e de outros produtos nacionais.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro*

*Data: 10/03/2022*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### **BRASIL CRIA 155,2 MIL EMPREGOS EM JANEIRO, 39% MENOS QUE EM 2021 E ABAIXO DA PROJEÇÃO DE MERCADO**

*(Por Bernardo Caram; Edição de Camila Moreira e Luana Maria Benedito)*

BRASÍLIA (Reuters) – O Brasil abriu 155.178 vagas formais de trabalho em janeiro, 39% a menos que o observado no mesmo mês de 2021 e abaixo das expectativas de mercado, apontam dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), divulgado nesta quinta-feira pelo Ministério do Trabalho e Previdência.

Em janeiro de 2021, a criação líquida de vagas havia sido de 254.323 postos, conforme série do Caged com ajustes.

O resultado também veio pior que as expectativas de mercado. Pesquisa Reuters com analistas projetava uma criação líquida de 170.000 postos no mês passado.

Ainda assim, o saldo foi o terceiro melhor para meses de janeiro desde 2010, conforme série histórica sem ajuste apresentada pela pasta, perdendo para 2021 (+257.059) e 2010 (+181.419).

O dado do mês passado é resultado de 1.777.646 admissões, uma alta de 3,8% em relação a janeiro de 2021, e 1.622.468 desligamentos, elevação de 11,3%.



Dentre os cinco setores mapeados, houve fechamento de vagas apenas no comércio (-60.088 postos). O destaque positivo ficou com o setor de serviços, com abertura de 102.026 empregos, seguido por indústria (+51.419 postos), construção (+36.809) e agropecuária (+25.014 postos).

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 10/03/2022*

### **ECONOMIA QUER QUE PETROBRAS RETIRE CUSTO DE IMPORTAÇÃO DO CÁLCULO DE PREÇOS E ESPERA AÇÃO DO CADE –FONTES**

*Por Bernardo Caram*

BRASÍLIA (Reuters) – A equipe econômica do governo defende que a Petrobras retire do cálculo de sua política de preços os custos relacionados à importação, disseram à Reuters duas fontes do Ministério da Economia, argumentando que a metodologia usada pela estatal leva os preços dos combustíveis a um patamar mais alto.

As fontes afirmaram que a definição depende da própria estatal, mas ressaltaram que esperam uma análise cuidadosa da questão pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que abriu investigação em janeiro sobre as condutas comerciais da Petrobras.

Os membros da pasta ponderaram que apenas acompanham esse processo e que o ministério não tem ingerência sobre a decisão.

Apesar de sinalizações recentes do governo de que apoiaria uma mudança na política de preços da Petrobras, as duas fontes afirmam que o Ministério da Economia defende a manutenção dos princípios da paridade de preços com o mercado internacional, com alteração apenas na metodologia do cálculo.

Um dos componentes da equipe econômica argumentou que é correto que a petroleira module seus preços de acordo com as cotações internacionais já que também é uma exportadora de produtos e, se não houvesse paridade, teria menor incentivo para vender no mercado local em momentos de preço mais alto no exterior.

Seguindo a mesma lógica, essa fonte afirma que não faz sentido que o preço de paridade para as vendas no Brasil inclua custos ligados às importações.

“A Petrobras cobra aqui dentro o preço de quem importa, que inclui frete e seguro. E o que aconteceu com o preço de transporte durante a pandemia? Deu um salto. A Petrobras agrega todo esse custo e coloca aqui dentro”, disse a fonte, que falou sob condição de anonimato.

No dia 12 de janeiro, o Cade instaurou inquérito administrativo para apurar eventuais infrações à ordem econômica praticadas pela Petrobras. Em resposta ao Conselho, a estatal detalhou sua metodologia para calcular o que define como preço de paridade de importação (PPI), usado para definir os preços no Brasil. Em linhas gerais, o valor corresponde à cotação do insumo no mercado internacional, mais o valor do frete e outras despesas.

“O PPI calculado pela Petrobras estima o custo de potenciais competidores, simulando uma importação por terceiros para cada produto em cada ponto de venda”, disse a estatal no ofício ao Cade.

Procurada pela Reuters, a Petrobras disse que os preços praticados pela companhia buscam equilíbrio com o mercado internacional, evitando repassar volatilidades causadas por eventos conjunturais.

“Essa condição é fundamental para que o mercado brasileiro continue sendo suprido, sem riscos de desabastecimento, pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”, afirmou.



A estatal acrescentou que usa como referência o preço de paridade de importação “que é um indicador do valor de mercado para os combustíveis no Brasil, uma vez que o país é importador líquido desses produtos”.

O Ministério da Economia disse que não iria comentar.

A Petrobras é responsável por mais de 80% da capacidade de refino do país. Ainda assim, o Brasil depende de importações.

Uma terceira fonte da pasta afirmou que o tema é complexo e precisa ser tratado com cautela. Para ela, se a mudança na forma de cálculo for feita, a diferença nos preços não será significativa.

Esse membro do ministério ainda ponderou que há argumentos em defesa do uso do preço de importação no cálculo da paridade porque o Brasil é hoje importador de derivados refinados do petróleo.

Nesta quinta, a Petrobras anunciou que elevará os preços do diesel em cerca de 25% em suas refinarias, enquanto os valores da gasolina deverão subir quase 19%, contrariando pressões feitas pelo governo para que segurasse o reajuste por mais tempo.

O presidente Jair Bolsonaro tem criticado a política de preços da Petrobras. Na última semana, por exemplo, ele disse que não irá interferir na empresa, mas afirmou que a estatal sabe “da sua responsabilidade” e sugeriu que ela diminua sua margem de lucro de forma a evitar uma disparada dos preços dos combustíveis.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 10/03/2022*

## **SENADO APROVA PROJETO PARA REDUZIR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS**

O Senado aprovou, na tarde de hoje (10), o Projeto de Lei (PL) 1.472/2021, que altera a forma de cálculo do preço dos combustíveis, além de criar uma Conta de Estabilização. Esse fundo funcionará como um mecanismo de amortecimento contra flutuações do preço do petróleo no mercado internacional. O objetivo é reduzir o valor dos combustíveis nos postos e evitar a oscilação constante de preços para o consumidor. Agora, o projeto segue para a Câmara.

O PL estabelece diretrizes da política de preços na venda de combustíveis e derivados do petróleo. São elas: proteção dos interesses do consumidor; redução da vulnerabilidade externa; estímulo à utilização da capacidade instalada das refinarias; modicidade de preços internos; e redução da volatilidade de preços internos.

A lógica da Conta de Estabilização será economizar na baixa, retardando a queda dos preços, para posteriormente retardar a alta dos preços, contendo variações de curto prazo. Assim, a fonte prioritária dessa conta sairá da própria margem de variação dos preços.

O texto também estipula que os preços dos combustíveis derivados de petróleo praticados no país tenham como referência as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e os custos de importação.

Uma das críticas do autor do projeto, Rogério Carvalho (PT-SE), e que motivou sua redação, está na fórmula atual de cálculo dos preços dos combustíveis, com base na Paridade de Preços Internacionais (PPI). Desde 2016, a Petrobras adota o PPI, que vincula o preço do petróleo ao mercado internacional tendo como referência o preço do barril tipo Brent, que é calculado em dólar. Portanto, o valor internacional do petróleo e a cotação do dólar influenciam diretamente na composição dos preços da companhia.

### Auxílios

O projeto também traz um aumento no valor do auxílio-gás. Ele revê a legislação que criou o auxílio, ampliando seu público, em 2022, para 11 milhões de famílias. Seria o dobro de sua meta de atendimento em relação aos valores originalmente aprovados na lei orçamentária anual.

Uma das alterações feitas no texto hoje pelo relator, Jean Paul Prates (PT-RN), foi a inclusão de um auxílio a motoristas de baixa renda e a ampliação do vale-gás a famílias carentes. O chamado Auxílio Combustível Brasileiro vai beneficiar motoristas autônomos, taxistas e motociclistas de aplicativo com renda familiar de até três salários-mínimos, priorizando quem recebe o Auxílio Brasil.

### Adiamentos

Esse PL está sendo discutido no Plenário da Casa desde a semana anterior ao carnaval. Atendendo a um pedido do vice-líder do governo no Senado, Carlos Viana (MDB-MG), com apoio de outros colegas, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), decidiu adiar a votação para depois do feriado. Ontem (9), o assunto foi novamente ao Plenário, quando houve novo adiamento.

Diante do impasse e do anúncio da Petrobras de aumentar os preços do diesel e da gasolina em suas refinarias, Pacheco pediu empenho dos pares para deliberação do tema hoje, sem novas prorrogações. Pacheco disse aos senadores que o anúncio do aumento substancial do preço dos combustíveis pela Petrobras impunha ao Senado a apreciação ainda nesta quinta desse PL e também do Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/2020. O PLP propõe a simplificação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis em todo o país, que está sendo votado pelo plenário.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/03/2022

## MONEY TIMES

### MONEYTIMES

#### GASOLINA: MESMO COM REAJUSTE, COMBUSTÍVEL AINDA ESTÁ 10% ABAIXO DO PREÇO DE PARIDADE

Por Bruno Andrade

10/03/2022 - 17:12



**Para Azjental, gasolina está 10% abaixo do valor de paridade com o petróleo (Imagem: Money Times/ Gustavo Kahil)**

Hoje cedo, Petrobras (PETR4) anunciou mais um reajuste da gasolina. Desta vez, o aumento será de 18,8% e entrará em vigor amanhã (11). A alta foi puxada pela disparada dos preços do petróleo Brent, que saltou dos US\$ 90 para entorno de US\$ 116, desde de quando começou a

guerra entre Rússia e Ucrânia.

Para Alberto Azjental, professor e economista da FGV (Fundação Getúlio Vargas), mesmo após o reajuste de hoje, a gasolina ainda está abaixo do preço de paridade que deveria ser praticado em relação ao valor do barril do petróleo Brent desta quinta-feira (10).

“Na manhã desta quinta, o preço do petróleo Brent estava a US\$ 116, com o dólar cotado a R\$ 5,06. Sendo assim, o barril do petróleo Brent na moeda brasileira estava a R\$ 587”, explica.

Desse modo, o analista comenta que o diesel já alcançou o valor de paridade após o reajuste anunciado pela estatal. Já a gasolina “ainda está 10% abaixo do preço médio”.

No entanto, o professor da FGV ressalta que esses valores são referentes exclusivamente aos patamares de hoje, e que o mercado de petróleo está muito volátil nos últimos dias.

### **Abicom diz que gasolina ainda está 8% defasada**

Mais cedo, a Abicom afirmou que após os aumentos, a defasagem em relação ao mercado internacional preço da gasolina no preço da gasolina cai de 20% para 8%, e do diesel, de 24% para 9%.

Com isso, as perspectivas de um possível desabastecimento de diesel e GLP no país, como vinha sendo especulado, perdem força, mas o cenário ainda não favorece as importações, afirma a Abicom.

Já as grandes importadoras devem continuar importando os combustíveis para atender o mercado brasileiro.

A Petrobras é responsável por 80% do abastecimento de diesel no país, enquanto 20% fica com as outras empresas.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 10/03/2022*

## **NEOENERGIA (NEON3) FECHA PARCERIA COM BNB PARA FINANCIAMENTO DE GERAÇÃO SOLAR EM RESIDÊNCIAS**

*Por Reuters*



***O limite do financiamento é de até 100 mil reais, com prazo de pagamento de até oito anos e carência de até seis meses (Imagem: REUTERS/Ricardo Moraes)***

A Neoenergia (NEON3) anunciou nesta quinta-feira uma parceria com o Banco do Nordeste (BNB) para facilitar o crédito na aquisição de sistemas de geração de energia solar em residências.

Segundo o comunicado, correntistas do banco terão condições de financiamento especiais e agilidade nas tratativas para adquirir sistemas fotovoltaicos da companhia elétrica.

A contratação será por meio do FNE Sol Pessoa Física, linha de crédito do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste que permite a captação de até 100% do investimento.

O limite do financiamento é de até 100 mil reais, com prazo de pagamento de até oito anos e carência de até seis meses.

“Com esta possibilidade, o valor da parcela do financiamento se aproxima muito da fatura de energia atual ao mesmo tempo que a instalação de painéis fotovoltaicos pode gerar uma economia de até 95% na fatura”, disse, em nota, o diretor de Negócios Liberalizados da companhia elétrica, Hugo Nunes.

“No Brasil, ainda há muita oportunidade de crescimento. Nós queremos ser um catalisador desse movimento no Nordeste porque existem diversos ganhos ambientais em uma operação como essa”, afirmou o presidente do BNB, José Gomes da Costa, em nota.

A Neoenergia oferece, por meio de uma empresa de serviços, soluções de geração solar para clientes residenciais e corporativos. As potências instaladas variam de 75 kilowatts (kW) a 5 megawatts (MW), se enquadrando na modalidade de geração distribuída de energia.

A companhia encerrou o ano de 2021 com 1.688 instalações residenciais de sistemas solares e com uma carteira de 36 clientes comerciais esses, atendidos por usinas remotas, não instaladas no próprio ponto de consumo.

A Neoenergia já possui 27 megawatts-pico (MWp) vendidos em processo de instalação, e prevê encerrar 2022 com mais de 2.400 instalações residenciais e comerciais.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 10/03/2022*

### **CSN (CSNA3) QUER DOBRAR DE TAMANHO EM 3 ANOS SEM DESCUIDAR DE ALAVANCAGEM, DIZ PRESIDENTE**

*Por Reuters*



***A meta é ter 20% a 30% dos ativos do grupo fora do Brasil, disse o presidente da CSN (Imagem: REUTERS/Fernando Soutello)***

A CSN (CSNA3) está traçando planos para ganhar participação de mercado no Brasil, enquanto investe para ampliar sua presença no exterior, inaugurando uma nova fase no grupo que passou os últimos anos focado em reduzir endividamento.

A companhia, que teve em 2021 faturamento de cerca de 48 bilhões de reais, alta de quase 60% sobre 2020, quer dobrar de tamanho nos próximos três anos, disse o presidente-executivo, Benjamin Steinbruch, em conferência com investidores nesta quinta-feira, após a divulgação de resultados trimestrais na noite da véspera.

Para tanto, a empresa está trabalhando em aquisições de ativos que sejam complementares a seus negócios atuais, como foi o caso no ano passado da Metalgráfica Iguazu, que reforçou sua presença em embalagens metálicas no país.

A meta é ter 20% a 30% dos ativos do grupo fora do Brasil, disse o presidente da CSN.

“Estamos focando em ativos prontos e que se encaixem em nossa estratégia de contribuição de margem”, disse Steinbruch. “Dois a 3 bilhões de dólares serão investidos no exterior”, acrescentou o executivo, sem dar detalhes.

Em Portugal, por exemplo, onde a CSN detém a produtora de aços planos revestidos Lusosider, os planos são para “dobrar a produção”, disse o Steinbruch.

Ele frisou, porém, que a meta da CSN é manter a relação de endividamento sem ultrapassar o nível de 1 vez o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda).

Em 2021, a alavancagem terminou o ano em 0,76 vez.



Para isso, Steinbruch citou o caixa, que a empresa pretende manter em pelo menos 15 bilhões de reais nos próximos trimestres, além de eventuais “movimentos de bolso de colete”, referindo-se à possibilidade de venda de ações que possui da CSN Mineração (CMIN3) e na rival Usiminas (USIM5).

“Temos reservas e movimentos do bolso do colete...Ações da mineração e da Usiminas que são de muito valor e que nos ajudariam a fazer os investimentos sem alterarmos a alavancagem”, disse o presidente da CSN. A companhia terminou 2021 com caixa de 17,6 bilhões de reais.

Os planos da CSN, que completa 80 anos neste ano, acontecem no momento em que o grupo, que atua também em minério de ferro, cimento e logística, observa um movimento de “desglobalização”, com países levantando barreiras comerciais, permeado por aumento da tensão geopolítica, favorecendo produção local ante importações.

Diante desta perspectiva, em 2022 a CSN vai ser “muito mais agressiva” no mercado interno, disse Steinbruch, usando a expressão “comprar mercado”, para sinalizar o interesse da empresa em ampliar sua participação nas vendas de aço e cimento no país.

A expectativa da companhia, segundo o diretor comercial, Luis Fernando Martinez, é elevar suas vendas de aço este ano em pelo menos 10%, para cerca de 3,5 milhões de toneladas. A expectativa do setor é de alta do mercado da ordem de 2,5%.

Em 2021, a CSN teve vendas de 3,18 milhões de toneladas de aço no Brasil, recuo de 1%.

### **Preços de Aço**

Além do aumento de vendas de aço no Brasil, a CSN também pretende elevar preços.

Martinez afirmou que a empresa deve aumentar os preços de aços planos e longos neste mês e no próximo entre 8% e 10%. Ele citou uma combinação já conhecida no mercado, de elevação de custos de matérias-primas e de preços internacionais da liga, fenômeno agora exacerbado pela guerra na Ucrânia.

“Vários setores estão experimentando crescimento neste início de ano de no mínimo 5%...não vejo grandes problemas de oferta e demanda”, disse o executivo. Ele se referiu a segmentos industriais que incluem máquinas agrícolas, ferroviário, caminhões e mesmo construção civil e infraestrutura.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 10/03/2022**



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **COMPASS NEGOCIA VENDA DA PARTICIPAÇÃO DA GASPETRO EM SETE DISTRIBUIDORAS**

Nome do possível comprador não foi revelado; compra da Gaspetro é questionada por grandes consumidores e transportadores de gás

**Por epbr - 10 de março de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Mercado de gás**

**Contato da redação**

[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)



***Dutos da Unidade de processamento de gás natural (UPGN) de Guamaré (RN). Foto: Giovanni Sérgio / Agência Petrobras***

A Compass, do grupo Cosan, assinou promessas de venda de participação de até sete das 18 distribuidoras de gás natural onde a Gaspetro é minoritária — a subsidiária da Petrobras tem o controle acionário (capital total) da GasBrasileiro (100%) e é sócia minoritária nas outras 17 empresas. O nome do possível comprador não foi revelado.

— É o mais recente movimento da Compass para garantir a compra dos 51% que a Petrobras detém na Gaspetro, anunciada no final de julho de 2021, por R\$ 2,03 bilhões. Os demais 49% são detidos pela Mitsui.

— A compra da Gaspetro pela Compass é questionada por grandes consumidores e transportadores de gás e recebeu ressalvas da ANP. A companhia já controla a Comgás — a maior distribuidora de gás do país. E em outubro do ano passado, já havia adquirido 51% da Sulgás — os demais 49% são da Gaspetro.

— Na terça (8/3), foi publicada decisão da Superintendência-Geral (SG) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que aprovou o negócio sem restrições.

— Entretanto, no mesmo dia, agentes do mercado anunciaram recursos contra a decisão do órgão. Caso da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia (Abrace) e da ATGás, que reúne os transportadores. Segundo a Abrace, o negócio “vai na contramão do novo Mercado de Gás Natural”.

— Governos estaduais que têm a Gaspetro como sócia nas distribuidoras também anunciaram que iriam exercer o direito de preferência e adquirir a participação da subsidiária da Petrobras nas empresas, diminuindo assim o alcance da Compass no setor. O anúncio foi feito por quatro estados — Bahia (Bahigás), Sergipe (Sergás), Paraíba (PBGás) e Santa Catarina (SCGás).

— Até fevereiro, a Gaspetro participava de 19 distribuidoras estaduais. Mas, em meados do mês passado, anunciou a venda dos 23,5% detidos na Gasmar, do Maranhão, para a Termogás, que passou a deter 74,5% do capital da concessionária. Os demais 25,5% são de propriedade do governo do estado.

Senado adia para hoje votação dos PLs dos combustíveis O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG) adiou para esta quinta (10/3) a votação do PLP 11/20, do ICMS dos combustíveis, e do PL 1472/21, do fundo de estabilização dos preços. Governo federal, Senado e estados tentam fechar acordo sobre quais medidas serão, de fato, propostas.

— De olho nas eleições, a ala política do governo e o próprio presidente Jair Bolsonaro (PL) querem criar um programa de subsídio para diesel, gasolina e gás de cozinha (GLP). Mas o Ministério da Economia tenta conter os gastos e quer desonerar apenas o óleo diesel, com uma despesa da ordem de R\$ 20 bilhões este ano.

— Entre outras propostas, discute-se a criação de um programa de subvenção direto no suprimento dos combustíveis. Usar recursos da União, possivelmente a renda do petróleo na forma de dividendos da Petrobras ou até mesmo royalties, para bancar parte do valor dos combustíveis entregues às distribuidoras.



— Essa solução é defendida pela Petrobras. Com o subsídio, a empresa poderia reajustar seus preços, sem que o aumento chegue às bombas.

— E tem também o apoio do vice-presidente, general Hamilton Mourão (PRTB). “Acho que daria uns R\$ 13 bilhões ou R\$ 14 bilhões durante uns três ou quatro meses, até que esta situação se encaminhasse e o preço do petróleo voltasse a um nível mais adequado”, disse, em entrevista no Palácio do Planalto. Valor

Ipiranga limita venda de diesel a postos Em comunicado a clientes, a distribuidora Ipiranga, a segunda maior do país, informou que passaria a avaliar os pedidos de diesel caso a caso, todos os dias. O comunicado a que o blog da Ana Flor, do g1, teve acesso é assinado pelo diretor Comercial Rede da Ipiranga, Carlos Resende, e dá como motivo de preocupação a disparada dos preços de petróleo.

— Executivos da empresa disseram que há dificuldades em lidar com os preços internacionais para a importação do petróleo enquanto os preços locais não são reajustados pela Petrobras. A estatal não reajusta seus preços desde 12 de janeiro.

Petróleo cai mais de 12% com acenos de solução da guerra e oferta Os preços do petróleo despencaram nessa quarta (9/3), com a expectativa de uma solução para a guerra na Ucrânia e a liberação emergencial de estoques do óleo e dados semanais do Departamento de Energia (DoE) dos EUA.

— O Brent para maio perdeu 13,16% (US\$ 16,84), fechando a sessão em US\$ 111,14 o barril, e o WTI para abril caiu 12,12% (US\$ 15), a US\$ 108,70. Estadão

— No entanto, na manhã desta quinta (10/3), Brent e WTI já subiam cerca de 5%, como efeito da reunião entre os ministros das Relações Exteriores de Rússia e Ucrânia, que terminou sem acordo.

Países integrantes da AIE liberam 62,7 milhões de barris de petróleo Países integrantes da Agência Internacional de Energia (AIE) liberaram 62,7 milhões de barris de petróleo disponíveis em reservas emergenciais, informou a entidade nessa quarta (9/3). Mais de dois terços desse volume resultam de estoques públicos, enquanto o restante vem de acordos com a indústria. Estadão

— No início deste mês, o presidente dos EUA, Joe Biden, anunciou que os EUA e outros 30 países liberariam 60 milhões de barris de reservas estratégicas de óleo, para compensar os efeitos da invasão russa à Ucrânia. Metade do volume é de reservas controladas pelo governo dos EUA.

Petrobras quer ampliar vendas para Europa... A Petrobras vem recebendo diversas consultas para exportar petróleo para países europeus, que hoje responde por apenas 15% dos embarques, atrás da América Latina (23%) e China (38%). A estatal tem um volume excedente de 500 mil a 600 mil barris diários de petróleo.

— Um executivo da estatal disse que as negociações estão ocorrendo de forma diária e são feitas com base no preço de mercado (spot). Por isso, uma das alternativas seria deslocar parte do petróleo que iria para EUA e China, mas “de forma cautelosa”. Os EUA representam 9% dos embarques de petróleo da Petrobras. O Globo

... E separa R\$ 13,1 milhões para bônus a executivos em 2022 A Petrobras propõe a seus acionistas separar R\$ 13,1 milhões para o pagamento de bônus a seus diretores em 2022, após o lucro recorde de R\$ 106,6 bilhões no ano passado. A proposta será apreciada em assembleia no dia 13 de abril, diz a Folha de S. Paulo.

— O valor é quase equivalente ao gasto em 2021, mas, no ano passado, a cifra continha encargos de INSS e FGTS, o que não ocorre em 2022. Em ambos os casos, o orçamento inclui bônus pelo desempenho no ano anterior e parcelas de outros anos.

— A política de remuneração da Petrobras foi alterada em 2019, no início do governo Bolsonaro, garantindo valores maiores para diretores e executivos. O presidente da companhia pode receber até 13 salários de bônus, se todas as metas forem atingidas.

**ANP lança Painel Dinâmico do Biometano** A ANP lançou o Painel Dinâmico dos Produtores de Biometano. O painel traz um mapa dinâmico com localização de todos os produtores de biometano autorizados pela agência, capacidades autorizadas de produção, além de informações relativas a produção regional, matéria-prima e vendas, com possibilidade de aplicação de filtros por período.

**Segunda unidade da UTE Jaguatirica II entra em operação comercial** A termelétrica Jaguatirica II, em Roraima, foi autorizada pela Aneel a iniciar a operação comercial de sua segunda unidade geradora, com capacidade instalada de 48,653 MW. A térmica começou a fornecer energia para o sistema isolado em 15 de fevereiro, com a operação comercial da primeira turbina a gás, também de 48,653 MW.

— Com capacidade instalada total de 140,834 MW, Jaguatirica II é movida pelo gás natural extraído do campo de Azulão, no Amazonas. Os dois projetos são controlados e operados pela Eneva.

Eneva conclui compra da Focus Energia Em comunicado ao mercado, a Eneva informou que foram cumpridas as condicionantes para a conclusão da aquisição da Focus Energia. Com isso, a incorporação da Focus e se dará a partir desta sexta (11/3), após o fechamento do mercado.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 10/03/2022*

## SENADO APROVA REFORMA DO ICMS E NOVO AUXÍLIO EM PACOTE PARA COMBUSTÍVEIS

Projeto do PT é aprovado com apoio do governo Bolsonaro de olho na corrida presidencial  
*Por Larissa Fafá 10 de março de 2022 Em Combustíveis, Congresso, Eleições 2022*



**Jean Paul Prates (PT/RN); Eduardo Gomes (MDB/TO); Eduardo Braga (MDB/AM); e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG) durante articulação por subsídios (Geraldo Magela/Agência Senado)**

Brasília – O Senado Federal aprovou nesta quinta (10) o PL 1472/21, que cria uma conta para estabilização dos preços e novos benefícios sociais.

Além disso, aprovou o segundo projeto que altera regras para o mercado de combustível: o

PLP 11/20, da reforma o ICMS sobre os combustíveis.

As propostas estavam sendo discutidas no Congresso Nacional desde o ano passado, mas as articulações ganharam força com os efeitos da guerra da Rússia contra a Ucrânia no mercado mundial de petróleo e gás.

Os textos ainda precisam passar pela Câmara dos Deputados.



A conta, uma espécie de fundo para financiar descontos nos preços, é de autoria do PT, e aprovada com apoio da articulação política do governo Bolsonaro.

A equipe econômica de Paulo Guedes, contudo, discorda da proposta.

### **Projeto cria vale-combustível**

Lideranças do governo articularam a criação de um novo programa social para ajudar beneficiários do Auxílio-Brasil, com um vale-combustível. Foi incluído no PL 1472/2021.

Segundo o líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB/TO), a intenção é criar o novo benefício ainda neste ano – o que pode entrar em choque com a legislação eleitoral.

O entendimento do relator dos textos, Jean Paul Prates (PT/RN), é que a proposta só poderia ser executada a partir de 2023.

A proposta é pagar parcelas de até R\$ 300 para motoristas autônomos de transporte individual e motociclistas que também sejam beneficiários do programa de transferência de renda do governo.

### **Política de preços na lei**

O texto cria a Conta de Estabilização de Preços de Combustíveis (CEP-Combustíveis) e uma política de preços interna, que terá como base os custos internos de produção além do valor internacional.

A conta será abastecida a partir de um sistema de bandas de preços, a ser regulamentado pelo governo federal.

Em geral, é um plano antigo do Ministério de Minas e Energia (MME): quando o preço do petróleo dispara, o aumento da arrecadação e lucros da Petrobras repassados para União na forma de dividendos é usado para dar descontos nos preços.

Quando os preços do mercado internacional estiverem abaixo do limite inferior estipulado na regulamentação, os recursos serão acumulados na conta.

A pedido da Economia, o relator alterou a possibilidade de financiamento adicional da Conta. Há agora o limite para o uso de dividendos da Petrobras – será usado o excedente em relação ao que for previsto no Orçamento Anual.

### **Aumento do vale-GLP**

Também amplia o tamanho do programa Gás para os Brasileiros para que beneficie 11 milhões de famílias, que será custeado com recursos do bônus de assinatura do leilão de Sépia e Atapu.

O Gás para os Brasileiros foi criado ano passado a partir de um projeto de Carlos Zarattini (PT/SP). Inclui nos benefícios pagos a famílias de baixa renda um adicional correspondente a 50% do preço médio do botijão de GLP de 13 kg, a cada dois meses.

Pelo orçamento atual, de R\$ 300 milhões para o primeiro bimestre deste ano, a cobertura é de cerca de 5 milhões de famílias.

### **Reforma do ICMS**

O PLP 11/20 foi aprovado mesmo sem acordo entre os governadores e pode ser votado ainda hoje na Câmara dos Deputados.

O texto regulamenta a cobrança do ICMS sobre os combustíveis ao unificar as alíquotas, com a criação de um órgão de compensação e inclui a possibilidade de desoneração dos impostos federais para os combustíveis.

As novas alíquotas do tributo estadual não poderão sofrer reajustes no primeiro ano e, posteriormente ao prazo, serão limitadas a revisões semestrais.

Foi incluído durante as negociações a pedido do próprio governo, especialmente da equipe econômica. A pasta tenta apostar na desoneração do PIS/Cofins tanto para operações internas como importações como forma de suavizar a alta dos preços dos combustíveis.

Também autoriza estados a instituir o tributo de forma ad-rem (por valor fixo, e não percentual) e monofásica para a gasolina, etanol anidro, diesel, biodiesel, GLP e QAV. As mudanças teriam que ser discutidas e aprovadas no Comsefaz.

Como forma de transição até a efetivação das novas regras, o texto aprovado estabelece o congelamento do ICMS do diesel até o final de 2022. O valor de base será uma média das alíquotas dos últimos cinco anos.

Os chefes dos estados tentaram incluir uma emenda para aliviar a arrecadação até o final do ano ao usar o parâmetro de novembro de 2021 para a cobrança do ICMS de todos os combustíveis – o que supostamente traria a arrecadação na alta – mas não foi aceita pelo relator.

Segundo Prates, a emenda é pior para os próprios estados porque restringe a possibilidade de aumento na receita com outros combustíveis além do diesel.

É na proposta de Reforma Tributária que os governadores têm defendido ser o melhor espaço para discutir mudanças estruturais na cobrança do ICMS, desde que preservada a autonomia dos estados na escolha do valor da alíquota.

Em aceno aos governadores, a matéria prevê a chance de reajustes extraordinários, fora dos prazos estipulados, caso o peso da alíquota ad-rem tenha uma disparidade de 5% ou mais, para cima ou para baixo, em relação ao preço final dos combustíveis aos consumidores.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*  
*Data: 10/03/2022*

## MATERIALIZANDO A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO SETOR DE ÓLEO E GÁS NO BRASIL

O IBP coordenará discussões para a descarbonização de empresas de óleo e gás, escrevem Fernanda Delgado e Carlos Victal

*Por epbr - 10 de março de 2022 - Em Colunas e opinião, Petróleo e gás, Transição energética*



**Uma das frentes que o IBP lançou para o ano é capitanear as discussões e convergir ações e estratégias das empresas associadas para uma nova economia de baixo carbono (foto: Pete/Pixabay)**

Dentre os inúmeros desafios do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) para o ano de 2022, está o de coordenar as discussões sobre transição energética e mudanças climáticas do setor de óleo e gás (O&G).

Incluindo a disseminação de informações e mostrar que a indústria não se furta ao seu papel descarbonizador na transição energética, muito pelo contrário!

E participe dela, abraça a causa e se engaja nas ações e discussões.



Uma das frentes que o IBP lançou para o ano é capitanear as discussões e convergir ações e estratégias das empresas associadas para que efetivamente a indústria contribua com sua expertise, tecnologia e capacidade de gestão para uma nova economia de baixo carbono.

Mas sem perder de vista o aproveitamento das janelas de oportunidades na atração de investimentos para o Brasil, gerando riquezas, empregos, pesquisa & desenvolvimento e distribuição de renda para que a transição seja justa e inclusiva.

O Comitê de Transição Energética e a Comissão de Mudanças Climáticas, que formam a governança do IBP nessa área e que reúnem 35 empresas, duas instituições de governo e uma entidade da indústria, elencaram três projetos que formam a estratégia do IBP para a materialização da ambição do setor de óleo e gás no Brasil.

Essa ambição foi expressa no Posicionamento sobre Transição Energética em uma trajetória de descarbonização até 2050, publicado no final de 2021, por ocasião da COP26 e que se traduz em 6 pilares:

- Reduzir a intensidade de emissões de escopo 1 e 2 do E&P a um nível compatível com as melhores práticas globais do setor, levando a um padrão de emissões absolutas das operações próprias em linha com as metas climáticas, baseadas na ciência;
- Reduzir a intensidade de carbono nas atividades de refino, transporte e distribuição de combustíveis, com o objetivo de reduzir suas emissões absolutas até 2050;
- Melhorar o desempenho energético e de emissões das operações em toda a cadeia de valor;
- Fomentar a adoção de alternativas mais eficientes em carbono no cliente final, contribuindo para a redução das emissões do escopo 3;
- Investir em tecnologias de descarbonização para intensificar a remoção de carbono, contribuir para uma transição justa e desenvolver novos modelos de negócio dentro da agenda climática;
- Apoiar o desenvolvimento de um mercado de carbono economy-wide no Brasil.

**Os três projetos que contribuirão para ambição e materialização desses seis pilares, são:**

### **Impacto da precificação de carbono na competitividade do setor de óleo e gás no Brasil**

Em parceria com a EOS Estratégia e Sustentabilidade, esse projeto visa gerar informações e análises robustas que permitam a construção do posicionamento do IBP em relação aos instrumentos de precificação de carbono, subsidiando o debate qualificado junto aos diferentes atores, na defesa dos interesses do setor de O&G de forma ética e em convergência com as demandas socioeconômicas do país.

### **Esse projeto é composto por cinco estudos específicos:**

- Aprimoramento dos dados públicos de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do setor de O&G;
- Impactos macroeconômicos da precificação de carbono sobre o setor de O&G;
- Análise de novos instrumentos regulatórios e de incentivos ao setor de O&G no âmbito da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC, em inglês);
- Subsídio às negociações atuais de regulamentação do Artigo 6 do Acordo de Paris;
- Proposição de ações para o setor de O&G.

### **Roadmap de descarbonização — o setor de óleo e gás brasileiro em um contexto de Net Zero Carbon Emissions**

Esse projeto será desenvolvido em parceria com Centro de Economia Energética e Ambiental (Cenergia), do Programa de Planejamento Energético (PPE) da COPPE/UFRJ.

O projeto irá avaliar o papel do setor de O&G brasileiro em um contexto de alcance de emissões líquidas nulas de GEEs por parte do país em 2050. Seus objetivos específicos são:



- Caracterizar as rotas tecnológicas capazes de prolongar a sobrevivência do setor de O&G no Brasil;
- Estimar orçamentos de carbono considerando diferentes critérios de alocação para uma transição energética justa no mundo;
- Realizar a modelagem de cenários do papel do setor de O&G para o atendimento de metas nacionais, e do próprio setor, de emissões líquidas nulas de GEEs (ou de CO2) em 2050;
- Analisar o papel do setor de O&G para que o Brasil atinja emissões líquidas nulas de GEEs (ou de CO2) em 2050;
- Analisar as possibilidades para que o próprio setor de O&G brasileiro atinja emissões líquidas nulas de GEEs (ou de CO2) em 2050.

### Inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa do setor de óleo e gás no Brasil

Esse projeto será desenvolvido em parceria com a WayCarbon, empresa de base tecnológica que atua para solucionar os desafios da sustentabilidade e que é referência em assessoria sobre mudanças globais do clima e desenvolvimento de estratégias e estruturação de negócios visando a ecoeficiência e a economia de baixo carbono.

Com isso, o IBP sai na frente no mapeamento das emissões da indústria de óleo e gás nacional o que permite aos tomadores de decisão traçar estratégias mais robustas e cientificamente embasadas na direção da transição energética e da descarbonização.

### Relação dos Pilares de Transição Energética do IBP

POSICIONAMENTO IBP SOBRE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	Impacto da Precificação de Carbono na Competitividade do Setor de Óleo e Gás no Brasil	Roadmap de Descarbonização - O Setor de Óleo e Gás brasileiro em um contexto de "Net Zero Carbon Emissions"	Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa do Setor de Óleo e Gás no Brasil
Reduzir a intensidade de emissões de escopo 1 e 2 do E&P a um nível compatível com as melhores práticas globais do setor, levando a um padrão de emissões absolutas das operações próprias em linha com as metas climáticas baseadas na ciência;			
Reduzir a intensidade de carbono nas atividades de refino, transporte e distribuição de combustíveis, com o objetivo de reduzir suas emissões absolutas até 2050			
Melhorar o desempenho energético e de emissões das operações em toda a cadeia de valor;			
Fomentar a adoção de alternativas mais eficientes em carbono no cliente final, contribuindo para a redução das emissões do escopo 3;			
Investir em tecnologias de descarbonização para intensificar a remoção de carbono, contribuir para uma transição justa e desenvolver novos modelos de negócio dentro da agenda climática;			
Apoiar o desenvolvimento de um mercado de carbono <i>economy-wide</i> no Brasil.			

**Fernanda Delgado é diretora-executiva Corporativa e Carlos Victal é diretor de Sustentabilidade do IBP**

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/03/2022



## JORNAL O GLOBO – RJ

### APESAR DE REAJUSTE DA PETROBRAS, GASOLINA E DIESEL AINDA SÃO VENDIDOS A PREÇOS DEFAZADOS NO BRASIL

Segundo Abicom e GSB Consultants, diferença oscila entre 8% e 11%  
*Por Bruno Rosa*

RIO - Apesar do reajuste anunciado pela Petrobras de 18,8% na gasolina e 24,9% no diesel, os valores dos combustíveis vendidos no Brasil ainda estão defasados em relação aos preços praticados no mercado internacional.

De acordo com a Abicom, que reúne os importadores, e a GSB Consultants, a defasagem na gasolina, após o reajuste anunciado nesta quinta-feira, ficará entre 8% e 10% no Brasil ante o valor internacional.

No caso do diesel, o valor vendido pela Petrobras continua, mesmo após o reajuste, entre 9% e 11% menor em relação aos preços cobrados no exterior.

O valor dessa defasagem varia a todo momento, pois depende da cotação do petróleo no mercado internacional. Quando o valor do barril subiu para quase US\$ 140, a defasagem aqui chegou a 40% no diesel e 30% na gasolina. Depois, com o recuo da cotação internacional, a diferença foi reduzida.

#### 'Voltamos para defasagens pré-guerra'

Segundo Sergio Araujo, presidente da Abicom, apesar do reajuste, os preços da Petrobras permaneceram defasados por quase todo esse ano, o que prejudicou as importações de empresas privadas ao longo de todo esse ano.

- Neste ano, os nossos associados não fizeram importação alguma. Por isso, há o risco de desabastecimento pontual no diesel. As refinarias aqui não conseguem atender a demanda em diesel. A decisão de hoje da Petrobras de reajustar leva de 30 a 45 dias até os importadores comprarem combustível e o produto chegar aqui - disse Araujo. - Voltamos para defasagens pré-guerra.

O consultor Gustavo Oliveira de Sa e Benevides, da GSB Consultants, destacou que a falta de reajuste da Petrobras vem impactando as importações de diversas empresas, o que inclui grandes companhias com atuação no Brasil. Ontem, a Ipiranga informou que está restringindo a venda de diesel.

Segundo ele, se a Petrobras não fizesse o aumento nesta quinta-feira, poderia aumentar o risco de falta de combustível no Brasil.

- Estávamos muito defasados por conta da guerra na Ucrânia, que elevou o preço dos combustíveis. Apesar do reajuste, a defasagem ainda continua - disse Benevides.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 10/03/2022*

## FERTILIZANTES DEVEM FICAR FORA DE SANÇÕES ECONÔMICAS E COMERCIAIS, AFIRMA MINISTRA DA AGRICULTURA

Tereza Cristina vai defender essa posição na Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO)

Por *Eliane Oliveira*



### **fertilizantes Foto: Reprodução**

BRASÍLIA — Diante do risco de uma inflação mundial de alimentos por causa da escassez e dos elevados preços dos fertilizantes, a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, defende que o comércio global desses produtos não seja alvo de sanções econômicas aplicadas contra países em momentos de guerra, ou outras questões geopolíticas.

O tema será levado para a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) e começa a somar o apoio de ministros de outros mercados produtores de alimentos, para convencer a comunidade internacional a mudar esse cenário.

A crise no abastecimento de fertilizantes começou no ano passado, quando vários países adotaram sanções contra a Bielorrússia — cujo governo é acusado de violar os direitos humanos. Com os ataques militares à Ucrânia, vários países decidiram sancionar a Rússia comercialmente, o que pode afetar o fornecimento de fertilizantes para o Brasil.

— Quando o preço dos fertilizantes sobe, por conta de sanções unilaterais, isso tem impacto direto no preço dos alimentos. E quem mais sofre com essa inflação são os mais vulneráveis — afirmou a ministra.

Tereza Cristina discutirá essa proposta na próxima quarta-feira, em reunião com o diretor-geral da FAO, Qu Dongyu, a enviada especial para os Sistemas Alimentares do órgão, Agnes Kalibata, e o diretor-geral do Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA), Manuel Otero.

Segundo ela, os alimentos não costumam ser usados em sanções e os fertilizantes poderiam fazer parte dessa regra.

Nesta quinta-feira, a ministra falou sobre o assunto em reunião com ministros da Agricultura da Argentina, da Bolívia, do Chile, do Paraguai e do Uruguai. Segundo fontes que acompanharam os debates, Tereza Cristina foi amplamente apoiada por todos os participantes.

Para evitar problemas no plantio da próxima safra, previsto para setembro deste ano, e diante da informação da Associação Nacional dos Difusores de Adubos (Anda) de que o estoque no Brasil só vai durar até junho, a ministra já viajou à Rússia e ao Irã — dois importantes fornecedores.

No sábado, Tereza Cristina embarcará para o Canadá, outra fonte vista como alternativa para o desabastecimento. Em todas as visitas, a ministra conversa com governos e empresários, para assegurar o fornecimento desses produtos para o agronegócio brasileiro.

Nesta sexta-feira, o governo lançará o Plano Nacional de Fertilizantes (PNF), com metas a serem cumpridas em prazos diferenciados, de 2025 a 2050. Segundo O GLOBO antecipou, o plano prevê o aumento de 25% da produção de fertilizantes orgânicos, além da criação de incentivos fiscais e outras medidas para estimular o ingresso de fábricas para o Brasil, a exploração de novas jazidas minerais e, com isso, a expansão da oferta nacional.

— A ministra quer que o boicote à Rússia não ocorra nas relações comerciais. Mas, por enquanto, essa não é uma decisão colegiada, de um organismo internacional, mas de caráter voluntário de alguns países e dos próximos fornecedores, sem considerar o risco logístico — disse o advogado e professor de direito da PUC do Paraná, Eduardo Saldanha.

— Essa é uma questão bastante complexa — completou Saldanha.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/03/2022*

### **EQUIPE ECONÔMICA AVALIA QUE APROVAÇÃO DE PROJETOS VAI TIRAR PRESSÃO DE SUBSÍDIOS A COMBUSTÍVEIS**

Senado aprovou mudança na cobrança de ICMS dos combustíveis e o 'auxílio-gasolina' temporário

*Por Manoel Ventura*



**Plenário do Senado Federal durante sessão**  
*Foto: Jefferson Rudy / Agência Senado*

BRASÍLIA - Integrantes da equipe econômica comemoraram a aprovação nesta quinta-feira, pelo Senado, dos projetos de lei que tratam dos preços dos combustíveis. A avaliação de técnicos da pasta do ministro Paulo Guedes é de que as medidas vão reduzir a pressão para criação de um subsídio para a gasolina, o diesel e o gás de cozinha.

Guedes sempre foi contra a adoção de subsídios amplos para os combustíveis, por considera-los muito custosos e ineficientes. Além disso, desde o ano passado, assessores do ministro defendem mudança na sistemática de cobrança do ICMS (imposto estadual) sobre os combustíveis.

A modificação no tributo estadual consta no projeto chamado de PLP 11. Pelos cálculos da equipe econômica, essa mudança faria o litro do óleo diesel cair próximo a R\$ 0,30.

O mesmo projeto também permite a redução do PIS/Cofins (imposto federal) sobre o diesel, com um impacto de R\$ 0,30, segundo fontes ligadas ao ministro Paulo Guedes.

A Petrobras anunciou que o litro do diesel subirá R\$ 0,90, passando de R\$ 3,61 para R\$ 4,51 por litro. Dessa forma, a redução propiciada pelo projeto pode compensar em parte os reajustes feitos pela Petrobras.

Para integrantes do governo federal, o reajuste da Petrobras já era esperado. Membros do executivo afirmam que a estatal quis demonstrar independência e força, numa semana em que a sua política de preços foi alvo do Congresso e do Palácio do Planalto.

Técnicos da equipe econômica esperam agora avaliar os efeitos dos projetos aprovados pelo Senado antes de partir para outras medidas, inclusive porque a pressão causada pelo congelamento de preços se encerrou.

Entre assessores de Guedes e técnicos do Ministério de Minas e Energia, o entendimento é que haverá tempo de avaliar, ainda, o desenrolar da guerra na Ucrânia e seus efeitos sobre o barril de petróleo.

O reajuste anunciado pela Petrobras na gasolina é de 18,77%, fazendo o preço mais que dobrar em pouco mais de um ano. O GLP também vai subir, num total de 16,06%, após 152 dias.



O Senado aprovou ainda outro projeto, que cria uma conta de compensação para aliviar o preço dos combustíveis, formada por receitas de dividendos da Petrobras e royalties de petróleo. O governo chegou a se posicionar contra esse mecanismo, mas passou a apoiá-lo depois de mudanças feitas pelo relator, senador Jean Paul Prates (PT-RN).

Essa conta de estabilização precisará transitar dentro do Orçamento federal, reduzindo sua efetividade no curto prazo, já que as despesas estão limitadas hoje pelo teto de gastos. A restrição esvazia o fundo, na prática. Até esta semana, as versões do projeto não incluíam a necessidade da conta de estabilização passar pelo Orçamento federal. Ou seja, ela poderia ser feita fora do teto de gastos.

Essa mudança deixou a conta praticamente como opcional. E, por isso, o governo passou a aceitar a medida.

Nas versões de fevereiro do projeto, não estava incluída a necessidade da conta respeitar as regras orçamentárias vigentes.

O governo espera que as consequências sobre o preço do petróleo causadas pela guerra na Ucrânia (que fez o barril chegar a custar US\$ 130, sendo cotado agora a US\$ 110) não durem muito tempo. Se durarem, a tendência é acionar o estado de calamidade, que suspende todas as regras fiscais.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 10/03/2022*

## PROJETOS DE COMBUSTÍVEIS DO SENADO GANHAM FORÇA APÓS REAJUSTE DA PETROBRAS

Relator tenta criar subsídio a motoristas  
*Por Manoel Ventura, Geralda Doca e Camila Zarur*

BRASÍLIA — A decisão da Petrobras de reajustar o preço da gasolina, do óleo diesel e do gás de cozinha, anunciada nesta quinta-feira, reforçou a necessidade de votar os projetos do Senado que tratam do preço dos combustíveis, na avaliação de membros do governo federal e do Congresso Nacional.

O principal projeto em discussão no Senado é chamado de PLP 11, que muda a forma como o ICMS é cobrado sobre os combustíveis. Pelos cálculos da equipe econômica, essa mudança faria o litro do óleo diesel cair próximo a R\$ 0,30.

O mesmo projeto também irá permitir a redução do PIS/Cofins (imposto federal) sobre o diesel, com um impacto de R\$ 0,30, segundo fontes ligadas ao ministro Paulo Guedes.

A Petrobras anunciou que o litro do diesel subirá R\$ 0,90, passando de R\$ 3,61 para R\$ 4,51 por litro. Dessa forma, a redução propiciada pelo projeto pode compensar em parte os reajustes feitos pela Petrobras.

São com esses dados em mãos que integrantes do governo defendem a votação do projeto do Senado. O texto muda a forma como o ICMS é calculado, deixando de ser um percentual sobre o preço (que transfere para o consumidor todas as variações dos valores) para ser um valor sobre o litro (como é cobrado o imposto federal).

Por outro lado, apesar da pressão da ala política do governo, Guedes segue contra aplicar subsídios à gasolina de maneira ampla, aceitando apenas benefícios focalizados.



O reajuste anunciado pela Petrobras na gasolina é de 18,77%, fazendo o preço mais que dobrar em pouco mais de um ano. O GLP também vai subir, num total de 16,06%, após 152 dias.

O relator dos projetos que buscam reduzir os preços dos combustíveis, senador Jean Paul Prates (PT-RN), fez uma modificação de última hora no parecer de uma das propostas e incluiu a criação de um subsídio para a gasolina entre R\$ 100 e R\$ 300 para motoristas particulares e de aplicativos, pilotos de pequenas embarcações e motociclistas.

O benefício está limitado a R\$ 3 bilhões neste ano e destinado a famílias com renda de até três salários mínimos.

O auxílio foi negociado por Guedes durante as negociações com parlamentares ao longo dessa quarta-feira. Após o acordo, porém, a área jurídica da equipe econômica apontou problemas jurídicos como o impedimento de criar benefícios em ano eleitoral. A estratégia agora é derrubar a emenda durante a votação no Senado e se não conseguir, quando o texto chegar na Câmara dos Deputados.

— O reajuste da Petrobras, infelizmente, ajuda na votação dos projetos — disse o relator.

O Senado tem ainda outro projeto, que cria uma conta de compensação para aliviar o preço dos combustíveis, formada por receitas de dividendos da Petrobras e royalties de petróleo. O governo chegou a se posicionar contra esse mecanismo, mas agora já não se opõe ao texto. Por outro lado, essa conta precisará transitar dentro do Orçamento federal, reduzindo sua efetividade no curto prazo, já que as despesas estão limitadas hoje pelo teto de gastos. A restrição esvazia o fundo, na prática.

O governo espera que as consequências sobre o preço do petróleo causadas pela guerra na Ucrânia (que fez o barril chegar a custar US\$ 130, sendo cotado agora a US\$ 110) não durem muito tempo. Se durarem, a tendência é acionar o estado de calamidade, que suspende todas as regras fiscais.

Outra modificação feita pelo relator é a prorrogação do congelamento do ICMS sobre o diesel, previsto para acabar em 31 de março, para 31 de dezembro de 2022. Ele também propõe a ampliação do auxílio gás para as famílias de baixa renda, que hoje beneficia 5,5 milhões de famílias, e passaria a atender 11 milhões.

O líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), afirmou que os dois projetos serão aprovados nesta quinta-feira para, então, serem encaminhados à Câmara:

— O importante é que o acordo mais amplo está encaminhado e a tendência é que isso seja aprovado hoje. É um avanço pra um assunto difícil e já tinha um certo tempo de discussão pra atender uma emergência que é essa questão da economia de guerra, isso que vocês estão acompanhando em vários países. E agora o Senado dá o seu passo no sentido da solução.

Líder do MDB, o senador Eduardo Braga (AM), defendeu a votação do projeto e se queixou que a Petrobras não esperou a votação para dar o reajuste.

— Eu acabo de receber uma notícia que me preocupa muito: "Petrobras reajusta gasolina em 18,77%, e preço dobra em pouco mais de um ano. Diesel sobe 24,9%". Eu espero que, diante de tudo o que falamos aqui e do esforço de entendimento que estamos fazendo, que o governo possa agir. Ainda ontem nós mencionávamos que era preciso que a Petrobras aguardasse a votação que aconteceria no dia de hoje. Nós vamos votar hoje na Câmara e no Senado o PLP 11 — disse.

## COM ALTA DA GASOLINA E DA COMIDA, INFLAÇÃO NOS EUA VAI A 7,9% E RENOVA RECORDE DE 40 ANOS

Explosão dos preços é um problema para o Federal Reserve, encarregado de alcançar a estabilidade de preços, e que já anunciou que vai aumentar a taxa de juros

Por *New York Times*



**Altos custos da gasolina, devido em parte ao conflito na Ucrânia, ameaçam manter a inflação nos EUA elevada por mais tempo Foto: Reuters**

NOVA YORK — O Índice de Preços ao Consumidor nos Estados Unidos ficou em 7,9% no ano até fevereiro, o patamar mais alto da inflação em 40 anos, à medida que os preços da gasolina aumentaram e uma ampla gama de bens e serviços ficaram mais caros. O aumento do custo da gasolina, dos alimentos e do aluguel contribuiu

para a alta da taxa, disse o Bureau of Labor Statistics (a Secretaria de Estatísticas Trabalhistas, em tradução livre).

A rápida escalada dos preços atingiu o bolso dos consumidores, fazendo com que a confiança caísse e apertando os orçamentos das famílias.

O aumento dos salários e as economias acumuladas durante a pandemia ajudaram as famílias a continuar gastando, apesar do aumento dos preços até agora, mas o fardo está caindo intensamente sobre as famílias de baixa renda, que dedicam grande parte de seus orçamentos às necessidades diárias que agora estão ficando mais caras.

A explosão de preços representa um desafio para a Casa Branca, especialmente quando as eleições de novembro estão se aproximando rapidamente e as sanções e outras respostas econômicas à guerra da Rússia na Ucrânia provavelmente elevarão os preços dos combustíveis, pelo menos no curto prazo.

### Problema para o bc americano

A alta da inflação também é um problema para o Federal Reserve (Fed, o banco central americano), encarregado de alcançar a estabilidade de preços. O banco central sinalizou que aumentará as taxas de juros em um quarto de ponto percentual este mês, provavelmente o primeiro de uma série de medidas destinadas a aumentar o custo de empréstimos e gastos de dinheiro e desacelerar a economia.

Ao reduzir o consumo e desacelerar o mercado de trabalho, o Fed consegue aliviar um pouco a pressão da inflação ao longo do tempo.

— As taxas de hipotecas vão subir, as taxas de empréstimos para carros, todas aquelas taxas que afetam as decisões de compra dos consumidores — disse Jerome H. Powell, presidente do Fed, a legisladores na semana passada. — Os preços das casas não vão subir tanto, e os preços das ações não vão subir tanto, então as pessoas vão gastar menos.

### Itens que mais pesaram no índice

A Casa Branca apontou que parte da recente alta dos preços se deve ao aumento dos custos dos combustíveis, que já haviam aumentado notavelmente desde o início do ano, culpando agora as tensões na Ucrânia. O governo também está enfatizando os esforços que fez para desfazer a escassez nas emaranhadas cadeias de suprimentos.



—Tomamos medidas para resolver os gargalos na cadeia de suprimentos, para reduzir esses gargalos — disse Jen Psaki, secretário de imprensa da Casa Branca, na quarta-feira.

Mas essas mudanças ajudaram principalmente nas bordas, e os novos dados de quinta-feira também confirmaram que as pressões de preços estão se ampliando para além dos setores afetados por problemas na cadeia de suprimentos relacionados à pandemia.

O aluguel da residência principal, por exemplo, subiu 0,6% em relação ao mês anterior – o ritmo mensal mais rápido de crescimento desde 1999.

Os custos da habitação compõem uma grande parte do índice geral e se movem muito lentamente e muitas vezes em resposta às condições econômicas, de modo que os funcionários do Fed e da Casa Branca provavelmente notarão essa mudança como algo que pode manter a inflação elevada.

Os custos dos alimentos também estão em alta. No ano passado, os preços dos alimentos aumentaram 8,6%, o maior aumento anual desde o período encerrado em abril de 1981. Em fevereiro, o custo dos produtos, incluindo frutas frescas e bebidas não alcoólicas, aumentou notavelmente.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/03/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### LIGAÇÕES DE TELEMARKETING PASSAM A SER IDENTIFICADAS PELO PREFIXO 0303 A PARTIR DESTA QUINTA

Implementado pela Anatel, código aparecerá no início do número de qualquer ligação que vise a ofertar produtos ou serviços

As ligações e mensagens de telemarketing passam a ser identificadas pelo prefixo 0303 a partir desta quinta-feira, 10.

A mudança, anunciada no fim do ano passado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), tem o objetivo de ajudar os usuários a identificarem facilmente esse tipo de ligação e decidir se vão aceitar a chamada.

O código aparecerá no início do número de qualquer ligação que vise a ofertar produtos ou serviços. As mudanças valem apenas para as prestadoras de telefonia móvel. Já as operadoras de telefonia fixa têm até 8 de junho para implementar as novas regras

Segundo a Anatel, o uso do código 0303 será exclusivo e obrigatório para atividades de telemarketing ativo - prática de oferta de produtos ou serviços por meio de ligações ou mensagens telefônicas, previamente gravadas ou não.

Além disso, as operadoras deverão fazer o bloqueio preventivo de chamadas originadas de telemarketing ativo a pedido do consumidor. Também caberá às teles empregar os meios tecnológicos necessário para coibir o uso fora das regras estabelecidas pela Anatel.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/03/2022*

## BRASIL CHEGA AOS 14 GW DE ENERGIA SOLAR E DEVE DOBRAR A MARCA ESTE ANO

A fonte solar é a mais promissora entre as fontes de energias renováveis no mundo, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE), que prevê como a principal da Europa em 2025

*Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo*

Rio - O Brasil acaba de chegar à marca histórica de 14 gigawatts (GW) de capacidade instalada de energia solar fotovoltaica, a mesma potência da usina hidrelétrica binacional de Itaipu, informou a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). A fonte solar é a mais promissora entre as fontes de energias renováveis no mundo, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE), que prevê a fonte como a principal da Europa em 2025 e um pouco mais tarde, do Brasil, podendo chegar a um terço de toda a energia consumida pelos brasileiros em 2050.

A marca, alcançada no começo de março, leva em conta parques centralizados e a geração própria de energia em telhados, fachadas e pequenos terrenos, a chamada geração distribuída, uma tecnologia que cresceu vertiginosamente no País e ganhou ainda mais força após a aprovação do marco regulatório, sancionado em janeiro deste ano. Para aproveitar as regras antigas, que não preveem o pagamento da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (Tusd), entre outros benefícios, os interessados em projetos de geração distribuída estão correndo para instalar os sistemas até 6 de janeiro de 2023.



**Silvio Noda; comerciante, Noda utiliza energia solar para reduzir a conta de luz. Foto: Werther Santana/Estadão**

A busca pela geração distribuída tem sido uma das maneiras do brasileiro tentar driblar as altas contas de energia elétrica no Brasil, avalia a consultora da Clean Energy Latin America (Cela) Camila Ramos, principalmente após o surgimento de linhas de financiamento para o segmento, que não para de crescer. Segundo levantamento da Cela, em 2019, os financiamentos para energia solar totalizaram R\$ 5,4 bilhões, praticamente divididos meio a meio entre a energia solar distribuída e a centralizada (projetos vendidos nos leilões do governo). Em 2020, os R\$ 7,9 bilhões totais financiados também foram divididos meio a meio. Já em 2021, a geração distribuída deu um salto, para R\$ 9,9 bilhões, que somados aos R\$ 6,6 bilhões da geração solar centralizada, atingiu o total de R\$ 16,2 bilhões.

A consultora lembra que o Brasil tem a segunda maior tarifa de energia elétrica do mundo, segundo recente levantamento da Agência Nacional de Energia (ANE), e ao mesmo tempo uma irradiação solar reconhecidamente excelente. Com a evolução da tecnologia e consequente barateamento dos sistemas - que no momento vivem uma alta puxada pela oferta apertada em relação à demanda - a energia solar cresceu no mundo inteiro e no Brasil, além de abater a conta de luz, deverá ser ainda mais impulsionada nos próximos anos com sua utilização na fabricação de hidrogênio, explica a consultora.

De acordo com a Absolar, a fonte solar já trouxe ao Brasil, desde 2012, mais de R\$ 74,6 bilhões em novos investimentos, R\$ 20,9 bilhões em arrecadação aos cofres públicos e gerou mais de 420 mil empregos. Evitou também a emissão de 18 milhões de toneladas de CO2 na geração de eletricidade.

O setor espera um crescimento acelerado este ano nos sistemas solares em operação no Brasil, especialmente os sistemas de geração própria solar, em decorrência do aumento nas tarifas de energia elétrica e da entrada em vigor da Lei nº 14.300/2022, que criou o marco legal da geração



própria de energia (geração distribuída). A expectativa é de que a capacidade instalada no mínimo dobre, atingindo 28 MW no final deste ano.

“Trata-se, portanto do melhor momento para se investir em energia solar, justamente por conta do novo aumento já previsto na conta de luz dos brasileiros e do período de transição previsto na lei, que garante até 2045 a manutenção das regras atuais aos consumidores que instalarem um sistema solar no telhado até janeiro de 2023”, explica Ronaldo Koloszuk, presidente do Conselho de Administração da Absolar.

O Brasil possui 4,7 GW de potência instalada em usinas solares de grande porte, o equivalente a 2,4% da matriz elétrica do País. Atualmente, as usinas solares de grande porte são a sexta maior fonte de geração do Brasil e estão presentes em todas as regiões, com empreendimentos em operação em dezenove estados brasileiros e um portfólio de 31,6 GW já outorgados para desenvolvimento. A geração própria de energia totaliza 9,3 GW de potência instalada da fonte solar. Isso equivale a mais de R\$ 49,5 bilhões em investimentos, R\$ 11 bilhões em arrecadação e cerca de 278 mil empregos acumulados desde 2012, espalhados pelas cinco regiões do Brasil.

A tecnologia solar é utilizada atualmente em 99,9% de todas as conexões de geração própria no País, liderando com folga o segmento. Ao somar as capacidades instaladas das grandes usinas e da geração própria de energia solar, a fonte solar ocupa o quinto lugar na matriz elétrica brasileira. A fonte solar já ultrapassou a potência instalada de termelétricas movidas a petróleo e outros combustíveis fósseis na matriz.

Vanessa Calvano, gerente comercial e moradora da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, há um ano não sabe mais o que é uma conta de eletricidade de R\$ 1 mil, valor que pagava por ter que manter pelo menos um ar condicionado ligado durante todo o dia na casa onde convive com oito pessoas, para atender as necessidades especiais de uma criança. Ela pagou R\$ 44 mil e financiou pelo Santander por 24 meses, e não se arrepende. Hoje a conta não chega a R\$ 300,00. “A minha conta teve uma queda significativa, com certeza valeu a pena investir e vou ter o sistema por 25 anos”, diz.

Para o comerciante paulista Silvio Noda, após seis meses de muita burocracia só há motivo para comemorar. Uma conta de luz da sua loja de animais chegava a R\$ 350,00 e da casa a R\$ 600 antes da contratação do sistema solar fotovoltaico. “Agora pago R\$ 40,00 na loja e R\$ 110,00 em casa, mas sei que posso ajustar melhor esse esquema para baratear ainda mais a conta”, avalia.

Ele também gastou cerca de R\$ 40 mil na instalação dos painéis, dinheiro que tinha guardado para trocar o carro no ano passado. Mas o avanço das contas de luz no País, após a pior crise hídrica dos últimos 91 anos, o fez mudar de ideia. “Para o comerciante, o maior problema é a despesa fixa, da telefonia, do aluguel, da eletricidade, água, funcionário. Então, a cada itenzinho que você consegue reduzir dá uma diferença, porque é uma coisa constante e dá diferença no orçamento final bem grande”, afirmou.

Já a diretora de comercialização da distribuidora de equipamentos solar fotovoltaicos Win, Camila Nascimento, afirma que se 2021 foi bom, 2022 será muito melhor, mesmo com a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, que pode fazer crescer a demanda por painéis fotovoltaicos pela Europa e desabastecer o Brasil. “Apesar do Brasil estar muito desenvolvido, a Europa já é um grande cliente da China, e é possível sim que ela tenha prioridade no fornecimento de módulos, por isso estamos reforçando nossos estoques”, informou.

A Win tem material suficiente para atender seus clientes até junho, informa a diretora. Outra leva de módulos solares já está chegando ao País para garantir o restante do ano. O problema, destacou, é o elevado preço do frete, que em 2020 chegou a cair para US\$ 700 o contêiner com 590 módulos nos portos da China, subiu para US\$ 16 mil no ano passado e hoje gira em torno dos US\$ 10 mil.

Ela espera multiplicar por três as vendas este ano, depois de já ter crescido na mesma ordem no ano passado. “2021 foi um ano bem promissor, principalmente comparado a 2020, a gente cresceu três vezes. Para 2022 a expectativa é repetir isso”, disse Nascimento.

Criada em 2019, a Win já investiu cerca de R\$ 400 milhões no País e vendeu 3 MW em energia solar no primeiro ano, subindo para 30 MW em 2020 e pulando para 100 MW no ano passado. Para este ano, os planos são de chegar a 300 MW.

“A conta de energia é muito alta no Brasil e as pessoas começam a buscar alternativas e também que contribuam para a melhoria do planeta, é uma tendência mundial”, avalia a executiva.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/03/2022*

## DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEL PREPARAM PLANO EMERGENCIAL CONTRA RISCO DE DESABASTECIMENTO

Com o preço do petróleo em alta, as empresas passaram a controlar o fornecimento de combustível; com isso, postos de 'bandeira branca' podem pagar mais caro para comprar de importadores

*Por Fernanda Nunes , O Estado de S.Paulo*

RIO - De olho num possível desabastecimento de combustíveis, as grandes distribuidoras – Ipiranga, Raízen e Vibra – já trabalham com um plano emergencial. A Ipiranga saiu na frente, ao comunicar a seus clientes a adoção de um sistema de controle de fornecimento de óleo diesel. A grande preocupação das distribuidoras é honrar os contratos firmados com postos e empresas.

Entre as prioridades de abastecimento estão, portanto, os postos que sustentam suas marcas. Além deles, há também alguns grandes consumidores que compram diretamente das distribuidoras, sem passar pelo segmento revendedor.



**Posto de combustíveis; Ipiranga comunicou a seus clientes a adoção de um sistema de controle de fornecimento de óleo diesel.**  
*Foto: Daniel Teixeira/Estadão*

A maior vulnerabilidade no mercado hoje é com o óleo diesel, porque, entre os combustíveis automotivos, ele é o mais importado. Por isso a definição da Ipiranga de pedir um prazo para analisar os pedidos de entrega do produto para o mesmo dia e também antecipações, como informado aos clientes no comunicado.

Os mais expostos à crise são os postos de "bandeira branca", que compram de qualquer fornecedor, sem ter contrato firmado. A tendência é de que, na melhor das hipóteses, esse grupo pague mais caro pela gasolina e pelo óleo diesel. Na pior, eles podem ficar sem produto nas bombas.

Os 'bandeira branca' têm uma fatia importante no mercado interno. Eles respondem por 36% da gasolina vendida e por 20%, do óleo diesel, segundo dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Entre as duas pontas – dos clientes que ostentam as marcas das distribuidoras e dos que adquirem os combustíveis de qualquer fornecedor – há ainda os consumidores de serviços essenciais, das áreas de saúde e segurança, principalmente.



Boa parte deles, no entanto, não possui contrato de longo prazo com seus fornecedores, o que significa que, num momento de crise, estariam mais expostos. Como a intenção não é deixar os carros da polícia e ambulâncias parados nas garagens, as grandes distribuidoras iniciaram antecipadamente um trabalho de identificação desses clientes para colocá-los na lista de prioridade de fornecimento.

Até agora, as distribuidoras estão contando com volumes guardados em seus terminais, adquiridos quando os valores do petróleo e dos seus derivados não estavam tão altos quanto agora. O próximo passo será ir ao mercado atrás de novas cargas, mas já se sabe que as ofertas externas não são nada boas. "Não há janelas de oportunidade", disse uma das fontes.

A leitura é de que algum importador vai se aventurar a comprar combustíveis neste momento para vender mais à frente, quando os preços podem ficar ainda mais elevados, dependendo dos desdobramentos dos cenários interno e externo.

O esperado, portanto, é que não haja desabastecimento, mas que os preços da gasolina e do diesel disparem. Se isso acontecer, a população do interior do País será a mais atingida, porque os postos de bandeira branca estão instalados, em sua maioria, nessas regiões.

"A acelerada alta do petróleo e derivados no mercado externo pode trazer consequências trágicas para as distribuidoras de menor porte, responsáveis, desde o início de suas operações, pela maior competitividade no mercado de combustíveis, principalmente junto aos postos de bandeira branca, sem vínculo com as grandes distribuidoras do mercado. Já se observam movimentos de suspensão e até de encerramento de atividades no mercado", afirmou a Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Bicompostíveis (Brasilcom), por meio de sua assessoria de imprensa.

A Vibra, por meio de sua assessoria de imprensa, informou que tem tomado todas as providências para garantir o suprimento da sua rede de postos e clientes contratados.

"Nosso planejamento de suprimento é feito sempre avaliando nossos estoques, a oferta de produtos pelos nossos fornecedores no mercado nacional e internacional e a demanda dos nossos clientes. Estamos sempre avaliando todos os cenários, acompanhando e monitorando o setor constantemente, de modo a não haver risco de desabastecimento dos nossos clientes", afirmou.

Já a Raízen preferiu não se posicionar.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/03/2022*

## **EMBRAER REVERTE PREJUÍZO NO 4º TRIMESTRE E TEM LUCRO DE R\$ 372,2 MILHÕES**

Antonio Carlos Garcia, vice-presidente executivo financeiro e relações com investidores da Embraer, disse que a companhia reporta uma recuperação importante: "Vemos uma retomada mais forte da demanda"

*Por Redação, O Estado de S.Paulo*

A Embraer registrou lucro líquido ajustado de R\$ 372,2 milhões no quarto trimestre de 2021, revertendo prejuízo de R\$ 70,3 milhões do quarto trimestre de 2020. O lucro atribuído a acionistas ficou em R\$ 11,1 milhões, contra resultado negativo de R\$ 7,7 milhões do mesmo período do ano anterior segundo o balanço enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) alcançou R\$ 625,6 milhões no quarto trimestre, queda de 32,34% ante os últimos três meses de 2020. No critério ajustado, o indicador marcou R\$ 609,4 milhões, 22,2% a menos na comparação anual. Com isso, a margem

Ebitda ajustada no quarto trimestre foi de 8,4%, ante 8% em igual intervalo de 2020. A receita líquida da companhia alcançou R\$ 7,3 bilhões de outubro a dezembro, queda de 25% sobre igual intervalo do ano anterior.

Antonio Carlos Garcia, vice-presidente executivo financeiro e relações com investidores da Embraer, disse nesta quinta-feira, 10, que a companhia vem reportando uma recuperação importante. “Vemos uma retomada mais forte da demanda, especialmente nos mercados domésticos. Em serviços e suporte atingimos níveis pré-pandemia”, afirmou a analistas. Segundo o executivo, à medida que a receita cresce, a tendência é de melhora na diluição dos custos fixos. “Continuamos focados em reduzir a dívida.”



**Embraer vai buscar, em 2022, redução de custo da dívida para entregar lucro** Foto: Roslan Rahman/ AFP

O presidente da fabricante de aeronaves, Francisco Gomes Neto, destacou que a geração de caixa veio acima das expectativas no ano passado, com foco em crescimento. “Vamos dar continuidade aos programas internos de eficiência, combinando com a gestão das despesas dos nossos financiamentos”, esclareceu. “Vamos seguir na linha do ano passado de redução de custo da dívida para poder entregar

esse lucro líquido”, acrescentou.

### Sanções à Rússia

Garcia afirmou que Embraer vai seguir as sanções aplicadas neste momento à Rússia, devido à guerra na Ucrânia, e buscar outros fornecedores. Atualmente, a empresa compra titânio da Rússia, sendo dois terços de sua demanda proveniente do país. “Compramos titânio da Rússia, temos outros fornecedores, mas toda indústria compra do país. Temos estoques para um ano e meio a dois, dependendo do produto, mas não vemos disrupção, embora não seja possível estimar o impacto do problema”, disse a jornalistas.

Neto declarou que a companhia está estocada de itens estratégicos. “Estamos monitorando diariamente (o cenário) para nos anteciparmos a qualquer risco mais à frente”, salientou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/03/2022

### É CEDO PARA AVALIAR IMPACTO DA GUERRA NA UCRÂNIA NO BRASIL, DIZEM ECONOMISTAS

Avaliação foi feita por pesquisadores do Instituto Brasileiro de Economia da FGV, que debateram o cenário econômico no I Seminário de Análise Conjuntural de 2022

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

Rio de Janeiro - Duas semanas após a Rússia invadir a Ucrânia, é preciso separar novos efeitos negativos sobre a economia brasileira que o conflito armado no Leste Europeu provocará dos problemas que deverão manter o País numa estagnação e já estavam no radar. A avaliação foi feita por pesquisadores do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (Ibre/FGV), que debateram o cenário econômico na manhã desta quinta-feira, 10, no I Seminário de Análise Conjuntural de 2022, evento on-line organizado pela entidade em parceria com o Estadão.

O quadro de estagnação para este e para o próximo ano já estava desenhado antes mesmo da guerra eclodir. A inflação elevada levou o Banco Central (BC) a esfriar a demanda com aumentos de juros iniciados há um ano, em março de 2021. Esse esfriamento e a própria corrosão da renda

pelo encarecimento do custo de vida deixaram a economia brasileira sem motores para impulsionar o crescimento.



***Pesquisadores do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas debateram o cenário econômico brasileiro na manhã desta quinta-feira, 10, no I Seminário de Análise Conjuntural de 2022, evento on-line organizado pela entidade em parceria com o Estadão***  
**Foto: Reprodução**

“Tudo que depende de crédito, geração de renda e inflação baixa já estava mal”, disse a pesquisadora Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro Ibre, em sua primeira intervenção no seminário on-line.

A invasão da Ucrânia pela Rússia disparou uma onda de pessimismo com o desempenho da economia deste ano, mas a equipe de pesquisadores do Ibre/FGV não alterou suas projeções. A expectativa da entidade é de crescimento de apenas 0,6% neste ano, seguido de avanço de 1,0% em 2023.

Segundo Matos, “a perenidade do choque” após a Rússia invadir a Ucrânia determinará os efeitos, mas ainda é cedo para fazer estimativas, mesmo que os primeiros sinais sejam de mais inflação e crescimento econômico ainda menor, no mundo e no Brasil. A pesquisadora lembrou ainda que, atualmente, a economia brasileira não tem “fragilidade externa”, pois o governo federal tem reservas cambiais e as empresas tampouco estão muito endividadas em dólar, o que ajuda a amenizar os efeitos da crise.

O primeiro efeito negativo deverá ser um ciclo mais longo de aumento dos juros, o que tenderá a prejudicar o crescimento econômico de 2023. José Júlio Senna, chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre/FGV, lembrou que a guerra na Ucrânia pegou os bancos centrais de todo o mundo no início do processo de normalização das políticas monetárias, após adotarem estímulos por causa da crise causada pela covid-19. No Brasil, o BC já tinha saído na frente, subindo rapidamente os juros, após ter sido “imprudente” ao baixá-los demais, no início da pandemia.

“O BC foi muito rápido no gatilho, depois do período de imprudência. O juro real subiu quase na vertical. Hoje, o juro real está entre 7,5% e 7,8%. É muito juro, é uma taxa colossal”, afirmou Senna, também durante o seminário.

Em parte por causa da já elevada taxa, o pesquisador acredita que o BC fará ajustes para manter o juro real no nível atual, conforme “eventual deterioração das expectativas” de inflação. Quer dizer, se as perspectivas de inflação subirem, o BC poderá elevar os juros na mesma medida, mas não além disso. Ainda assim, diante de novas pressões inflacionárias nos combustíveis e nos alimentos, o BC poderá manter os juros elevados por mais tempo.

“Devemos esperar juros reais em patamares elevados por bem mais tempo do que o previsto inicialmente”, disse Senna.

Para além de alguma dose adicional de esfriamento da demanda doméstica pelos juros elevados, Armando Castelar, também pesquisador do Ibre/FGV, ofereceu uma visão mais otimista em relação aos impactos da guerra sobre a economia global.

Segundo Castelar, o impacto tende a ser “minimizado” por alguns fatores. Por um lado, o crescimento econômico dos Estados Unidos tende a ser pouco afetado. Grande produtora de alimentos e de petróleo, a maior economia do mundo pode até reforçar sua autossuficiência na matéria-prima fóssil, já que as cotações elevadas do barril favorecem a exploração das reservas extraídas do xisto. Por outro lado, na Europa, cujas economias tendem a ser mais atingidas pela quebra no fornecimento de petróleo e gás da Rússia, os governos provavelmente lançarão mão de estímulos fiscais, mitigando o efeito negativo.

Apesar do cenário mais desafiador com a guerra, diante da estagnação crônica da economia brasileira, Castelar ressaltou que o desafio que permanece é como acelerar o crescimento econômico.

“Passados esses choques, como vamos crescer? O espaço para crescer em 2023 é bom, mas como a gente cresce mais rápido? Cada vez mais esse deveria ser o debate”, afirmou o pesquisador.

Silvia Matos destacou então que o “baixo crescimento” do Brasil não é “mistério”, diante do ambiente de negócios “muito disfuncional”. Para resolver o problema é preciso investir em reformas que aumentem a produtividade, como a tributária, que chegou a ser discutida no Congresso Nacional nos últimos anos, mas acabou “esquecida”.

“Quem sabe a gente começa o próximo governo com essa bola no gol?”, disse Matos, já na conclusão do debate.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 10/03/2022*

## **FECOMBUSTÍVEIS CALCULA PREÇO DA GASOLINA A R\$ 7,02 NOS POSTOS E DIESEL A R\$ 6,48**

Cálculos levam em conta o Levantamento de Preços da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)

*Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo*



RIO - A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Fertilizantes (Fecombustíveis) calcula que, com o aumento anunciado pela Petrobras, que passa a vigorar na sexta-feira, 11, a gasolina nos postos de abastecimento deve subir para média de R\$ 7,02 o litro no País, contra a média atual de R\$ 6,57 por litro.

***Gasolina; Petrobras anunciou que gasolina será reajustada em 18,7%; o diesel, em 24,9% e o Gás Natural Liquefeito (GLP), 16% nas suas refinarias Foto: Nilton Fukuda/Estadão***

Já o diesel vai subir para uma média de R\$ 6,48 o litro, contra a média atual de R\$ 5,60 o litro. Os cálculos levam em conta o Levantamento de Preços da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A Petrobras anunciou nesta quinta-feira, 10, que a partir de sexta-feira, 11, a gasolina será reajustada em 18,7%; o diesel, em 24,9% e o Gás Natural Liquefeito (GLP), 16% nas suas refinarias.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/03/2022*

# Valor

INFORMAÇÃO QUE VIRA DINHEIRO.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### CITROSUCO DEFINE SUAS METAS ESG ATÉ 2030

Líder global em suco de laranja vai reduzir emissões

*Por Fernando Lopes — De São Paulo*



**Mário Bavaresco, CEO da Citrosuco: até 2030, toda a cadeia de fornecimento de laranja terá que ser 100% sustentável — Foto: Divulgação**

Maior exportadora de suco de laranja do mundo, a Citrosuco, com sede em Matão, no interior do Estado de São Paulo, acaba de estabelecer seus compromissos nas áreas ambiental, social e de governança (ESG) até 2030.

A companhia confirmou que, até o fim da década, 100% de sua cadeia de suprimento terá que adotar práticas sócio-ambientais sustentáveis mensuráveis e certificadas, como já antecipou o Valor, e agora projeta que, com esforços nessa e em outras frentes, reduzirá suas emissões de gases em quase 30% nos escopos 1, relacionado às operações diretas da própria empresa, e 2, que envolvem o consumo de

energia elétrica.

Mário Bavaresco, CEO da Citrosuco – que é controlada pelos grupos Fischer e Votorantim –, afirma que os compromissos anunciados agora estão em linha com práticas já em curso na empresa há mais de uma década.

Atualmente, 100% da produção própria de laranja da empresa já segue os parâmetros agrícolas sustentáveis necessários, e o mesmo acontece com aproximadamente 65% do volume entregue por fornecedores independentes da fruta. São cerca de mil fornecedores no total, e os que ainda não alcançaram os padrões exigidos (normalmente os de menor porte) caminham nessa direção, com a assessoria da companhia.

Com faturamento que o mercado estima ser de R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões por ano, a Citrosuco já tem certificados seus 1,9 milhão de hectares de produção própria de laranja, distribuídos por 25 fazendas em São Paulo e Minas Gerais.

### Captura de CO2



A empresa calcula que seus pomares já capturam mais de 500 mil toneladas de CO2. Com a meta de redução de 28% as emissões nos escopos 1 e 2 até 2030, o volume removido poderá alcançar 1,6 milhão de toneladas até 2030. Para a redução de emissões no escopo 3, sobre as quais a responsabilidade da companhia é indireta, os critérios internacionais ainda estão sendo afinados e as metas, idem.

Além de perseguir 100% de conformidade sócio-ambiental em sua cadeia de fornecimento de laranja, com foco em reservas legais, áreas de proteção permanente, erosão do solo, gestão de resíduos, uso e destinação de embalagens de agroquímicos e questões agrônômicas – além das trabalhistas -, nas áreas agrícolas sob sua influência a Citrosuco também quer ampliar o fomento da biodiversidade.

Clauber Andrade, diretor de sustentabilidade da companhia, realça que mais de 19 mil hectares de áreas de conservação já estão sendo gerenciados, e que continuará havendo avanços com o aumento da produção de abelhas e mel, expansão de viveiros de mudas nativas e monitoramento da fauna e da flora. Como recorre à irrigação em várias fazendas, a empresa investe na gestão dos recursos hídricos.

Com cerca de 400 funcionários, afora os chamados “safristas”, a maior exportadora de suco de laranja do mundo também afirma que tem entre seus compromissos a promoção de diversidade, equidade e inclusão.

“Queremos proporcionar maior representatividade de mulheres e negros em nossa liderança. Para 2030, nos comprometemos em ampliar oportunidades e acesso aos cargos de liderança por mulheres e negros, atingindo no mínimo 30% de representatividade”, informou a Citrosuco ao Valor.

“Todos os compromissos que estabelecemos representam um grande desafio, e quando conseguirmos alcançá-los, teremos outros. Mas teremos uma produção 100% sustentável, mais eficiente e com maior produtividade”, afirma Bavaresco. Nos últimos quatro anos, a Citrosuco investiu mais de US\$ 400 milhões em desenvolvimento de novos projetos, tecnologias, investiu mais de US\$ 400 milhões em desenvolvimento de novos projetos, tecnologias, inovação, modernização e aumento de capacidade e produtividade.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/03/2022**

## LEILÃO GERA DISPUTA CONTRA MAERSK E MSC NO PORTO DE SANTOS

Operadores apontam risco de concentração de mercado com concessão de ‘megaterminal’; armador afirma que grupos temem competição

**Por Taís Hirata — De São Paulo**

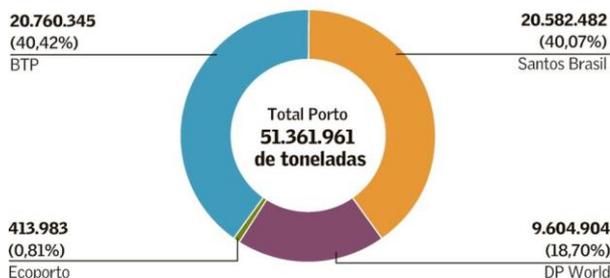
O leilão de um megaterminal de contêineres no Porto de Santos (o STS10), colocado nesta semana em consulta pública, tem gerado críticas quanto à possibilidade de as gigantes globais de navegação Maersk e MSC participarem da disputa. De um lado, operadores portuários apontam um risco de concentração de mercado excessiva por parte desses grupos. De outro, os armadores classificam os questionamentos como receio de competição por parte de outros grupos interessados na licitação.

Maersk e MSC são as duas maiores companhias de transporte marítimo no mundo, sendo responsáveis por grande parte dos navios que fazem as importações e exportações entre os países. Os grupos também operam terminais portuários, que recebem a carga das embarcações, por meio de subsidiárias – APM Terminals e TiL (Terminal Investment Limited), respectivamente.

### Contêineres em Santos

Leilão de novo terminal gera críticas

■ **Movimento de contêineres no Porto de Santos em 2021, por terminal**  
Carga, por peso (em toneladas)



#### ■ Leilão do STS10

##### Situação

Em consulta pública até 21 de abril, com previsão de leilão no 4º trimestre

Área: **601.101 m<sup>2</sup>**

Investimento previsto: **R\$ 3,29 bilhões**

Prazo da concessão: **25 anos**

Capacidade operacional prevista: **2,3 milhões TEUs/ano**

Fontes: SPA, Antaq

#### ■ APM Terminals (Maersk)

##### Terminais operados em:

Itajaí (SC), Itapoá (SC), Pecém (CE) e Santos (BTP, com a TiL)

#### ■ Terminal Investment Limited - TiL (MSC)

##### Terminais operados em:

Navegantes (SC), Rio de Janeiro e Santos (BTP, com APM)

**Para TiL (da MSC), as críticas são infundadas e partem de grupos que têm medo de maior concorrência no leilão**

No Brasil, os grupos controlam, em parceria, um terminal de contêineres em Santos, o Brasil Terminal Portuário (BTP), e também possuem outros terminais pelo país, separadamente.

Para empresas que operam contêineres no país, o temor é que os armadores (companhias de navegação) passem a direcionar a carga para seus terminais próprios, esvaziando os independentes e reduzindo a concorrência, não só em Santos, mas no mercado brasileiro em geral.

“As empresas de navegação escolhem onde vão estacionar os navios e remuneram os terminais por isso. Obviamente, ele vai preferir parar no seu próprio terminal. Hoje, a BTP tem uma capacidade limitada, por isso, os armadores são

obrigados a usar outros terminais independentes. Mas, se tiverem mais espaço, certamente darão preferência a sua própria estrutura”, afirma Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

Para Patrício Júnior, diretor de investimentos em terminais da TiL (da MSC), o temor é infundado, e as reclamações partem de interessados no leilão do STS10, que querem evitar concorrência.

“A história da TiL e da MSC no mundo não é predatória, é de desenvolvimento, geração de empregos e manutenção de preços em valores de mercado. Quem está falando [contra as empresas] quer participar e não quer que a gente entre na competição. A gente só quer o direito de concorrer”, diz ele. “Há dez anos, quando a BTP entrou em Santos, os ‘cavaleiros do apocalipse’ também diziam que os preços iam aumentar. E hoje vemos o contrário, os valores caíram”, complementa.

O governo diz que o tema da concentração de mercado por parte dos armadores é uma preocupação e, por isso, incluiu no edital do STS10 a proibição de que Maersk e MSC participem juntas (tal como na BTP) no leilão. No entanto, as empresas poderão concorrer separadamente, ou em consórcio com outros grupos.

Para executivos do setor, ouvidos sob condição de anonimato, a percepção é que essa restrição não é suficiente para impedir a concentração do mercado. Um deles observa que, globalmente, a Maersk e a MSC compõem uma aliança para compartilhar navios em viagens de longo curso.

Já o Ministério da Infraestrutura afirma que a limitação se mostrou suficiente nas simulações feitas durante a elaboração do projeto. “O estudo que embasou o edital indicou que o único risco de abuso de poder econômico seria uma participação em conjunto dos grupos. Individualmente, avaliamos que não há problema algum”, afirma o secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. “O melhor para o mercado é que iniciativa privada concorra da forma mais ampla possível. Mas estamos abrindo a consulta pública agora e vamos avaliar todos os estudos e preocupações apresentadas”, diz ele.

A princípio, a etapa de consulta pública vai até abril. O objetivo do governo é fazer o leilão ainda neste ano, no quarto trimestre.



A Abtra chegou a protocolar na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) um pedido para evitar a abertura da consulta pública nesta semana, o que não foi atendido. Neste momento, a expectativa é que as críticas se concentrem no âmbito da consulta. Porém, tudo indica que a disputa não vai se encerrar por aí.

Diversos argumentos contrários ao leilão, para além do risco de concentração, já estão sendo levantados. Entre eles, aponta-se o risco de que a realização do leilão neste momento possa gerar um excesso de capacidade e ociosidade nos terminais de contêineres, porque a estrutura atual já atende a demanda nos próximos anos – hipótese que o governo refuta. Também deverão ser levantados questionamentos sobre a realocação de terminais de fertilizantes e de passageiros, que seriam “desalojados” pelo STS10, entre outros pontos.

A discussão sobre o leilão não é isolada. Empresas de navegação têm sofrido pressões em todo o mundo, com críticas à concentração do mercado ocorrido nos últimos anos e à verticalização das operações. Os grupos passaram a ser alvo principalmente durante a pandemia – período em que os fretes marítimos dispararam devido a diversos fatores, como os ‘lockdowns’ nos portos e choques de oferta e demanda globais.

No Brasil, a pressão não tem sido tão forte como em outros países – nos Estados Unidos, recentemente, o presidente Joe Biden fez críticas diretas às alianças de empresas de navegação. Por aqui, porém, já há questionamentos em curso. Em 2021, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) abriu um inquérito para investigar a atuação da Maersk e da MSC no Porto de Santos, após uma representação da Abtra. O processo ainda está em aberto.

Patrício, da TiL, afirma que a empresa tem dados que comprovam que não há qualquer prática discriminatória do grupo no porto. “Estão tentando procrastinar nossa participação”, afirma.

Procurada pela reportagem, a Maersk não comentou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/03/2022*

## **IBGE VOLTA A REDUZIR SUA ESTIMATIVA PARA A SAFRA DE GRÃOS EM 2022**

Instituto passou a prever colheita de 261,6 milhões de toneladas, ainda recorde, mas 3,8% menor que a projeção de fevereiro

*Por Alessandra Saraiva, Valor — Rio*

A safra brasileira de grãos deve alcançar 261,6 milhões de toneladas em 2022, um recorde, e 3,3% (o equivalente a 8,4 milhões de toneladas) superior à de 2021, segundo o novo Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado hoje (10/3) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Na comparação com previsão anterior, no entanto, o volume é 3,8% menor (decréscimo de 10,2 milhões de toneladas).

O IBGE informou que é esperado recuo de 8,8% na produção de soja ante 2021, totalizando 123 milhões de toneladas; e alta de 23,9% para o milho, para 108,7 milhões de toneladas. Para o arroz, a estimativa é de 10,7 milhões de toneladas, retração de 7,9%, ante safra anterior.

O arroz, o milho e a soja são os três principais produtos da safra brasileira e representam, somados, 92,7% da estimativa da produção e ocupam 87,7% da área a ser colhida.

A LSPA de fevereiro deste ano aponta que a área a ser colhida é de 71,2 milhões de hectares, alta de 3,9% frente à área colhida em 2021 (acréscimo de 2,7 milhões de hectares) e 88,5 mil hectares a mais ante projeção anterior, de dezembro (0,1% maior).

Na comparação dos resultados das pesquisas de fevereiro ante a de janeiro de 2022, o instituto destacou variações positivas nas seguintes estimativas de produção: milho 2ª safra (alta de

0,50%, ou 395,1 mil toneladas), sorgo (aumento de 2,3%, ou 62,5 mil toneladas a mais) e cacau (elevação de 2,3% ou acréscimo de 6,5 mil toneladas).

Em contrapartida, na mesma comparação, houve quedas nas estimativas de produção de soja (recoo 6,7% ou menos 8,8 milhões de toneladas), do milho 1ª safra (retração de 5,9% ou decréscimo de 1,6 milhões de toneladas), da batata-inglesa 1ª safra (queda de 3,5% ou 62,8 mil toneladas a menos), do arroz (queda 3,2% ou decréscimo 348,5 mil toneladas), da uva (recoo de 1,4% ou decréscimo de 23,1 mil toneladas) e da batata inglesa 2ª safra (queda de 1,0% ou 11,7 mil toneladas a menos).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/03/2022*

## NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SERÁ RETOMADA NO DIA 15 DE MARÇO

Inicialmente, o calado será de 2,4 metros, mas será ampliado gradativamente até que no fim de março atinja 2,7 metros

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



**Foto : Ana Paula Paiva/Valor**

Após sete meses paralisada, a navegação da Hidrovia Tietê-Paraná será retomada a partir do dia 15 de março, informou o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo.

A volta da operação será gradativa. Inicialmente, o calado será de 2,4 metros. O funcionamento pleno deverá se dar até o fim de março, com o calado normal de 2,7 metros.

O tráfego na hidrovia havia sido interrompido no ano passado devido à grave crise hídrica que afetou a região. O trecho mais atingido foi o do pedral de Nova Avanhandava, em Buritama — entre Pederneiras (SP) e São Simão (GO), e por onde normalmente são escoadas as produções agrícolas para os reservatórios de Três Irmãos e Ilha Solteira.

Trata-se de um corredor importante de escoamento. Em 2020, a movimentação da hidrovia somou 2,1 milhões de toneladas de cargas transportadas. No ano anterior, antes dos impactos negativos da pandemia, o volume foi de 2,5 milhões de toneladas no trecho de São Paulo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/03/2022*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### MSC PODERÁ AGREGAR CONHECIMENTO DE SHIPPING E TECNOLOGIA À LOG-IN, DIZ ARANY

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09 Março 2022*

CEO da empresa brasileira disse a investidores que principal mudança, até o momento, foi a eleição dos três conselheiros, em fevereiro. Para Log-In, processo está bem encaminhado e seguindo rito padrão no Cade.



### Arquivo/Divulgação

A Log-In espera que, confirmada a operação da aquisição da participação majoritária pela MSC pelos órgãos de controle, o grupo agregue conhecimento do mercado de shipping e tecnologia à empresa brasileira. O diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany, disse, nesta quarta-feira (9), que a principal mudança até o momento foi a eleição dos três conselheiros, em fevereiro. A empresa

avalia que o processo está bem encaminhado e seguindo o rito padrão no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

“Temos algumas expectativas por ser o maior armador do mundo, que tem muito conhecimento de shipping. Eles podem abrir canais de benchmarking e tecnologia com a gente. Tem muita coisa boa que pode vir uma vez que o maior armador passa a ser seu principal acionista”, avaliou Arany, durante teleconferência com investidores sobre os resultados da companhia no quarto trimestre de 2021.

Arany espera que a aprovação da operação possibilite novos negócios a partir da chegada efetiva da MSC. “Não temos informações do que eles pensam e trarão para trabalhar junto com a gente por conta desse momento (...) Do nosso lado, temos boa expectativa para o futuro”, disse o executivo. Ele acrescentou que a Log-In tem outros 20.000 acionistas para os quais precisará manter os cuidados que sempre teve até hoje.

O diretor financeiro e de relações com investidores da empresa, Pascoal Gomes, contou que um dos três novos membros do conselho eleitos atua como uma espécie de ‘conselheiro-monitor’ do Cade, de forma a garantir que a MSC, antes do despacho final, não participe de algum tipo de deliberação que possa ser conflituosa do ponto de vista concorrencial. Ele considera o processo inovador por o Cade ter concedido uma autorização prévia antes do despacho final para que SAS Shipping Agencies Services Sàrl realizasse sua oferta pública de ações (OPA), com objetivo de preservar o valor da companhia.

Quase 91% do capital social da Log-In foi habilitado para participação da OPA. A SAS, subsidiária integral da MSC, passará a ser a efetiva titular de 67% das ações ordinárias de emissão da Log-In, caso haja o sinal verde do órgão antitruste. “O Cade ainda está avaliando para dar sua decisão final, mas a MSC já participa do dia-a-dia da gestão da companhia através do nosso conselho de administração”, ressaltou Gomes.

Ele explicou que o Cade continua solicitando informações à companhia a fim de dar seu despacho final em processo regular. “Não conseguimos prever quanto tempo isso demora. Ainda estamos dentro dessa janela gerencial, embora não haja garantia que o despacho final que se dê dentro desse prazo. Como companhia, continuamos ajudando com informações sobre Log-In e do mercado de forma geral (de navegação, terminais e operação intermodal). Temos feito reuniões frequentes para juntar material e enviar para o Cade”, destacou.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 10/03/2022**

## ARTIGO - A EXTENSA AGENDA PARA A REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR

Por Alessandro Lopes Pinto OPINIÃO 10 Março 2022



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 a 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: 10/03/2022



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006