

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 034/2022
Data: 14/03/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENCONTRO PORTO & MAR REUNIRÁ AUTORIDADES NA PRÓXIMA SEXTA EM SANTOS.....	4
GOVERNO FEDERAL ESTUDA REDUZIR ENCARGO SOBRE FRETE MARÍTIMO NO BRASIL	5
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS REGISTRA QUEDA DE 0,75% EM JANEIRO NO BRASIL	6
LEILÕES DE ÁREAS NO PORTO DE SANTOS PODEM GARANTIR R\$ 4,7 BILHÕES AO COMPLEXO PORTUÁRIO.....	7
HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ VOLTA A OPERAR NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA	8
GESNER OLIVEIRA: GUERRA NA UCRÂNIA E PORTOS	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
ANTAQ E APP CHANCELAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA TROCA DE EXPERIÊNCIAS SOBRE O FLUXO DO TRÁFEGO PORTUÁRIO DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	11
MÍNFRUA AUTORIZA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS PARA MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE AMERICANA (SP)...	11
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	12
RECEITA JÁ RECEBEU MAIS DE 3 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA	12
TERMINAIS PESQUEIROS DE VITÓRIA, BELÉM E MANAUS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 370 MILHÕES DA INICIATIVA PRIVADA.....	12
PORTAL PORTO GENTE	13
TECNOLOGIA PORTUÁRIA É DESTAQUE NA 26ª EDIÇÃO DA INTERMODAL SOUTH AMERICA.....	13
TURISMO INTERNACIONAL: ROTEIRO DE CINCO DIAS PELA ILHA DA MADEIRA.....	14
PORTUS DESAFIA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL - UM NOVO CAPÍTULO NAS RELAÇÕES LUSO-BRASILEIRAS	18
FENOP BUSCA APOIO DE PARLAMENTARES PARA SUSPENSÃO DO VETO AO REPORTO	18
HUB - CURTAS	19
DESESTATIZAÇÃO I	19
DESESTATIZAÇÃO II	19
DESESTATIZAÇÃO III	19
GÁS NATURAL	19
PORTUGAL	20
GUERRA NA UCRÂNIA FAZ OPERADORES REVEREM DESTINOS, INDICA ABOL	20
ANTT DECLARA VIABILIDADE TÉCNICA EM RELICITAÇÃO DA BR-163/MT	21
AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS DO BRASIL QUEREM CARGAS DO PAÍS EM PORTUGAL.....	21
SUSTENTABILIDADE - OS ODS E OS DESAFIOS PARA A MOBILIDADE URBANA E A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
EM SANTOS (SP), MINISTRO DO TURISMO É HOMENAGEADO PELA VOLTA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	25
SÃO SEBASTIÃO RECEBE NAVIO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL OCEAN WARRIOR	26
FENOP, ABTP, ENTIDADES PORTUÁRIAS, IBL E FRENLOGI MOBILIZAM PARLAMENTARES PARA DERRUBAR VETO AO REPORTO.....	27
MINISTRO DESCARTA BLOQUEIOS EM RODOVIAS POR CAMINHONEIROS APÓS ALTA DE PREÇOS.....	28
CARGA GERAL NOS PORTOS DO E5 SOBEM 40% EM FEVEREIRO.....	29
NAVAL PORTO ESTALEIRO	29
OBRAS DE RECONSTRUÇÃO DO TERMINAL HIDROVIÁRIO DE MONTE ALEGRE SÃO FINALIZADAS E PORTO PASSA A SER REGULAMENTADO PELA ANTAQ PARA AS OPERAÇÕES	29
ISTOÉ - DINHEIRO	30
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT ACUMULADO DE US\$ 3,604 BILHÕES EM MARÇO	30
EXPORTAÇÃO DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL REGISTRA RECORDE DE US\$10,5 BI PARA FEVEREIRO	31
MONEYTIMES	31
CEO DA RAÍZEN (RAIZ4) DIZ QUE REAJUSTE DA PETROBRAS FOI NECESSÁRIO PARA EVITAR ESCASSEZ.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ	33
PETROBRAS TEM LUCRO TRÊS VEZES MAIOR QUE SEUS CONCORRENTES, DIZ PACHECO, QUE COBRA 'FUNÇÃO SOCIAL' DA ESTATAL.....	33



EQUIPE DE GUEDES SÓ ACEITA REDUZIR IMPOSTO SOBRE A GASOLINA CASO PREÇO DO PETRÓLEO SUBA MAIS	34
AMAZÔNIA 4.0: UM NOVO MODELO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL COMEÇA A GERMINAR NA FLORESTA	35
O QUE SÃO ODS DA ONU, OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEIS DA AGENDA 2030?	37
COM PETRÓLEO RUSSO SOB SANÇÃO, NAVIOS-TANQUES DO PAÍS FICAM SEM RUMO NO OCEANO HÁ MAIS DE UMA SEMANA...	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
COM ALTA DOS COMBUSTÍVEIS, GOVERNO AVALIA REDUZIR TARIFA DE FRETE MARÍTIMO.....	41
TERMINAIS PEDEM MAIS 30 DIAS DE CONSULTA SOBRE VENDA DO PORTO DE SANTOS.....	42
VALORIZAR AS FERROVIAS.....	43
ELETOBRAS: JULGAMENTO FINAL DA PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL NO TCU VAI OCORRER SOMENTE EM ABRIL	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
CARGILL VAI SEGUIR EM OPERAÇÃO NA RÚSSIA	44
ARGENTINA SUSPENDE EXPORTAÇÃO DE FARELO E ÓLEO DE SOJA	45
PETRÓLEO FECHA EM FORTE QUEDA COM OTIMISMO SOBRE NEGOCIAÇÕES ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
LONGO CURSO QUESTIONA SE SANTOS TERÁ MECANISMO PARA PRAZOS DE LICENCIAMENTO DA DRAGAGEM.....	46
IMO QUER CORREDOR MARÍTIMO SEGURO PARA EVACUAÇÃO DE MARÍTIMOS E NAVIOS	48
SAAM TOWAGE ADICIONA NOVO REBOCADOR À FROTA CHILENA	48
EXCLUSÃO DA RÚSSIA DO TRANSPORTE GLOBAL ACENTUA OS PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS	49
PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS SERÃO AGRAVADOS PELA FALTA DE MARÍTIMOS UCRANIANOS E RUSSOS.....	49
SANTOS BRASIL REPORTA R\$ 271,7 MILHÕES DE LUCRO LÍQUIDO EM 2021	50
REDIRECIONAMENTO DE MERCADOS E SEGURANÇA SÃO TENDÊNCIAS FORTES NO CENÁRIO LOGÍSTICO	51
AGENDA DE EXPANSÃO DO PORTFÓLIO CONTINUARÁ SENDO PRIORIDADE, DESTACA SANTOS BRASIL.....	53
2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS OCORRE NESTA SEGUNDA	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENCONTRO PORTO & MAR REUNIRÁ AUTORIDADES NA PRÓXIMA SEXTA EM SANTOS

Evento, do Grupo Tribuna, terá, entre outros, o ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas
Por: Redação



Um dos assuntos abordados será a desestatização da SPA, que já está em andamento Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Esclarecer para a comunidade portuária o processo de desestatização da gestão do Porto de Santos é o objetivo do primeiro Encontro Porto & Mar de 2022, que será realizado sexta-feira (18), às 14 horas, na sede do Grupo Tribuna, em Santos. Com a participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, o evento é visto como uma

oportunidade de debates e interação sobre o tema.

Um dos principais projetos do Governo Federal para este ano é a desestatização da Santos Port Authority (SPA), que já está em andamento. Ela teve uma primeira audiência pública realizada na Cidade e voltará a ser debatida amanhã, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de forma virtual.

Mesmo assim, a comunidade portuária aponta a necessidade de mais debates sobre o tema. Questões como restrições de participação de armadores e operadores no leilão da SPA e as obrigações do novo gestor estão na lista de temas que ainda são uma incerteza.

“Desde o anúncio do projeto pelo Governo Federal, há dúvidas sobre o tema e o encontro Porto & Mar 2022 promete esclarecer todos os pontos, reunindo o ministro da Infraestrutura, os principais articulistas do setor portuário por meio dos colunistas do jornal A Tribuna e presidentes das associações que representam o setor”, explica o apresentador do programa Porto 360, Maxwell Rodrigues.

Presenças confirmadas

Participarão da solenidade de abertura o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), e a deputada federal Rosana Valle (PSB).

Na lista de participantes, além do ministro, estão o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino; o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel; a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise; e o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri; além do diretor-presidente da SPA, Fernando Biral.

Especialistas no setor portuário que são colunistas de A Tribuna também participarão do evento, em uma mesa de debates com o ministro. Entre eles: o advogado Lucas Rênio, especializado na relação capital-trabalho; o executivo de gestão de pessoas e recursos humanos Hudson Carvalho; o engenheiro e especialista em tecnologia e logística portuária Ricardo Pupo; e a professora, jurista e juíza arbitral Eliane Octaviano.

Na lista de colunistas, ainda estão o professor da FGV e ex-presidente do Cade, Gesner Oliveira; o advogado e mestre em Direitos Difusos Marcelo Sammarco; e o engenheiro e economista Frederico Bussinger, que já foi presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) e diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), atual SPA.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2022

GOVERNO FEDERAL ESTUDA REDUZIR ENCARGO SOBRE FRETE MARÍTIMO NO BRASIL

A medida deve reduzir custos de importação, com reflexos nos insumos usados pelo agronegócio brasileiro, por exemplo

Por: Estadão



Ganhou força no governo e no Congresso o plano para baixar encargos no frete marítimo, por meio de um corte no AFRMM Foto: Arquivo/AT

Com a alta no preço dos combustíveis e as turbulências no setor de fertilizantes, ganhou força no governo e no Congresso o plano para baixar encargos no frete marítimo, por meio de um corte no Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

A medida deve reduzir custos de importação, com reflexos nos insumos usados pelo agronegócio brasileiro, por exemplo. Criado para abastecer o Fundo da Marinha Mercante (FMM), o AFRMM é uma cobrança realizada sobre o transporte aquaviário de carga descarregada nos portos brasileiros.

A tesourada na tributação é ensaiada em duas frentes. Em uma, o governo estuda editar um decreto para reduzir em cerca de 30% as alíquotas do encargo, ato que pode ser publicado nas próximas duas semanas. Na segunda, está uma articulação para reverter um veto do presidente Jair Bolsonaro sobre o tema, que barrou o corte nas alíquotas aprovado dentro do projeto de incentivo à cabotagem, o BR do Mar.

A expectativa é de que o Congresso analise a decisão do presidente nos próximos dias. Uma das bancadas mais fortes do Parlamento, a Frente Nacional da Agropecuária (FPA) vai trabalhar para derrubar o veto.

Em janeiro, o Planalto afirmou que, por questões orçamentárias, não poderia sancionar a redução nas alíquotas do AFRMM.

Veto de Bolsonaro

O ponto mais crítico em relação aos tributos no frete marítimo no Brasil é a cobrança sobre a navegação de longo curso, hoje em 25% e fortemente criticada pelo agronegócio. Com a redução avaliada pelo governo federal, a alíquota cairia para em torno de 16%.

A proposta dentro do BR do Mar, por sua vez, era mais agressiva, e cortaria a cobrança para 8%. A diferença pode dar margem para o veto do presidente Jair Bolsonaro continuar na mira de setores do Congresso. Segundo uma fonte ouvida reservadamente, o corte planejado no decreto foi o "máximo" conseguido dentro do governo, sem que haja contestação das áreas técnicas e a necessidade de uma compensação orçamentária.

O veto à redução do AFRMM surpreendeu em janeiro, uma vez que o impacto positivo das reduções tinha sido destacado pelo próprio Ministério da Economia no mês anterior, em nota

técnica da Secretaria de Política Econômica (SPA). No texto, divulgado logo após o Congresso aprovar o BR do Mar, o órgão apontou que a contração poderia reduzir o preço dos itens da cesta básica em, pelo menos, 4%, facilitar a importação, baratear a produção interna e impactar o PIB em até 0,2%.

Mobilização

Com a pressão sobre o preço dos alimentos e fertilizantes, setores afetados pela cobrança se mobilizam para retomar a redução nas alíquotas. A atuação conta com o apoio da FPA, que trabalhará pela derrubada do veto, afirmou ao Estadão/Broadcast o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), integrante da bancada. A Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA) destacou ainda que o corte na alíquota reduz o preço de fertilizantes, produto fortemente afetado pela guerra na Ucrânia e que tem preocupado o agronegócio brasileiro.

Dentro do governo, no entanto, há uma ala de técnicos que defendem uma redução aplicada apenas na navegação de longo curso. Com isso, a irrigação do Fundo da Marinha Mercante não seria afetada bruscamente, reduzindo resistências da indústria naval.

A posição do governo sobre o veto no BR do Mar deve ser discutida em reunião amanhã, quando o Planalto deve definir sua orientação sobre os assuntos pautados para a próxima sessão do Congresso, a princípio prevista para o dia 16.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS REGISTRA QUEDA DE 0,75% EM JANEIRO NO BRASIL

A redução nos portos públicos e terminais autorizados foi em relação ao mesmo mês de 2021

Por: Redação



Volume de cargas nos portos brasileiros teve ligeira queda no início deste ano Foto: Arquivo/AT

O setor portuário nacional movimentou 88,5 milhões de toneladas em janeiro de 2022. O número que reúne portos públicos e terminais autorizados representou queda de 0,75% na comparação com o mesmo mês de 2021, quando foram movimentados 89,2 milhões de toneladas.

Os dados foram divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na quinta-feira (10). Em relação às instalações, os portos públicos movimentaram 27,9 milhões de toneladas em janeiro deste ano, um crescimento de 4,41%. Já os terminais autorizados (portos privados) movimentaram 60,5 milhões de toneladas – queda de 3,11%.

Os portos movimentaram 47,6 milhões de toneladas de granel sólido – queda de 0,32% em comparação com janeiro de 2021. A movimentação de graneis líquido e gasoso alcançou 25,5 milhões de toneladas – redução de 4,42%. Na carga containerizada, a redução foi de 1,06% (10 milhões de toneladas). O setor movimentou 5,4 milhões de toneladas de carga geral, aumento de 14,32%.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2022

LEILÕES DE ÁREAS NO PORTO DE SANTOS PODEM GARANTIR R\$ 4,7 BILHÕES AO COMPLEXO PORTUÁRIO

Esta é a projeção de investimentos com a ocupação dos locais para a movimentação de contêineres e granéis

Por: Ágata Luz



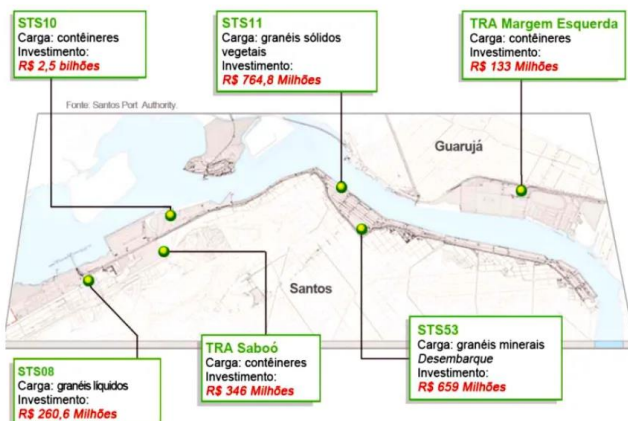
O ano de 2022 será um dos mais importantes para a história do Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

O ano de 2022 será um dos mais importantes para a história do Porto de Santos por diversos fatores. Além da previsão de desestatização de Santos Port Authority (SPA), leilões de seis áreas devem acontecer neste ano e trazer investimentos de cerca de R\$ 4,7 bilhões para o maior complexo portuário do Brasil.

As áreas a serem leiloadas - STS53, STS08, STS11, STS10 e Terminais Retroalfadengados (TRA) Saboó e Margem Esquerda - estão espalhadas por Alemoa, Outerinhos, Paquetá, Saboó e Guarujá. Elas serão ocupadas por terminais de contêineres e granéis vegetais, líquidos e minerais.

Quase todos os leilões estão previstos para o segundo semestre deste ano - a exceção é o STS11, que deve ocorrer no próximo dia 30. O total de R\$ 4,7 bilhões em investimentos pode sofrer alterações. Isso porque, dos estudos preliminares até a publicação de editais, há etapas que podem resultar na atualização dos valores.

Nesse pacote de leilões, a maior expectativa do setor portuário está centrada no STS10 e STS11. Enquanto o primeiro tem a maior previsão de investimentos, com R\$ 2,5 bilhões, o segundo é o único que já tem data marcada para o leilão: 30 de março.



Leilões de seis áreas devem acontecer e gerar investimentos de R\$ 4,7 bilhões Foto: A Tribuna

Segundo a SPA, o STS 11 será o maior terminal de granéis vegetais do País, com capacidade para 14,3 milhões de toneladas anuais. Além de ganhar produtividade na movimentação de soja em grãos, farelo de soja, milho, açúcar e desembarque de trigo, por conta da modernização dos equipamentos e instalações, o terminal está

inserido na diretriz do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, visando atender a 100% da demanda de cargas da sua área de influência.

Entre os armazéns 12A e 15, no Paquetá, o STS11 será instalado em duas etapas: a primeira com 62 mil m² e a segunda chegando a 98,2 mil m². O leilão será realizado na Bolsa de Valores de São Paulo.

Enquanto isso, o STS 10 está em consulta pública até 21 de abril. O leilão do terminal de contêineres que fica no Saboó está previsto para o quatro trimestre de 2022. Segundo a

Autoridade Portuária, o STS 10 tem “importância vital”, já que a carga containerizada está em crescimento.

Em nota, a SPA afirma que há necessidade de expandir a capacidade para atender ao fluxo de contêineres. Atualmente, a capacidade dinâmica para operação de caixas metálicas em Santos é da ordem de 5,3 milhões de TEU (contêiner padrão de 20 pés). No ano passado, a movimentação chegou a 4,8 milhões de TEU. Se o ritmo deste ano seguir como está, 2022 será encerrado com 5,4 milhões de TEU – acima da capacidade existente.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) afirma que a taxa ideal de ocupação de berços de atracação para terminais de contêineres é de 65%. Acima deste número, a operação pode se tornar ineficiente caso aconteça qualquer evento extraordinário, como greves ou fechamento do canal de navegação.

Em Santos, a taxa de ocupação de berços nos terminais de contêineres supera 70% na média. Em alguns meses do ano passado, segundo a SPA, a taxa passou de 85% na BTP e na DP World.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/03/2022

HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ VOLTA A OPERAR NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA

De início, embarcações com calado de 2,4 metros poderão navegar na via, por onde passam cargas para o Porto de Santos

Por: Fernanda Balbino



Estado de São Paulo administra o trecho de 800 quilômetros da hidrovia, que fica no território paulista, de um total de 2,4 mil quilômetros
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A partir da próxima terça-feira (15), serão retomadas as operações da Hidrovia Tietê-Paraná, por onde passam cargas em direção ao Porto de Santos. Inicialmente, embarcações com calado (distância entre a ponta do casco e o nível da água) de 2,4 metros poderão trafegar. Mas, a previsão é de que, até o final do mês, a via atinja a sua forma plena, reduzindo a restrição para comboios de 2,7 metros. Mesmo com a retomada, ainda são necessárias intervenções para a remoção de obstáculos na via marítima.

A informação é do secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto. Segundo ele, a hidrovia vem sendo impactada desde agosto do ano passado, em função da falta de chuvas na região do pedral de Nova Avanhandava, em Buritama (SP).

O local fica entre São Simão (GO), onde são embarcadas as produções agrícolas do Centro-Oeste e Pederneiras (SP). Depois, do desembarque dos comboios, as cargas seguem pelas linhas ferroviárias até o Porto de Santos, onde são escoadas ao mercado internacional.

De acordo com o Estado, que administra o trecho paulista de 800 quilômetros dos 2,4 mil quilômetros da hidrovia, as principais mercadorias operadas são milho, soja, óleo, madeira, carvão, cana de açúcar e adubo. E, segundo o secretário João Octaviano, antes da paralisação do pedral de Nova Avanhandava, em Buritama, a Hidrovia Tietê vinha transportando níveis recordes da produção agrícola brasileira, principalmente de soja e milho.

Em 2020, foram 2,1 milhões de toneladas de cargas transportadas, mesmo com a pandemia. No ano anterior, a movimentação foi de 2,5 milhões de toneladas no trecho de São Paulo,

administrado pelo Departamento Hidroviário (DH). “Agora, a expectativa é retomar um volume parecido com esse”, destacou Octaviano.

A Hidrovia Tietê-Paraná chegou a ter 10 comboios operando, de um total de 24 que funcionavam de janeiro a maio de 2021. Porém, a falta de chuvas no Interior do Estado prejudicou a logística do transporte das cargas.

“É por isto que a Secretaria de Logística e Transportes entende que é importantíssimo mudar a matriz energética do País para diminuir a dependência das hidroelétricas”, destaca João Octaviano.

O secretário destaca, ainda, que a retomada das operações só foi possível após diversas reuniões envolvendo órgãos do Estado e da União, como o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e a Agência Nacional de Águas (ANA).

Investimento

De acordo com Octaviano, o Estado aguarda a liberação de recursos que somam cerca de R\$ 300 milhões do Governo Federal. O montante é necessário para obras de remoção de um pedral na região onde houve a interdição das operações. “Os projetos estão prontos e aprovados em Brasília. O que falta é apenas o repasse financeiro”, explicou.

O secretário aponta, ainda, que o Governo de São Paulo está concluindo as obras para implantação do canal de montante da eclusa de Ibitinga, com investimento de quase R\$ 10 milhões, e o desassoreamento, derrocamento e ampliação de vãos de pontes, manutenção e implantação da sinalização náutica, o que promove mais segurança da navegação fluvial.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2022

GESNER OLIVEIRA: GUERRA NA UCRÂNIA E PORTOS

Oliveira é economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

Por: Gesner Oliveira



Foto: Divulgação/Santos Port Authority

O conflito entre Rússia e Ucrânia terá consequências para todos os setores da economia, inaugurando uma nova era da ordem internacional. A recuperação lenta e incerta da pandemia pode ser ainda mais difícil graças aos desdobramentos do conflito que envolve um dos maiores produtores de petróleo e gás do mundo.

O impacto imediato foi um choque no preço do petróleo que passou de US\$ 90 para US\$ 130 em poucos dias, nível comparável aos maiores choques de preços desta commodity no último século.

A Petrobras também anunciou um reajuste de 24,9% no preço do diesel nas refinarias. Para o setor de logística, significa que haverá um novo reajuste no custo do frete, já que a lei estabelece uma revisão neste item sempre que houver uma oscilação superior a 10% no valor do diesel. Na mesma direção, dispararam os preços do óleo combustível utilizado no transporte marítimo.

Além dos impactos diretos, que já afetaram os preços dos combustíveis e consequentemente dos fretes, os desdobramentos da guerra podem ir muito além do conflito bélico, como nos volumes de Guerra e Paz, do escritor russo Liev Tolstói na época das invasões napoleônicas contra a Rússia.

Neste primeiro quartel do século 21, os ataques cibernéticos e sanções financeiras podem ter efeitos mais devastadores do que uma batalha campal ou uma ocupação militar.

Antes da guerra, ataques cibernéticos a sites ucranianos já haviam ocorrido. Tais eventos podem inviabilizar operações como o observado no sistema de distribuição de petróleo da costa leste dos EUA em maio do ano passado.

Atualmente, os sistemas logísticos e operacionais de grandes e pequenas empresas dependem da rede mundial de computadores, tornando-as vulneráveis aos ataques de hackers.

Lembre-se que um ataque hacker paralisou um duto que transporta 2,5 milhões de barris de petróleo por dia, obrigando a empresa operadora dos dutos a desembolsar US\$ 4,4 milhões para o grupo hacker. Embora sem ligações comprovadas com o governo russo, o grupo hacker responsável pelo ataque, o DarkSide, estaria supostamente baseado na Rússia.

O governo dos EUA acusou a Rússia por ataques a sites públicos e privados da Ucrânia dias antes da invasão. Em 2015, por exemplo, um ataque hacker deixou 250 mil pessoas sem energia elétrica na Ucrânia. Do lado contrário, durante os dias que antecederam a invasão russa, um ataque ao sistema ferroviário de Belarus atrasou a movimentação de tropas russas na fronteira com a Ucrânia.

O setor portuário não está imune a esta guerra do futuro tão concreta no presente. Neste caso, a distância física do conflito pouco importa. Basta estar conectado à internet ou depender de sistemas de informações e processamento ligados à rede global.

Ataques a complexos portuários não podem ser descartados. Sua ocorrência agravaria a desorganização das cadeias produtivas já tão afetadas pela pandemia e agora sujeitas às mazelas da guerra.

A atual conjuntura de guerra apenas reforça iniciativas igualmente prioritárias em tempos de paz: a mitigação de risco de ataque cibernético.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E APP CHANCELAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA TROCA DE EXPERIÊNCIAS SOBRE O FLUXO DO TRÁFEGO PORTUÁRIO DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA



Acordo prevê intercâmbio de informações, pesquisa e estudos sobre infraestrutura e transporte aquaviário

A partir da esquerda, José Renato Fialho, superintendente da SDS/ANTAQ, José Luís Cacho, presidente da APP, Pedro Nunes Santos, ministro de Infraestrutura e Habitação de Portugal, e Nuno Miguel Araújo, presidente do Porto de Leixões, durante a homologação do protocolo de intenções

Nesta quinta-feira (10), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e a Associação de Portos de Portugal – APP homologaram o



protocolo de intenções que tem como objetivo aperfeiçoar a troca de experiências sobre o fluxo do tráfego portuário dos países de Língua Portuguesa.

A cerimônia foi realizada no Porto de Lisboa e contou com a participação do ministro de Infraestrutura e Habitação de Portugal, Pedro Nuno Santos. A ANTAQ foi representada na solenidade pelo superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, José Renato Fialho.

O protocolo de intenções, agora homologado, foi celebrado em 16 de fevereiro último pelo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e pelo presidente da APP, José Luís de Azevedo Cacho, e prevê ainda o compartilhamento de experiências, pesquisas, estudos e atividades de disseminação do conhecimento sobre infraestrutura e transporte aquaviário. O prazo de vigência do protocolo de intenções é de 12 meses, podendo ser prorrogado mediante a celebração de aditivo.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 14/03/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MINFRA AUTORIZA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS PARA MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE AMERICANA (SP)

Licitação tem valor estimado de R\$ 740,8 mil, a serem custeados integralmente pelo Governo Federal, com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) autorizou a contratação dos estudos e projetos que permitirão a reforma e a ampliação do Aeroporto Regional Augusto de Oliveira Salvação (SDAI), pela prefeitura de Americana (SP). Trata-se de obra estratégica para o aumento da capacidade e da segurança operacional do terminal aéreo, que integra a infraestrutura da aviação geral de São Paulo e atende diversas cidades do chamado Complexo Metropolitano Expandido do estado.

A licitação tem valor estimado de R\$ 740,8 mil, a serem integralmente custeados pelo Governo Federal, com recursos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac). O SDAI possui dezenas de hangares, oficinas de manutenção de aeronaves e escolas para pilotos. A ideia é que o aeródromo receba obras como restauração e alargamento da pista de pouso e decolagem, que passará de 18 metros para 23 metros; construção de área de giro para aeronaves na cabeceira 12; alargamento, implantação de acostamentos e restauração das pistas de taxiamento; além de restauração do pátio de aeronaves, regularização das faixas de pista e preparada.

As melhorias estão previstas no Termo de Compromisso nº 921558/2021, firmado em dezembro entre o município e a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra). Conforme a autorização federal, a prefeitura poderá contratar empresa especializada para elaboração de estudos e projetos de engenharia, a qual deve apresentar os documentos até oito meses após sua contratação. A primeira etapa dos trabalhos será o desenvolvimento de Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental, avaliando alguns possíveis cenários de investimentos. Na sequência, serão produzidos os estudos preliminares para a primeira etapa de obras, os quais embasarão o licenciamento ambiental do empreendimento, e o projeto básico.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 14/03/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA JÁ RECEBEU MAIS DE 3 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA

Declaração pré-preenchida já está disponível; prazo final é 29 de abril

A Receita Federal recebeu, até as 11 horas desta segunda-feira (14/3), 3.020.369 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021.

A declaração pré-preenchida de 2022, que seria liberada a partir desta terça-feira (15/3), já está disponível, e pode ser utilizada por todos os contribuintes que possuam conta GOV.BR nos níveis ouro ou prata, em todas as formas de preenchimento: on-line no e-CAC, pelo programa instalado no computador ou pelo celular ou tablet com o aplicativo Meu Imposto de Renda.

A declaração pré-preenchida possui informações relativas a rendimentos, deduções, bens e direitos e dívidas e ônus reais e que são alimentadas diretamente no programa, sem a necessidade de digitação. É de responsabilidade do contribuinte a verificação da correção de todos os dados pré-preenchidos na declaração, devendo realizar as alterações, inclusões e exclusões das informações necessárias, se for o caso.

O sistema de recepção de declarações da Receita funciona 20 horas por dia. Fica indisponível somente na madrugada, entre 1 hora e 5 horas. Na página do órgão há informações completas sobre como preencher corretamente o documento, além das regras sobre o que pode ser utilizado como deduções.

É importante que o contribuinte atente para o prazo de entrega – 29 de abril –, pois estando obrigado à apresentação da declaração e não o fazendo no prazo previsto, estará sujeito a multa.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 14/03/2022

TERMINAIS PESQUEIROS DE VITÓRIA, BELÉM E MANAUS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 370 MILHÕES DA INICIATIVA PRIVADA

Os estudos apontam que mais de 51 mil pescadores artesanais poderão ser beneficiados

Os Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs) dos municípios de Vitória, Belém e Manaus serão contemplados com melhorias em projetos à sociedade de parcerias com a iniciativa privada a serem firmadas pelo governo federal, após a realização dos leilões ocorridos nesta sexta-feira (11/3), na sede da B3, em São Paulo.

Os terminais foram qualificados no Programa de Parceria de Investimentos do Ministério da Economia (SEPPI), por iniciativa da Secretaria de Agricultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SAP/Mapa). O leilão dos TPPs de Belém e Manaus, ofertados separadamente, foi vencido pelo grupo Amazon Peixe.

Na sequência, o TPP de Vitória foi concedido para o grupo Himalaia Refrigeração e Conservação. Ao todo, serão pagos mais de R\$ 1,3 milhão em outorgas para a concessão dos três TPPs. Os investimentos preveem mais de R\$ 41 milhões em despesas de capital e R\$ 332 milhões em custos de operação durante todo o período da concessão, para a renovação da infraestrutura pesqueira nesses estados.

O Secretário de Aquicultura e Pesca do Mapa, Jorge Seiff Júnior, observou que a gestão privada deverá promover melhorias na infraestrutura dos terminais, garantindo mais apoio aos pescadores e aumentando a eficiência do setor. Segundo ele, atualmente há vários terminais pesqueiros públicos inativados.

“Atualmente, cerca de 30% do que é pescado no Brasil é descartado por falta de infraestrutura. Para a pesca nacional crescer e ofertar melhores pescados aos consumidores, além de reduzir os custos de operação dos pescadores é necessário que eles tenham infraestrutura, não só para lavar o peixe e para trazer sanidade para o pescado, mas também para comprar gelo, enfim, atender a necessidade dos pescadores nos TPPs. Esse é um grande e antigo sonho do setor pesqueiro e, hoje, com esses leilões, a iniciativa privada vai investir, trabalhar e conceder esses serviços aos nossos pescadores de todo o Brasil.”

A Secretária Especial do PPI, Martha Seillier, destacou que o Ministério da Economia está avançando com a agenda de concessões em todo o país. “Nós valorizamos o impacto que os projetos sociais causam na vida das pessoas e os investimentos na pesca brasileira fazem parte de um movimento que está transformando a realidade do pequeno e médio empreendedor. Com a concessão, a produção nos três terminais pode chegar a mais de 37 mil toneladas de pescado por ano e reduzir o desperdício em mais de 67,1 mil toneladas no longo do prazo, como consequência das melhores condições de manuseio e processamento da produção”, declarou Seillier.

O Ministro do Meio Ambiente (MMA), Joaquim Leite, prestigiou a Sessão Pública e abordou a importância de iniciativas que promovam a economia sustentável no Brasil. “É gratificante ver os benefícios que esta concessão vai realizar. A modernização dos terminais pesqueiros também contribuirá para a preservação do meio ambiente. O pescador terá redução de desperdícios e o pescado vai chegar mais barato na mesa do consumidor. Haverá ainda redução nos resíduos orgânicos, que podem se transformar em mais economia verde e mais geração de emprego verde com mais qualidade de vida para quem vive nestas regiões”, argumentou o Ministro.

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 14/03/2022*



PORTAL PORTO GENTE

TECNOLOGIA PORTUÁRIA É DESTAQUE NA 26ª EDIÇÃO DA INTERMODAL SOUTH AMERICA

Assessoria de Comunicação

Empresa de TI que atende exclusivamente o setor mostrará as principais novidades e tendências de soluções e serviços em cenário pós-pandemia



A tecnologia está em diferentes áreas do setor portuário e a expectativa é de que esteja cada vez mais presente na rotina dos profissionais, devido aos avanços e melhorias que o universo tecnológico pode trazer e oferecer às empresas da área.

Tecnologia Divulgação

É por isso que o tema tecnologia portuária será um dos principais destaques da 26ª edição da Intermodal South America, o maior evento de logística, transporte de

cargas e comércio exterior da América Latina. A feira de negócios acontece de 15 a 17 de março, das 13h às 21h, no São Paulo Expo, na capital paulista.

Para apresentar o tema, mostrar novidades e as principais tendências do mercado, a expositora T2S Tecnologia marcará presença no evento pela sétima vez. Referência no desenvolvimento de soluções customizadas para os maiores terminais portuários do Brasil, também apresentará na feira seus serviços e os principais cases de sucesso.

Retomada

Esta é a primeira vez que o evento acontece de forma presencial desde o início da pandemia da covid-19. Nos últimos dois anos a feira de negócios aconteceu 100% online e devido à flexibilização das restrições, esse ano terá formato híbrido.

Para os engenheiros de computação, professores universitários e diretores da T2S, Ricardo Pupo Larguesa e Rodrigo Lopes Salgado, as expectativas para a Intermodal são grandes, levando em consideração a volta do evento presencial. "Espero poder rever parceiros e discutir os desafios da logística neste novo cenário pós-pandemia", comenta Ricardo Pupo.

O evento também é esperado após as mudanças que o setor tem passado. "O mercado portuário está muito aquecido, a logística mundial sofreu algumas alterações com a pandemia e congestionamentos na costa oeste americana. Agora temos uma guerra com futuro incerto e que certamente pode escalar e abalar muito mais a logística. Então, além de encontrarmos presencialmente nossos parceiros globais e clientes de todo o Brasil, podemos entender como todos eles estão tratando estrategicamente estas situações macroeconômicas", comentou Rodrigo Salgado.

Projetos

Entre os projetos, serviços e soluções que serão apresentados na Intermodal estão a integração do PIX nos terminais e a integração do Terminal Operating System (TOS), responsável por controlar toda a movimentação e armazenamento de cargas em um terminal.

A programação também inclui a apresentação das soluções para a integração com o Portal Único Siscomex, o T2S-Recintos, sistema web responsivo que recebe e envia os registros de eventos para o Portal Único por meio da API Módulo-Recintos. Há ainda projetos de implementação de tecnologias da indústria 4.0, implementação de relatórios na ferramenta de Business Intelligence (BI), Qlik Sense, entre outros.

Interessados em conhecer o stand da T2S na Intermodal podem ir ao São Paulo Expo, que fica na Rodovia dos Imigrantes, no Km 1,5, bairro Vila Água Funda. Já dentro do evento a empresa está no stand F068.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/03/2022

TURISMO INTERNACIONAL: ROTEIRO DE CINCO DIAS PELA ILHA DA MADEIRA

Assessoria de Comunicação



O Arquipélago da Madeira tem inúmeras belezas naturais, monumentos históricos, vistas deslumbrantes e clima ameno o ano inteiro, além de contar com uma excelente infraestrutura com hotéis charmosos e ótimos restaurantes, tudo para tornar a sua visita ao destino inesquecível. Se você está planejando uma viagem para a Madeira, não deixe de conferir este roteiro de cinco dias pela ilha.

Madeira FajadosPadres 039Andre CarvalhoFoto divulgação. Crédito: André Carvalho.



1º dia

Funchal é o ponto de partida para quem pretende descobrir as belezas da maior ilha do arquipélago, a Madeira. Essa capital é cosmopolita, encantadora e muito receptiva, além de esbanjar cultura e uma gastronomia de qualidade. As atrações incluem restaurantes premiados, monumentos históricos e atividades que agradam a todos os visitantes.

A Zona Velha possui bares e restaurantes ideais para provar as lapas – um tipo de molusco local – e a poncha, bebida típica feita com aguardente de cana, limão e açúcar. Para comprovar a receptividade dos habitantes, faça uma visita ao Mercado dos Lavradores, que além de ser um dos principais centros comerciais da cidade, tem uma arquitetura magnífica.

Além disso, é nesta região que se pode embarcar para conhecer Monte, a parte alta da cidade. O percurso é feito a bordo de um teleférico e leva apenas 20 minutos, mas as paisagens ao longo da viagem são incríveis. No topo, não deixe de conhecer o Jardim Tropical Monte Palace. E para retornar até Livramento, utilize os carros de cesto – um transporte típico madeirense e bem divertido – para percorrer os dois quilômetros de descida.

Para conhecer os principais pontos históricos da cidade, uma excelente alternativa é o ônibus panorâmico. Este veículo com dois andares percorre os principais monumentos e pontos turísticos de Funchal. É uma verdadeira viagem pela história da ilha e da cidade.

2º dia

Dedique um dia inteiro para conhecer os muitos espaços verdes que existem na Madeira. Funchal, por exemplo, é conhecida como Cidade Jardim. São inúmeros parques, quintas e jardins para conhecer a variada flora madeirense. Entre as opções estão o Jardim Fortaleza do Pico e o Jardim Municipal, ótimos locais para curtir a natureza ao redor. O Jardim Botânico também não pode ficar de fora do passeio, com acesso pelo teleférico, que garante vista deslumbrante do vale da Ribeira de João Gomes.

Para quem busca uma maior imersão na natureza, caminhos centenários levam os turistas por recantos deslumbrantes da Madeira. Caminhar por um dos inúmeros canais de irrigação, mais conhecidos como levadas, é obrigatório. É impossível não se espantar com toda a beleza dos vales, rochedos e riachos, além do aroma das flores e a sensação do ar úmido da floresta na pele.

São cerca de 2 mil quilômetros de caminhos que dão acesso aos cenários exuberantes da Floresta Laurissilva, um Patrimônio da Humanidade de vegetação exótica, verdejante e única, que mais parece um cenário de filme. Aproveite a ocasião para praticar diferentes esportes radicais como canyoning, rapel, mountain bike, entre outros.

3º dia

A Ilha da Madeira é reconhecida mundialmente pelos seus vinhos. Devido à sua localização e processo de produção bastante curioso, o vinho madeirense é uma bebida complexa, de aromas ricos e intensos, que surpreende o paladar dos apreciadores. Por tudo isso, um passeio temático não poderia faltar no roteiro.

São diversas opções de passeios para quem quer degustar os famosos vinhos da Madeira. Uma delas é o tour que sai de Funchal com sentido às vinhas de Câmara de Lobos, principal município vitivinícola e produtor da bebida. O trajeto ainda percorre regiões emblemáticas do norte da ilha, como São Vicente e Porto Moniz, e inclui provas em adegas, passeios pelas vinhas, almoço típico madeirense e muitas outras atrações.

Outra opção é ir diretamente aos produtores, que mantêm adegas e wine bars espalhados pela ilha. Em Funchal, você pode provar o vinho de um dos mais de 650 barris que estão envelhecendo no Blandy's Wine Lodge. O local também tem um museu sobre os vinhos produzidos pela Madeira Wine Company, uma das maiores produtoras da ilha.



4º dia

Com uma praia de nove quilômetros ininterruptos de areia dourada e águas de tons azuis, Porto Santo é um verdadeiro refúgio para os viajantes que querem tranquilidade e uma bela vista do Atlântico. A forma mais comum para chegar até esta outra ilha habitada do arquipélago é utilizar o ferry que sai pela manhã da Ilha da Madeira e retorna no fim da tarde.

O clima por lá é ideal para passar o dia todo na praia relaxando e curtindo a vista. A areia local tem propriedades terapêuticas comprovadas e a água do mar é usada em tratamentos de talassoterapia, devido às quantidades elevadas de estrôncio, cromo e iodo, elementos benéficos para a saúde.

Além de aproveitar o dia na praia, também é possível visitar a antiga residência do explorador Cristóvão Colombo transformada em museu. O ambiente recria com detalhes a casa onde o descobridor viveu, contendo retratos, mapas e outros itens antigos da época das navegações.

Não deixe de conhecer ainda o Pico de Ana Ferreira e o mirante da Pedreira, do qual se avista o Ilhéu de Fora e os picos do Facho e do Castelo. Aproveite as variadas opções de restaurantes da ilha e, após experimentar pratos deliciosos, curta um pôr do sol incrível saboreando uma lambeca, sorvete artesanal típico de Porto Santo.

5º dia

No último dia, aproveite para fazer atividades tranquilas, como um passeio de barco pela costa da Madeira para conhecer toda diversidade da fauna marinha da ilha. Esta é uma excelente oportunidade para conhecer melhor o arquipélago e avistar golfinhos, baleias e tartarugas. Além disso, durante os passeios é possível mergulhar, relaxar e curtir o dia nas praias e ilhas da região.

Um dos passeios é o de catamarã pela costa, chamado Rota das Fajãs. Saindo da Marina de Funchal, o trajeto percorre todo o sudoeste da ilha até chegar à Ponta do Pargo, passando por cenários incríveis e, muitas vezes, ainda intocados. A embarcação faz uma longa parada para a prática de esportes aquáticos, como snorkeling, stand up paddle e caiaque.

Outra opção é ir até as ilhas Desertas e conhecer o último refúgio do lobo-marinho, espécie que se encontra em recuperação populacional. Os viajantes também são convidados a nadarem em uma agradável baía de águas azuis. O local é uma área protegida e um importante centro de nidificação de aves marinhas.

>> Confira a Ilha da Madeira em fotos clicando aqui - E se apaixonar por esse paraíso.

<https://drive.google.com/drive/folders/10RxVIHzavQv8onB41uSyEHjTGtUJELypT>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/03/2022

PORTUS DESAFIA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O Portus tem por fim, precipuamente: conceder, a todos os seus participantes e respectivos beneficiários, suplementação de benefícios previdenciários; promover o bem-estar de todos os seus participantes.

Acendeu a luz de alerta para os portuários de Santos assistidos pelo Portus - Instituto de Seguridade Social, ao perceberem que a desestatização do porto pode causar a perda de todos os seus direitos. Junta-se a essa preocupação o fato de ter sido espetado, recentemente, um aumento na contribuição dos assistidos e ainda não digerido pela categoria, A história do Portus tem capítulos que explicam os motivos que afligem os seus participantes.



Sindaport reuniu aposentados assistidos pelo fundo de pensão para debater medidas contra reajusts

Leia também

Portus e o acordo entalado na garganta dos portuários

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/111712-portus-e-o-acordo-entalado-na-garganta-dos-portuarios>

A patrocinadora, Santos Port Authority (SPA), no caso, deve assumir multa por cisão contratual, bem como arcar com os valores extraordinários devidos ao Portus. Caso contrário, o instituto de seguridade vai deixar seus filiados a ver navios, aos ventos de um processo judicial com duração longa e sem previsão. Essa ameaça e a negociação de uma saída, com forte viés político, ocorrem em clima de uma campanha eleitoral tensa.

Leia também

Portus em chamadas ameaça contribuinte - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/110652-portus-em-chama-e-sem-solucao>

As perdas dos institutos similares do Banco do Brasil, da Caixa Econômica Federal e Petrobrás e que levaram à Justiça o ministro da Economia, Paulo Guedes, desfavorecem a confiança no governo. Está em jogo a segurança social de uma categoria que conquistou com luta e determinação um modelo de Entidade Fechada de Previdência Complementar, financeira e mundialmente consagrado. Portanto, são devidos os esclarecimentos do ministério da Infraestrutura (Minfra) sobre o destino do Portus na desestatização do Porto de Santos.

Leia também

Portus: solução injusta ameaça contribuintes e privatização de Autoridades Portuárias no Brasil

<https://portogente.com.br/radar-global/110610-portus-solucao-injusta-ameaca-contribuintes-e-privatizacao-de-autoridades-portuarias-no-brasil>

Entretanto, por tantas dificuldades que vem enfrentando a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA, para definir um modelo operacional que satisfaça às expectativas da comunidade do Porto de Santos, está complicado perceber uma saída financeira para o Portus que assegure os direitos dos seus assistidos. Lembrando que o prazo para tanto é de apenas nove meses. Conforme já confirmado, o contrato da desestatização, todavia, será assinado pelo novo governo, em 2023.

Leia também

Desestatização do Porto de Santos fica para o próximo governo

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

Decerto o alarme soou no meio dos assistidos do Portus. Uma categoria que deve ser tratada nas negociações da desestatização com os mesmos cuidados dispensados à segurança do dinheiro dos investidores. Porto é negócio rentável. Com seriedade e competência, a questão do Portus pode ser resolvida com elegância. Basta ter vontade e talento para tal.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/03/2022

EDITORIAL - UM NOVO CAPÍTULO NAS RELAÇÕES LUSO-BRASILEIRAS

A proposta partiu de integrantes da comitiva do Brasil Export em reunião com o novo embaixador brasileiro em Portugal, Raimundo Carreiro: aproximar a economia dos dois países e, de forma mais específica, fazer dos portos portugueses, com destaque para Sines, o líder nacional, a porta de entrada das cargas brasileiras na Europa. A estratégia ainda envolve a implantação de unidades de beneficiamento de grãos nos complexos marítimos lusitanos, para atender as exportações de soja.

As sugestões foram apresentadas por integrantes da comitiva, como o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho, e o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) do Congresso Nacional, o senador Wellington Fagundes (PL-MT). E referendadas por demais membros, como o empresário Roberto Oliva, presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística S.A e que também está à frente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e do Instituto Brasil Logística (o braço técnico da Frenlogi). Também teve o apoio do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

A ideia surgiu a partir das visitas técnicas promovidas 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 - aos cinco maiores de Portugal na semana passada. Nessas agendas, foi possível observar os avanços tecnológicos dos complexos marítimos lusitanos, especialmente na liberação de cargas, e os planos deles para a atração de empreendimentos industriais e logísticos para suas retroáreas.

Nesse sentido, uma das possibilidades é ter uma unidade de beneficiamento de grãos brasileiros em um porto de Portugal, implantada com financiamento europeu. E em seguida, o produto final seria levado pela malha ferroviária europeia até o destino. A Embaixada do Brasil em Portugal destacou a iniciativa e se comprometeu a ajudar.

Os planos apresentados na reunião são audaciosos. E guardam um grande potencial. Para o Brasil, trata-se de uma nova cadeia de negócios e que ainda pode ampliar suas exportações para a Europa. Para Portugal, sua consolidação como a porta de entrada da Europa.

As tratativas começaram agora. Mas tem tudo para apresentarem um grande resultado, marcando uma nova fase no relacionamento entre os dois países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2022

FENOP BUSCA APOIO DE PARLAMENTARES PARA SUSPENSÃO DO VETO AO REPORTO

Grupo se reuniu com lideranças partidárias em busca de apoio

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Representantes da Fenop e de outras entidades portuárias e ferroviárias têm se reunido com políticos no Congresso

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, esteve na última semana no Congresso Nacional, em busca de apoio dos parlamentares para a derrubada do veto ao Reporto. Além dele,



entidades ferroviárias e as que fazem parte da Coalizão Empresarial Portuária estiveram presentes. O grupo se reuniu com lideranças partidárias em busca de apoio e, segundo Aquino, as conversas realizadas no Congresso foram positivas. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), confirmou, por meio de uma rede social, que haverá uma reunião para apreciação de vetos na próxima quarta-feira, dia 16.

“O veto ao Reporto está pautado. Agora estamos trabalhando para que ele seja apreciado e deliberado quanto à rejeição”, disse Aquino.

REPORTO

O Reporto é um incentivo fiscal à modernização e à ampliação das estruturas de portos e ferrovias. Com ele, as empresas do setor podem importar equipamentos com reduções fiscais, garantindo a modernização dos sistemas, empregos e renda no Brasil. Havendo similar nacional, não se aplicam essas isenções.

Em janeiro deste ano, o presidente Jair Bolsonaro vetou o artigo que previa a retomada do Reporto, incluído no projeto de lei do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). O incentivo havia sido aprovado por unanimidade no Senado e na Câmara. Caso esse veto seja mantido, pode haver desequilíbrios em relação às situações previstas nos estudos financeiros para as licitações e renovações contratuais antes do veto, e, assim, as empresas terão de rever investimentos e buscar reequilíbrios contratuais.

Recentemente, Bolsonaro recebeu uma comitiva do setor portuário para conversar sobre o Reporto. Ele esclareceu que o veto foi resultante de uma análise técnica e não se oporia a sua rejeição. Porém, isso depende dos parlamentares e, por isso, a Fenop e outras entidades estão dedicadas aos diálogos com as lideranças partidárias e com vários parlamentares. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, também manifestou ser favorável a derrubada.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/03/2022*

HUB - CURTAS

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

DESESTATIZAÇÃO I

A segunda audiência pública sobre a desestatização do Porto de Santos (SP) será realizada hoje, às 10 horas, em formato virtual, com transmissão pelo canal do Youtube da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (órgão responsável pelo processo de concessão). Não será necessária inscrição prévia para assistir. Mas os participantes interessados em se manifestar tinham até sexta-feira para se cadastrar. A sessão terá o objetivo de obter propostas para aprimorar a licitação e o modelo de privatização que está sendo considerado.

DESESTATIZAÇÃO II

Há a expectativa de que pedidos de mudanças nas regras da concessão sejam apresentados hoje. Nos últimos dias, escritórios de consultoria trabalharam intensamente nessas propostas.

DESESTATIZAÇÃO III

A Antaq mantém uma consulta pública sobre esse processo de desestatização. Sugestões e comentários podem ser apresentados ao órgão regulador até a próxima quarta-feira, dia 16.

GÁS NATURAL

O Grupo Cobra tem avançado em seu plano de instalar, na região do Porto de Rio Grande (RS), um terminal de regaseificação e uma usina termelétrica. As duas propostas estavam entre os empreendimentos que foram debatidos entre representantes da empresa e do complexo marítimo e o ministro das Minas e Energia, Bento Albuquerque, na semana passada, em Brasília.

PORTUGAL

As oportunidades que o Porto de Sines (o principal de Portugal) e seu complexo logístico industrial oferecem ao mercado brasileiro serão tema de uma apresentação que seus representantes farão a convidados na próxima quarta-feira, às 8h30, no Consulado de Portugal em São Paulo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2022

GUERRA NA UCRÂNIA FAZ OPERADORES REVEREM DESTINOS, INDICA ABOL

Exportadores brasileiros têm buscado novos destinos para renegociar seus contratos

Por **GUILHERME MENDES** guilherme@portalbenews.com.br



Exportações de alimentos para a Rússia caíram, na última semana, com reduções de 15% no total de frango exportado pelo Brasil e de 25% no total de amendoim exportado para portos russos

A guerra entre Rússia e Ucrânia, que entra agora em sua terceira semana, já força operadores logísticos a alterarem o destino de suas cargas. Com o volume embarcado de alguns itens em queda por conta do conflito no leste europeu, exportadores brasileiros têm buscado novos destinos para renegociar seus contratos. A informação é da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), que reúne as empresas do setor.

De acordo com a associação, a exportação de alimentos para a Rússia registrou quedas significativas nas últimas semanas, com reduções de 15% para o frango exportado pelo Brasil e de 25% no amendoim exportado para portos russos. Asfaltos, agroquímicos e fertilizantes – um ponto sensível para as relações entre os dois países - foram afetados pelas importações.

Como o volume de amendoim não é muito grande, indica a ABOL, os exportadores puderam segurar o embarque dos produtos – o que afeta diretamente os novos pedidos feitos aos operadores logísticos. Este montante, de acordo com a associação, permanece no País aguardando o momento exato de embarque – o que pode vir com uma garantia melhor para envio à Rússia, ou o direcionamento a outros mercados.

Reino Unido, União Europeia e África seriam os novos destinos dos produtos brasileiros, dadas as dificuldades de alcance aos portos ucranianos e russos, segundo a ABOL. O momento também abre uma janela de oportunidades para que o Brasil varie sua fonte de alguns produtos específicos, apontam os operadores logísticos.

“Trata-se de um momento em que o Brasil e as empresas devem rever a possibilidade de viabilizar a produção de fertilizantes internamente, ainda que as dificuldades naturais e de infraestrutura sejam um gargalo”, analisa a diretora- -executiva da ABOL, Marcella Cunha. “Além disso, também serve como um lembrete de que as estratégias de ‘global sourcing’ de insumos, produtos e serviços devem ser continuamente revistas.

“Trata-se de um momento em que o Brasil e as empresas devem rever a possibilidade de viabilizar a produção de fertilizantes internamente, ainda que as dificuldades naturais e de infraestrutura sejam um gargalo”

MARCELLA CUNHA diretora-executiva da ABOL

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2022

ANTT DECLARA VIABILIDADE TÉCNICA EM RELICITAÇÃO DA BR-163/MT

Concessionária da rodovia argumentou que “fatos imprevisíveis e extraordinários” impossibilitam manutenção das atividades

Por **GUILHERME MENDES** guilherme@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atestou, na última sexta-feira, a viabilidade técnica e jurídica para a relicitação da concessão da Rodovia BR-163/MT, no trecho entre Sinop e Rondonópolis. A decisão atende a um recurso apresentado pela Concessionária Rota do Oeste (CRO) e já foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

A concessionária apontou à ANTT que havia a impossibilidade de manutenção das atividades da concessão nos atuais moldes, principalmente “devido à superveniência de fatos imprevisíveis e extraordinários que impactaram grave e negativamente as condições que contavam no edital de licitação”. Com isso, passa a valer o texto da Lei de 2017 que autoriza a relicitação, definida como a “extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim”.

A concessão original à CRO ocorreu em 2014. O contrato, de duração de 30 anos, previa que a concessionária duplicasse 453 km de rodovia entre a divisa do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul até Rondonópolis, além de outro trecho até Sinop e parte de uma via que corta a capital do estado, Cuiabá. Já em 2021, a empresa buscou a ANTT para indicar a saída da administração e a chegada de um novo investidor, que iria tocar as obras, já atrasadas no cronograma desde então.

Apesar de cortar o Brasil desde o Rio Grande do Sul, a BR-163 tem seu trecho mais relevante justamente no estado do Mato Grosso - pois a partir dali a rodovia segue pelo oeste do Pará rumo ao Porto de Santarém, no Rio Amazonas. A via é considerada uma das principais rotas de escoamento da produção agrícola do estado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2022

AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS DO BRASIL QUEREM CARGAS DO PAÍS EM PORTUGAL

Em reunião com novo embaixador brasileiro, integrantes da Comitiva do Brasil Export defenderem a implantação de unidades de beneficiamento de grãos em portos portugueses

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br



Julião, Fagundes, Carreiro e Sampaio se reuniram na Embaixada do Brasil em Portugal na sexta-feira

Uma maior proximidade econômica entre Brasil e Portugal, resultando até mesmo na utilização dos portos portugueses para a entrada da produção agrícola brasileira na Europa, foi defendida por autoridades como o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho, e o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) do Congresso Nacional, o senador Wellington Fagundes (PL-MT), durante reunião com o novo embaixador do Brasil no país europeu, Raimundo Carreiro. O encontro, promovido pelo Brasil Export, ocorreu

na última sexta-feira, na própria embaixada, em Lisboa.



Sampaio, Fagundes e outras autoridades e lideranças empresariais brasileiras estiveram em Portugal na semana passada, em uma visita técnica aos cinco principais portos da nação - Aveiro, Leixões, Setúbal, Lisboa e, o maior deles, Sines. A agenda foi promovida 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.

Na sexta-feira, dia 11, pela manhã, integrantes da comitiva do Brasil Export foram recebidos pelo embaixador Raimundo Carreiro - ele mesmo, um profissional com conhecimento no setor de transportes, por ter atuado como ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). Na pauta do encontro, os avanços percebidos nos portos portugueses e as oportunidades previstas a partir de uma aproximação econômica dos dois países, especialmente para o agronegócio brasileiro.

Em diversos momentos, durante a reunião na embaixada, foi lembrada a possibilidade de agricultores enviarem, para Portugal, sua produção com destino à Europa, aproveitando o país para beneficiar a carga, agregando valor, e depois distribuí-la pelo continente. Tal estratégia seria facilitada pelos avanços tecnológicos adotados pelo sistema portuário português, com o desenvolvimento da Janela Única Logística (JUL), plataforma que busca facilitar a liberação de cargas tanto em seu transporte fora dos portos como nas operações dentro dos complexos marítimos. Outro incentivo seria a utilização de linhas de financiamento europeias para a implantação das unidades de beneficiamento de cargas brasileiras nas zonas portuárias.

“Neste momento em que o mundo se vira novamente para o Atlântico (diante da Guerra na Ucrânia), seria interessante termos Portugal próximo do Brasil. E os portos portugueses, especialmente Sines, têm condições para ajudar nisso. (...) Para a gente, é importante ver os nossos produtos usando os portos portugueses como entrada para o mercado consumidor europeu”, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho, que integrou a comitiva do Brasil Export em suas visitas aos complexos marítimos lusitanos.

Para Sampaio, investimentos tecnológicos como a JUL, a ligação ferroviária com o restante do continente e, ainda, a possibilidade de a União Europeia financiar projetos brasileiros na retroárea dos complexos marítimos portugueses são fortes atrativos. “Por que os produtores (brasileiros) mudariam as rotas de suas cargas de Roterdã (nos Países Baixos) para Portugal? A gente precisa de portos pujantes. Aqui (em solo português) tem, mas isso não é suficiente. Mas aqui ainda tem retroárea portuária, uma ampla malha ferroviária ligando o país a outros pontos da Europa e, também, fundos de financiamento europeus para viabilizar esses projetos. Isso viabiliza essas unidades de beneficiamento”, destacou. E complementou: “Vamos trabalhar fortemente para, não só termos essa vantagem competitiva no sentido geográfico, mas também para que possamos desenvolver indústrias aqui em Portugal, para que nossos produtos tenham valor agregado ao chegar aqui no território europeu”.

Como representante do presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e presidente da Frenlogi, o senador Wellington Fagundes enfatizou a importância de Portugal receber as exportações brasileiras com destino ao mercado europeu. E afirmou que irá atuar tanto em seu estado, o Mato Grosso, como na própria região Centro-Oeste, para fomentar essa aproximação, especialmente com a possibilidade de se agregar valor às cargas brasileiras.

Presente na reunião na embaixada, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, lembrou a “pouca presença brasileira nos portos de Portugal, que têm tudo para ser o hub port (porto concentrador de cargas) da produção brasileira aqui na Europa. E hoje, nessa reunião (com o embaixador Raimundo Carreiro), temos a oportunidade de criar um ambiente saudável para estimular as empresas a ampliar sua exportação por Portugal e até incrementar aqui, agregando valor a suas mercadorias”.

O encontro de sexta-feira também teve a participação do empresário Roberto Oliva, presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística S.A, da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e do Instituto Brasil Logística (o braço técnico da Frenlogi). Ele considerou que Sines, por exemplo, tem plenas condições de receber uma unidade de processamento de soja. “E com sua interligação com o modal ferroviário, podemos trazer cooperativas e produtores para cá, tornando o País a porta de entrada do agronegócio brasileiro na Europa”, disse.

O embaixador Raimundo Carreiro elogiou a iniciativa da comitiva do Brasil Export, de buscar essa maior aproximação entre os dois países. E destacou a importância de atrair esses investimentos para os portos portugueses. “Vamos trabalhar sim, para isso. A embaixada está sempre de portas abertas para essa iniciativa”.

Neste momento em que o mundo se vira novamente para o Atlântico (diante da Guerra na Ucrânia), seria interessante termos Portugal próximo do Brasil. E os portos portugueses, especialmente Sines, têm condições para ajudar nisso. (...) Para a gente, é importante ver os nossos produtos usando os portos portugueses como entrada para o mercado consumidor europeu”

MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO Secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

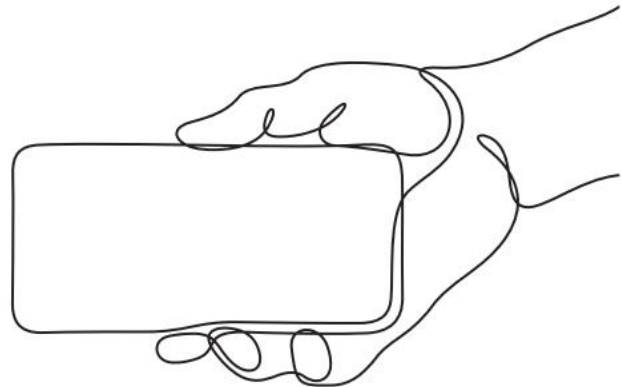
Data: 14/03/2022

SUSTENTABILIDADE - OS ODS E OS DESAFIOS PARA A MOBILIDADE URBANA E A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

Por CARLOS CESAR MEIRELES Sócio-diretor da Talentlog opinio@portalbenews.com.br

No diário espanhol El País, de 10/03 p.p., no caderno de Tecnologia, leio uma matéria bastante interessante sob o título “Assim é a mobilidade na qual apostam as cidades: inteligente, segura e sustentável” (no título original: Así es la movilidad por la que apuestan las ciudades: inteligente, segura y sostenible).

A autora da matéria, Sonia Recio, traz, já na abertura, uma provocação de que muitos dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), das Organizações das Nações Unidas (ONU), referem-se à uma mobilidade e a uma infraestrutura imperativas, e cada vez mais pragmáticas e menos utópicas. Para tanto, a tecnologia é a ferramenta fundamental e imprescindível para alcançar esses resultados, dado que traz os elementos para maior e melhor conectividade, de forma tal que auxilia a redução de emissão de gases de efeito estufa, dentre outras demandas constantes nos ODS.



Os 17 ODS (<https://brasil.un.org/>) fazem parte de uma ordem global aderente à Agenda 2030, encontrando, em cada país, suas múltiplas plataformas de acompanhamento e engajamento nesse vasto campo que tem, como apelo global, ações múltiplas e plurais que busquem acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima, além de contribuir para que as pessoas, em todos os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade. Infelizmente, não é o que vimos nos últimos anos no mundo!

No Brasil, a Associação Brasileira de Desenvolvimento (Abde) – que reúne membros do Sistema Nacional de Fomento (SNF), composto por bancos de desenvolvimento e agências de fomento de todo o País, além da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), que atua no fomento à ciência, à tecnologia e à inovação em empresas, universidades e institutos tecnológicos, e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), igualmente uma entidade de apoio ao fomento para a criação, a expansão e a modernização das micro e pequenas empresas -



entende que, para que a grave crise sanitária pela qual vimos sendo acometidos desde 2020, do coronavírus, possa vir a ser totalmente superada, é necessária mobilização e coordenação entre todos os atores estratégicos, além da criação de soluções com olhar sobre os desequilíbrios econômico-sociais entre as muitas regiões.

Nessa ótica, defende a Abde que é fundamental discutir e disseminar soluções como a bioeconomia, o desenvolvimento de cidades sustentáveis e inteligentes, além da perspectiva sustentável em projetos de infraestrutura e logística e, também, o debate sobre a diversidade, inclusão e o empreendedorismo.

A convergência de propósitos é, portanto, muito grande e, assim, faz-se mais do que relevante a ampla discussão a respeito do tema mobilidade e infraestrutura logística!

Apropriando-nos da tecnologia, é de suma importância a digitalização das cadeias logísticas, dado melhorar os fluxos do sistema logístico, buscando reduzir as rotas não econômicas, mitigando, portanto, emissões desnecessárias, minimizando os riscos no transporte, aumentando a segurança em todo o sistema, reduzindo acidentes graves e vítimas fatais.

A digitalização das carretas, vias de tráfego, túneis e demais obras viárias, através de sistemas de RFID (da sigla em inglês Radio Frequency Identification ou Identificação por Radiofrequência) e de outros modelos de sensores capacitivos de sinais e de movimento, propiciará gestão mais inteligente do tráfego, reduzindo a zero os pontos cegos dos veículos, avisando-os quanto a acidentes, intensidade e/ou retenção de tráfego, criticidade do clima e eventos meteorológicos de elevado risco para a direção, dentre outros alertas preventivos.

A Internet das Coisas (IoT, acrônimo do inglês Internet of Things), integrada ao Big Data Analytics (que estuda como tratar, analisar e obter informações a partir de conjuntos de dados de grandes proporções e fluxos), é pré-requisito chave para que esses sistemas funcionem. E o padrão de tecnologia de quinta geração (5G) é mais do que necessário, é condição sine qua non para que tenhamos mobilidade urbana e infraestrutura logística de ponta assistidas e estruturadas em alta tecnologia, para que todo o ecossistema se viabilize.

O Brasil tem um elevado custo logístico e esses modelos certamente trarão melhores alternativas através de sistemas muito mais eficientes de monitoramento e gestão de tráfego, oferecendo maior sincronia entre os modais, acessos urbanos, portuários, aeroportuários, dentre outros complexos de integração logística.

No campo da modernidade e da inovação desses sistemas, está a tecnologia C-V2X, ou tecnologia celular em todo o veículo (na expressão em inglês Cellular Vehicle to Everything), cujo sistema se traduz em efetiva evolução tecnológica em veículos, como conceito disruptivo para carros conectados e autônomos.

Essa tecnologia conecta-se aos sensores adicionais dos sistemas avançados de assistência ao condutor dos veículos (ADAS, acrônimo em inglês para Advanced Driver Assistance Systems). Esses sistemas contribuem bastante para atender à uma direção mais eficiente e eficaz, que amplie o campo de visão do motorista, tornando-se muito mais previsível e, portanto, muito mais segura.

Ainda convergente com os ODS, podemos citar a estratégia Dots (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável), a qual visa aproximar áreas de residências com os ambientes onde se encontram as oportunidades de trabalho. Essa estratégia tem como propósito estimular a ocupação adequada e compacta do uso misto do solo, com ruas mais atraentes, onde se torne mais seguro caminhar, usar bicicleta ou utilizar o transporte público. Podemos observar já nas grandes cidades que bairros vão sendo criados e ocupados aproximando-se dessa identidade.

Novos hábitos e modelos sociais tornam-se vetores e indicadores para as novas edificações, levando em conta as circunstâncias locais, as quais estão fundamentadas em estratégias DOTS.

Nas cidades brasileiras e as da maioria dos países, sobretudo os em desenvolvimento, figura um modelo de crescimento urbano ainda muito disperso e espalhado, o que termina por segregar setores diferentes das áreas da cidade, com densidades populacionais muito irregulares. O modelo de crescimento urbano desordenado resulta em segregação social ainda mais acentuada, não inclusiva, a qual impacta, sobremaneira e negativamente, o meio ambiente, as soluções de mobilidade urbana e os acessos logísticos, apresentando, em consequência, dificuldades de desenvolvimento econômico.

Quando o crescimento urbano se dá desordenadamente, como acima descrito, traz um efeito danoso na questão ambiental, de mobilidade logística e do ponto de vista socioeconômico, que é a “deseconomia de aglomeração”, onerando toda a cadeia e o ecossistema urbano.

A agenda é complexa e desafiadora, sendo necessárias a mobilização e a coordenação de todos os atores estratégicos, públicos e privados! A tecnologia, contudo, está a nosso favor. Precisamos focar nos resultados capazes de nos trazer o pragmatismo e o efeito célere para as iniciativas por todos empreendidas, dentro das metas e necessidades almejadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EM SANTOS (SP), MINISTRO DO TURISMO É HOMENAGEADO PELA VOLTA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Informação: Ministério do Turismo (14 de março de 2022)



Ministro do Turismo recebe homenagem por esforços para a retomada dos cruzeiros no país.
Crédito: Roberto Castro/MTur

O ministro do Turismo, Gilson Machado Neto, foi homenageado nesta quinta-feira (10.03), em Santos (SP), pelo empenho no processo de retomada dos cruzeiros marítimos no Brasil. O encontro, realizado no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto da cidade, contou com a presença do presidente da Embratur, Carlos Brito; do presidente da Clia Brasil, Marco Ferraz; do assessor especial da Presidência da República, Mosart Aragão; e de representantes do trade e das empresas que operam cruzeiros.

Durante a passagem pelo Porto de Santos, o ministro do Turismo e sua comitiva foram aplaudidos pelos funcionários do local, que colocaram faixas pelo prédio agradecendo os esforços pela volta dos cruzeiros e a manutenção de centenas de empregos na Baixada Santista e de milhares de postos de trabalho por todo o Brasil. Ao final da reunião, o ministro Gilson Machado Neto e o presidente da Embratur, Carlos Brito, foram homenageados com placas pela colaboração com o setor.

O ministro do Turismo, Gilson Machado Neto, destacou a união de todos do setor para que a atividade de cruzeiros pudesse voltar. “Com a articulação do Marco (Ferraz), com a articulação do presidente Bolsonaro, a gente conseguiu com que a temporada de navios fosse, primeiro, prorrogada, e depois reescalada para voltar no dia cinco (de março)”, declarou. “O Brasil tem

capacidade de ter cruzeiros o ano todo e está se estruturando para isso. Nós estamos deixando os portos prontos e estamos aqui para ser parceiro de todos os senhores”, concluiu.

Para o presidente da Clia Brasil, Marco Ferraz, a ajuda do governo foi fundamental para a retomada dos cruzeiros “de forma segura, colocando as pessoas em primeiro lugar, saúde, segurança e meio ambiente”. Para ele, ter uma temporada permanente no país é um objetivo da entidade. “Como o ministro fala, a gente quer ter navio o ano todo. É um sonho de consumo. A gente vai chegar a esse momento e o ministro sempre está de portas abertas para ajudar”, disse, citando que alguns ajustes na legislação precisam ser realizados.

O assessor especial da Presidência da República, Mosart Aragão, elogiou o empenho do ministro Gilson Machado Neto e da equipe de ministros do governo do presidente Jair Bolsonaro que, segundo ele, é um time altamente técnico. “Daqui a 30 anos todos vão lembrar do melhor ministro do Turismo que o Brasil já teve, que é o Gilson Machado Neto. O que ele está fazendo pelo país é um trabalho que nunca outro fez”, afirmou.

CRUZEIROS – Diante de uma nova avaliação do cenário epidemiológico de Covid-19 no país, o Ministério da Saúde autorizou a continuidade da temporada de cruzeiros no Brasil. Assim, até o dia 18 de abril, quatro navios percorrerão 19 roteiros que passarão por oito destinos dos estados de Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro, entre eles Balneário Camboriú, Itajaí, Porto Belo, Santos, Ilhabela, Rio de Janeiro, Angra dos Reis/Ilha Grande e Búzios.

Os protocolos de saúde para cruzeiros foram revistos e o Ministério da Saúde publicou uma nova portaria, com ajustes necessários, de acordo com o atual cenário epidemiológico do Brasil. Para saber mais acesse as portarias GM/MS Nº 413, de 25 de fevereiro de 2022 e nº 418, de 2 de março de 2022.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/03/2022

SÃO SEBASTIÃO RECEBE NAVIO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL OCEAN WARRIOR

Informação: Prefeitura de São Sebastião (14 de março de 2022)



Foto: Divulgação / Prefeitura Municipal de São Sebastião

O município de São Sebastião ganha mais um presente de aniversário nos seus 386 anos de emancipação político-administrativa, celebrado em 16 de março. Numa parceria entre a Prefeitura de São Sebastião, por meio da Secretaria de Turismo (SETUR) e a Sea Shepherd, pela primeira vez no Brasil, o navio Ocean Warrior atraca no Porto de São Sebastião, neste domingo (13) para manutenção e em breve, visita pública.

A embarcação, uma das dez da Sea Shepherd, organização internacional de defesa pela conservação marinha e com a maior frota privada de navios do mundo, ficará no Brasil por um mês. De acordo com a ong, o barco que protege baleias e outros animais marinhos foi adquirido para patrulha à pesca ilegal no Hemisfério Sul, e é registrado em Amsterdã, capital da Holanda, possuindo 50 metros de comprimento e nove metros de largura.

Entre as ações realizadas estão a fiscalização de pesca ilegal; denúncia de pesca predatória; matança de baleias e golfinhos por bycatch, ou seja, capturados, de forma acidental, durante a pesca, entre outras ações de proteção aos oceanos. Ao longo dos anos, a Sea Shepherd tem a oportunidade de utilizar os intervalos entre missões para promover visitas a bordo que já aconteceram em diversos países, tais como, Austrália, Reino Unido, Portugal, Estados Unidos e México.

Os voluntários sebastianenses em terra vão recepcionar os visitantes na doca e as visitas serão guiadas pela tripulação do Ocean Warrior, com tradução simultânea. É obrigatória a apresentação do comprovante de vacinação, em dia, contra a Covid-19. As visitas serão fechadas para escolas públicas da rede municipal de ensino.

Mulher no comando

Este mês, em que é celebrado o Dia Internacional da Mulher, 08 de março, o navio, além da conscientização ecológica e atividades educativas, traz outra bandeira: uma mulher no comando.

O Ocean Warrior, vindo do Uruguai, onde esteve numa missão de monitoramento de águas na América do Sul é administrado pela capitã Mar Casariego, espanhola de 29 anos. “Trabalho para uma indústria que, infelizmente, emprega somente entre 2% e 3% de mulheres, por isso é importante dar visibilidade à questão e garantir que dentro de alguns anos, não seja mais novidade ter uma capitã ao comando de um navio”, declarou Casariego.

Sea Shepherd

A Sea Shepherd é uma organização sem fins lucrativos, fundada em 1977 pelo capitão e ambientalista Paul Watson para agir de maneira direta no combate a crimes ambientais nos oceanos e áreas costeiras.

Os dias e horários de visitas serão divulgados brevemente.

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

Data: 14/03/2022

FENOP, ABTP, ENTIDADES PORTUÁRIAS, IBL E FRENLOGI MOBILIZAM PARLAMENTARES PARA DERRUBAR VETO AO REPORTO

Informação : IBL - Instituto Brasil Logística (14 de março de 2022)



Congressistas analisam vetos presidenciais nas próximas semanas; o Reporto concede descontos tributários para quem investir em portos e ferrovias – Foto: Divulgação/IBL

A Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), o Instituto Brasil Logística, a Frenlogi e diversas entidades portuárias estão mobilizadas para derrubar o veto presidencial ao Reporto. O Diretor Presidente da FENOP, Sérgio Aquino, esteve nesta semana no Congresso Nacional em busca de apoio dos parlamentares para a derrubada. Outras entidades portuárias e ferroviárias também participaram dos encontros.

Aquino e os diretores das entidades portuárias se reuniram com quase todas as lideranças partidárias no Congresso Nacional, e avaliam que as conversas foram muito positivas.

Jesualdo Silva, diretor-presidente da ABTP, explica que o fim do Reporto vai prejudicar a eficiência e competitividade do comércio exterior brasileiro. “O setor portuário é de extremo investimento e muitos dos equipamentos que o setor necessita são comprados fora do Brasil, como portêineres (guindastes sobre trilhos). São itens que todos os terminais, fora do País, acabam possuindo também. Então, um equipamento que um terminal estrangeiro paga US\$ 10 milhões não faz sentido nós aqui no Brasil pagarmos US\$ 14 milhões em função da nossa tributação interna”, afirma Jesualdo Silva.

A ABTP estima que o fim do regime tributário vai aumentar os preços dos equipamentos portuários na faixa de 40%.

Descontos para a infraestrutura

O Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) foi instituído pela Lei nº 11.033/2004. O programa reduz impostos para empresas que importarem máquinas e equipamentos utilizados no setor portuário e ferroviário sem similares no Brasil.

O Reporto é considerado vital para a modernização e ampliação das estruturas dos portos e ferrovias. Em janeiro, o presidente Jair Bolsonaro vetou a prorrogação do Reporto dentro do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). O incentivo havia sido aprovado por unanimidade no Senado e na Câmara dos Deputados, e valeria até dezembro de 2023. Caso o veto seja mantido, empresas logísticas e concessionárias de terminais serão obrigadas a rever seus planos de investimentos e buscarão reequilíbrios contratuais.

Z

No dia 7 de fevereiro, Jair Bolsonaro recebeu uma comitiva do setor portuário para debater sobre o Reporto. O presidente esclareceu que o veto foi recomendado por uma análise técnica do Governo Federal, mas que não vai se opor à sua rejeição no Congresso. Porém, cabe aos parlamentares a derrubada. A FENOP, o IBL e a Frenlogi têm-se reunido diariamente com deputados e senadores para convencê-los sobre a importância do regime tributário. O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, também se manifestou favoravelmente à derrubada.

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

Data: 14/03/2022

MINISTRO DESCARTA BLOQUEIOS EM RODOVIAS POR CAMINHONEIROS APÓS ALTA DE PREÇOS

Informação: CNN Brasil (14 de março de 2022)



Veículos em rodovia afetada por protesto de caminhoneiros – **Foto: 9/09/2021 REUTERS/Washington Alves**

Diante do reajuste de 25% no preço do diesel, divulgado nesta quinta-feira (10) pela Petrobras, o governo Jair Bolsonaro intensificou conversas com caminhoneiros e, apesar do salto no valor do combustível na bomba, não vê risco de bloqueios nas

rodovias do país.

À CNN, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse que “as lideranças estão percebendo a gravidade da situação e o efeito da guerra no preços”.

Segundo a avaliação do ministro, desde 2018, quando aconteceu a maior greve da história da categoria, houve o que ele chama de “amadurecimento” nas negociações. Hoje, de acordo com Tarcísio, não há disposição dos caminhoneiros em travar o fluxo no Brasil.

Eles têm optado, afirma o ministro, por acordos setoriais para conseguir transferir o aumento do custo do frete. Ou seja, os veículos ficam nos pátios até que se consiga compensação para o aumento no preço do diesel.

É o que aconteceu, por exemplo, no caso dos transportadores de carros e de combustíveis, que decidiram parar os caminhões em suas bases e não fazer novas viagens a partir desta sexta-feira (11).

Em comunicado divulgado nesta quinta (10), eles afirmaram que o aumento dos combustíveis anunciado pela Petrobras inviabilizou o frete e que, até que as condições financeiras sejam restabelecidas, a frota ficará parada.

O ministro da Infraestrutura também afirmou à CNN ver reconhecimento dos caminhoneiros na atuação do governo e do Congresso para minimizar os efeitos dos reajustes nas bombas, citando o avanço do projeto no Senado e na Câmara que altera a regra de incidência do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre os combustíveis.

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

Data: 14/03/2022

CARGA GERAL NOS PORTOS DO ES SOBEM 40% EM FEVEREIRO

Informação: Agência Porto (14 de março de 2022)

Nos dois primeiros meses deste ano, a movimentação de cargas nos Portos de Vitória e Barra do Riacho atingiu 1.459.089 t, aumento de 28,57% em comparação com o primeiro bimestre de 2021 (1.134.870 t). Somente em fevereiro foram 709.204 t, 39,83% maior que o mesmo mês de 2021.

Em janeiro e fevereiro, destaque para a carga geral: crescimento de 375,80% (91.729 t em 2021 e 436.443 t em 2022). Neste segmento, os produtos siderúrgicos tiveram substancial aumento de 4.668%, pulando de 6.146 t para 293.042 t.

A maior parte da navegação deste bimestre foi de longo curso (55,35%), sendo 44,65% de cabotagem. Total de 151 atracações contra 119 no ano passado (+26,89%).

Os dados foram apurados pelas coordenações de Marketing e Desenvolvimento de Negócios (Comark) e de Planejamento e Desenvolvimento (Coplad).

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

Data: 14/03/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

OBRAS DE RECONSTRUÇÃO DO TERMINAL HIDROVIÁRIO DE MONTE ALEGRE SÃO FINALIZADAS E PORTO PASSA A SER REGULAMENTADO PELA ANTAQ PARA AS OPERAÇÕES

Por Ruth Rodrigues



O Governo do Pará entregou as obras de reconstrução do Terminal Hidroviário de Monte Alegre nesta semana e o porto agora é administrado sob as determinações da Antaq para as operações de embarque e desembarque

Durante esta última quarta-feira, (09/03), as obras de reconstrução do Terminal Hidroviário de Monte Alegre foram finalizadas e a inauguração do local foi realizada na região, por parte do Governo do Pará. A

administração do estado também ficará a cargo do porto, que agora fará as suas operações de embarque e desembarque seguindo todas as recomendações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq.

Governador Helder Barbalho marca presença durante a entrega do Terminal Hidroviário de Monte Alegre.

Fonte: Pedro Guerreiro / Ag. Pará

Terminal Hidroviário de Monte Alegre passa pelas





obras de reconstrução e moradores da região já poderão ser beneficiados com as operações de embarque e desembarque

O Terminal Hidroviário de Monte Alegre é um porto que serve como meio de transporte para grande parte da população do Baixo Amazonas, uma vez que permite as operações de embarque e desembarque de passageiros diariamente, sendo essencial para a região. Assim, o Governo do Pará entregou as obras de reconstrução do porto durante esta semana, com novas regulamentações da Antaq sendo seguidas para que a qualidade dos serviços seja a melhor possível.

Dessa forma, o governador Helder Barbalho comentou, durante o evento de entrega das obras, que “Esta é uma região em que, tradicionalmente, os rios são as nossas ruas, então esse terminal hidroviário vem para trazer conforto, segurança e desenvolvimento da região. Aqui entregamos o oitavo terminal da região, e futuramente, vamos entregar o de Alenquer e o terminal hidroviário internacional de Santarém, mas além disso, ainda temos mais 22 obras de terminais hidroviários pelo Estado. Isso é cuidar das pessoas, cuidar da população, esse é o trabalho do governo do Estado”.

Com a finalização das obras de reconstrução do Terminal Hidroviário, mais de 60 mil usuários da região serão beneficiados pelo novo porto durante os próximos meses, uma vez que o local oferece viagens diárias para municípios do Pará, Amazonas e Amapá. Assim, essa foi uma forma essencial de garantir melhores condições de transporte para os moradores do Baixo Amazonas e, além disso, propiciar melhorias na infraestrutura do terminal, além de garantir oportunidades de emprego para os moradores locais durante o período de obras.

Obras de reconstrução do Terminal Hidroviário de Monte Alegre são finalizadas sob a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq

A administração do estado do Pará investiu seus esforços na reconstrução do Terminal Hidroviário de Monte Alegre e, com a finalização das obras, o local agora será administrado pela Prefeitura de Monte Alegre, além de ter passado pela reforma de acordo com os padrões estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Essa é uma forma de garantir que a segurança dos passageiros do porto durante o embarque e o desembarque seja garantida da melhor maneira.

As obras de reconstrução do local incluíram uma nova sala de embarque, carrinhos para transporte de bagagens, salas para órgãos oficiais, banheiros masculino, feminino e para pessoas com deficiência, lanchonete, guarda-volumes e guichês para vendas de passagens, além de uma nova estação de tratamento de esgoto, sinalização interna e novas instalações elétricas e hidrossanitárias. Todas essas atualizações estruturais do local serviram para garantir um transporte adequado dentro do porto, uma vez que ele exerce um forte papel social para os moradores da região.

Outro ponto importante dessas reformas de acordo com as normas da Antaq é que o porto serve como o principal caminho para o escoamento dos produtos que vêm dessa região, então as reformas serviram também para garantir melhores condições de transporte de cargas para as regiões vizinhas.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 14/03/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT ACUMULADO DE US\$ 3,604 BILHÕES EM MARÇO

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,600 bilhão na primeira semana de março (01 a 6) e de US\$ 2,004 bilhões na segunda (7 a 13). Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 14, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Na primeira semana, as exportações alcançaram de US\$ 4,568 bilhões e importações de US\$ 2,967 bilhões. Na segunda semana, as vendas ao exterior somaram US\$ 7,134 bilhões e, as compras, US\$ 5,129 bilhões.

Em março, o resultado comercial acumula superávit de US\$ 3,604 bilhão. No ano, o saldo é positivo em US\$ 7,534 bilhão.

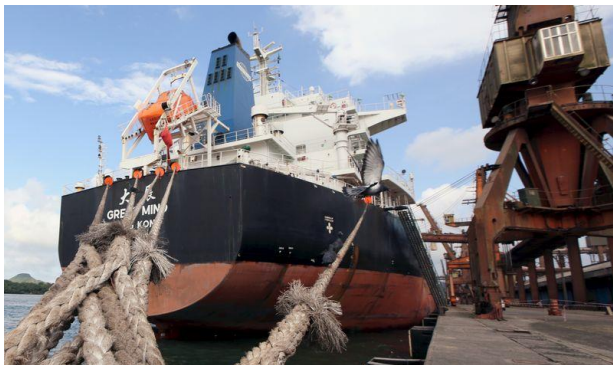
A média diária das exportações registrou nas três primeiras semanas de março aumento de 38,2%, com alta de 39,3% em Agropecuária; crescimento de 21,4% em Indústria Extrativa e de 48,3% em produtos da Indústria de Transformação.

Já as importações tiveram alta de 30,3%, com recuo de 0,4% em agropecuária, crescimento de 36,8% em Indústria Extrativa e de 32,9% em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/03/2022

EXPORTAÇÃO DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL REGISTRA RECORDE DE US\$10,5 BI PARA FEVEREIRO



Navio chinês ancorado no Porto de Santos enquanto é carregado com soja.

SÃO PAULO (Reuters) – As exportações do agronegócio do Brasil alcançaram 10,51 bilhões de dólares no mês de fevereiro, registrando valor recorde para o período, informou o Ministério da Agricultura nesta segunda-feira, com impulso de embarques de soja, carne bovina, café verde, trigo, carne de frango e farelo de soja.

O valor representa um aumento de 65,8% em relação ao mesmo período do ano passado.

“O crescimento das exportações foi motivado pelo aumento dos preços médios dos produtos exportados, e pela alta na quantidade exportada”, disse o ministério em nota.

A soja liderou as exportações do agronegócio, com 6,27 milhões de toneladas exportadas, tendo a China como principal importador da oleaginosa.

As exportações da carne bovina foram 75,1% superiores ao ano passado, somando 965,02 milhões de dólares, enquanto o café verde registrou 208,5 mil toneladas exportadas, aumento de 9,1% ante 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 14/03/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CEO DA RAÍZEN (RAIZ4) DIZ QUE REAJUSTE DA PETROBRAS FOI NECESSÁRIO PARA EVITAR ESCASSEZ

Por Reuters



“Foi uma mudança necessária da Petrobras, caso contrário o Brasil teria alguma situação de escassez de combustíveis”, disse o CEO da Raízen, Ricardo Mussa (Imagem: Divulgação/ Facebook Raízen)

O presidente-executivo da brasileira Raízen (RAIZ4), maior produtora de açúcar e etanol de cana do mundo, disse nesta segunda-feira que o aumento dos preços dos combustíveis

pela Petrobras foi necessário para evitar a escassez, e disse que eles podem aumentar ainda mais.

O etanol hidratado compete com a gasolina para abastecer a grande frota de carros flex do país. O país não é autossuficiente em derivados de petróleo.

A Petrobras (PETR3; PETR4) elevou os preços da gasolina em 18,8% na semana passada e os preços do diesel em 24,9%, apesar da pressão política para contê-los.

O presidente brasileiro Jair Bolsonaro criticou os aumentos, mas disse que não interferiria na política de preços.

“Foi uma mudança necessária da Petrobras, caso contrário o Brasil teria alguma situação de escassez de combustíveis”, disse o CEO da Raízen, Ricardo Mussa, no intervalo de um evento do setor de açúcar nos Emirados Árabes Unidos.

Sem preços competitivos, importadores privados têm dificuldades de importar derivados de petróleo para ajudar o país a garantir o abastecimento.

Ele acrescentou que parecia haver espaço para um novo aumento nos preços dos combustíveis no Brasil com base na volatilidade dos mercados internacionais.

A invasão da Ucrânia pela Rússia em 24 de fevereiro levou a um aumento nos preços globais do petróleo. Eles atingiram seu nível mais alto desde julho de 2008 há uma semana, mas recuaram nos últimos dias.

Mussa disse que o Brasil tradicionalmente fornece um colchão de oferta para o mercado de açúcar em tempos de escassez, mas a forte demanda por etanol limitaria a capacidade de o país fazê-lo no futuro.

Os preços globais do açúcar aumentaram mais de 20% em 2021, registrando um quarto aumento anual consecutivo, e continuaram subindo até agora este ano.

“Muitas empresas ainda não entendem como o açúcar está mudando estruturalmente seu preço por causa do que está acontecendo globalmente”, disse Mussa, acrescentando que não viu capacidade adicional de açúcar entrar em operação, mas a demanda continua crescendo.

Fonte: MoneyTimes

Data: 14/03/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS TEM LUCRO TRÊS VEZES MAIOR QUE SEUS CONCORRENTES, DIZ PACHECO, QUE COBRA 'FUNÇÃO SOCIAL' DA ESTATAL

Presidente do Senado afirmou que lucro da empresa não pode acontecer 'sob o sacrifício da população'

Por Camila Zarur



Presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Foto: Pedro Gontijo / Senado Federal

BRASÍLIA — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), criticou os lucros da Petrobras em meio à alta de preços dos combustíveis. Em entrevista coletiva após um evento em Minas

Gerais, o senador afirmou que, embora seja bom que a estatal tenha uma lucratividade alta, “isso não pode acontecer sob o sacrifício da população”, e defendeu “função social” da empresa.

— Há diversas discussões que estão sendo feitas em torno disso, inclusive, especialmente, a participação da Petrobras neste problema. A Petrobras tem hoje uma lucratividade na ordem de três vezes mais do que os seus concorrentes, dividendos bilionários. Óbvio que é muito bom que isso aconteça, mas isso não pode acontecer sob o sacrifício da população brasileira que abastece os seus veículos ou que precisa do transporte coletivo — respondeu Pacheco ao ser questionado sobre as medidas que estavam sendo feitas para atenuar o aumento do preço dos combustíveis.

O senador também afirmou:

— Portanto, nós vamos buscar exigir da Petrobras a sua participação enquanto uma empresa que tem participação da União e que tem uma função social — disse o senador, que também afirmou: — O que nós esperamos dessa diretoria que ela tem a sensibilidade social de uma empresa que tem participação pública e que precisa ter o cumprimento da sua função social. O lucro é muito importante para a empresa, assim como a remuneração dos diretores também o é, mas é muito importante que ela possa eventualmente reverter esse lucro muito acima da média para a própria população através de mecanismos próprios para isso.

Na semana passada, a Petrobras reajustou em 18,77% o preço da gasolina, 24,9% o diesel, e 16,06% o gás de cozinha. O anúncio veio depois de membros do Conselho de Administração da estatal questionarem a diretoria da empresa por que os valores seguiam os mesmos de quase dois meses atrás, apesar da disparada do valor do petróleo no mercado internacional causada pela guerra na Ucrânia.

No mesmo dia que a Petrobras anunciou o reajuste, o Senado aprovou dois projetos que tramitavam na Casa e visavam a redução do preço dos combustíveis. Uma das propostas, que foi aprovada em seguida na Câmara, prevê mudanças na cobrança do ICMS. Já a outra, que pretende criar uma conta de estabilização e um subsídio temporário para gasolina, ainda não tem previsão para ser votada na Câmara.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/03/2022

EQUIPE DE GUEDES SÓ ACEITA REDUZIR IMPOSTO SOBRE A GASOLINA CASO PREÇO DO PETRÓLEO SUBA MAIS

Barril da commodity chegou a ultrapassar US\$ 130, mas cedeu, e agora é cotado ao redor de US\$ 105

Por *Manoel Ventura*



O presidente Jair Bolsonaro, ao lado do ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

BRASÍLIA — Embora o presidente Jair Bolsonaro tenha dito no último sábado que o governo estuda zerar o PIS/Cofins (imposto federal) sobre a gasolina, a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, defende que essa medida só seja tomada caso o preço do barril de petróleo volte a subir e atinja patamares mais altos do que o que foi

observado até agora.

Hoje, os impostos federais sobre a gasolina custam R\$ 0,69 no litro. De acordo com integrantes do governo, zerar esse tributo custaria em torno de R\$ 30 bilhões.

Na sexta-feira, Bolsonaro sancionou o projeto que zera o PIS/Cofins sobre o diesel, com impacto de R\$ 0,33 no litro. O imposto para o querosene de aviação também foi zerado, fazendo o impacto do projeto ser de R\$ 20 bilhões. Todos os impostos sobre os combustíveis custam em torno de R\$ 60 bilhões por ano.

A guerra na Ucrânia e as sanções ocidentais à Rússia fizeram o barril de petróleo ultrapassar a barreira dos US\$ 130 na semana passada. Com o avanço das negociações por um cessar-fogo e o aumento da produção, o barril já é vendido próximo a US\$ 104.

Por isso, auxiliares de Guedes afirmam que uma ação do governo para a gasolina, nesse momento, não se justifica. O aumento do barril de petróleo fez a Petrobras anunciar na semana passada um reajuste de 18,77% na gasolina e de 24,9% sobre o óleo diesel, após quase dois meses sem aumentos.

A ação da estatal aumentou a pressão sobre a equipe econômica para bancar um subsídio para todos os combustíveis, não só sobre o óleo diesel. O governo chegou a desenhar cenários para conceder subsídios diretos do Tesouro Nacional aos produtos. Isso foi defendido pela ala política do governo.

Ministros como o chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, defenderam nas reuniões uma ação direta do Tesouro Nacional para baratear os preços dos combustíveis. Mas essa visão sempre encontrou oposição no Ministério da Economia.

A aprovação pelo Congresso da mudança no ICMS (imposto estadual) e a redução do PIS/Cofins sobre o diesel fez a equipe econômica ganhar tempo. Guedes conseguiu convencer Bolsonaro, num primeiro momento, a não subsidiar a gasolina. A queda no preço do barril também ajudou o ministro.

Um dos argumentos usados por auxiliares do ministro é que subsidiar a gasolina com um barril a US\$ 105 tira poder de fogo do governo para caso o petróleo volte a disparar. Além disso, Guedes argumentou a Bolsonaro que o dólar poderia subir como consequência do subsídio — levando a

impactos sobre outros produtos, como trigo, que já está pressionado também por conta do conflito no Leste Europeu.

Um patamar que chegou a ser observado nas reuniões internas do governo para agir sobre a gasolina seria o barril a US\$ 140, próximo à máxima de US\$ 147 registrada em 2008.

Na quinta-feira, Guedes admitiu subsidiar a gasolina caso a guerra na Ucrânia se prolongue.

— Nós vamos nos movendo de acordo com a situação. Saímos de uma guerra terrível, que foi a da pandemia, e fomos atingidos por outro choque, que veio de fora. Se isso se resolve em 30, ou 60 dias, a crise estaria endereçada. Agora, vai que isso se precipita, vira uma escalada, aí sim você começa a pensar em subsídio — afirmou.

Esse mesmo pensamento é usado pelo ministro para avaliar a possível decretação de estado de calamidade pública (que suspende todas as regras fiscais, abrindo a possibilidade para aumento de gastos).

O petróleo começou a ceder com a sinalização de aumento de produção por parte dos países da Opep (clube que reúne a maior parte dos grandes exportadores da commodity) e também da liberação de reservas estratégicas dos Estados Unidos e de outras nações. O Brasil, um dos 10 maiores produtores mundiais de petróleo, também pode aumentar sua oferta.

No sábado, Bolsonaro disse que estava prevista a redução do PIS/Cofins, mas o Senado resolveu “mudar de última” hora.

— Estudo a possibilidade de um projeto de lei complementar, pedi urgência, estudo, para a gente fazer a mesma coisa (isenção destes tributos federais) com a gasolina — afirmou Bolsonaro em um evento de filiação de deputados ao PL, sua sigla.

Questionado sobre a política de preços da Petrobras, o presidente voltou a atacar a política de paridade com os preços internacionais, que atrela o valor da gasolina ao dólar. Segundo Bolsonaro, a regra agrada os acionistas da estatal, mas penaliza o consumidor.

— Lá atrás fizeram, no começo do governo (Michel) Temer, essa política de paridade com o preço internacional. É coisa que ninguém entende, né? Estamos respeitando, se tiver que mudar isso aí, a Petrobras tem que apresentar uma proposta. Agora não pode, a Petrobras trabalhar exclusivamente visando lucro no mundo em crise, né? E com preço de combustível bastante alto aqui no Brasil — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2022

AMAZÔNIA 4.0: UM NOVO MODELO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL COMEÇA A GERMINAR NA FLORESTA

Por Mariana Barbosa



Protótipo das biofábricas do projeto Amazônia 4.0
Protótipo das biofábricas do projeto Amazônia 4.0 | Marko Brajovic / Divulgação

O projeto dos irmãos Ismael e Carlos Nobre de um novo modelo de desenvolvimento econômico para preservar a Floresta Amazônica vai começar a ser testado in loco.

Batizado de Amazônia 4.0, o projeto está entrando na



fase de prova de conceito, com a ida a campo dos Laboratórios Criativos da Amazônia, protótipos do que serão as biofábricas idealizadas pelos irmãos cientistas.

A ambição do projeto é capacitar comunidades locais para que explorem os recursos naturais de forma sustentável — e com uma maior geração de renda — para que seja mais rentável manter a floresta em pé. Ao invés de vender frutos e sementes in natura, o programa pretende agregar valor à produção por meio de fábricas inteligentes instaladas dentro da floresta.

Formalizado em outubro do ano passado, com a criação do Instituto Amazônia 4.0, o projeto já recebeu R\$ 2,4 milhões em aportes filantrópicos de instituições como Instituto Arapyaú, BID, Itaú, UBS, Banco Plural, Fama Investimentos, WWF, entre outros.

Agora ele entra em uma nova fase de captação, para financiar as biofábricas. Cada planta tem um custo estimado em R\$ 6 milhões e a ideia é atrair investidores interessados em ser dono das fábricas, arrendando para as comunidades.

Segundo Ismael, o Amazônia 4.0 é uma espécie de resposta de acadêmicos e cientistas frustrados com o baixo alcance da produção científica em alertar e promover mudanças na sociedade.

— O ritmo de destruição da floresta está levando a um ponto de não retorno. Entendemos que precisávamos de uma resposta à emergência climática, para assegurar a sobrevivência da floresta para tempos futuros — diz Ismael, biólogo especializado em questões ambientais e sociais com doutorado pela universidade Colorado State, e que é quem está à frente da operação do projeto, concebido junto com seu irmão Carlos, renomado cientista especialista em mudanças climáticas.

De maio até o fim do ano, os protótipos das fábricas serão levados para quatro comunidades do Pará: um povo ribeirinho que planta cacau nas margens do Rio Acará, nas proximidades de Belém; um quilombo próximo ao Rio Moju, onde também se cultiva cacau; uma comunidade isolada no Tapajós que já tem uma pequena fábrica de extração de polpa de cupuaçu; e uma associação de mulheres de um assentamento em Belterra e que já trabalha com conceito de agrofloresta, mas cujo território vem sofrendo com o avanço da soja.

— Queremos dar ferramentas para que as comunidades possam aprender a lidar com as novas tecnologias e estimulá-las a usar os seus conhecimentos e pertencimentos para criar produtos com uma personalidade local — diz Ismael. — É um modelo alternativo de ter a floresta conservada, mas sem decretar a pobreza das comunidades: ao contrário, trazendo riqueza e desenvolvimento — completa.

Neste primeiro momento de testagem de conceito, o foco será a produção de chocolate a partir do cacau e do cupuaçu, mas o projeto das biofábricas pode ser adaptado para outras cadeias de produção, como castanha, açaí, óleos de buriti e tucumã ou mesmo pescados. Está previsto ainda um laboratório de genômica para apoiar o desenvolvimento de soluções biológicas a partir de sequenciamento genético.

As comunidades vão passar por programas de capacitação antes da instalação das biofábricas, cujo projeto é assinado pelo arquiteto croata radicado no Brasil Marko Brajovic. Com um design futurista e ao mesmo tempo inspirado nas ocas indígenas, as fábricas são modulares, podendo ser ampliadas ou mesmo desmontadas sem deixar rastros na floresta. As fábricas estão sendo projetadas para abrigar o estado da arte em termos de linha de produção, como impressoras 3D para a produção de alimentos e de embalagens, tratamento de água e autogeração de energia.

Após a testagem dos conceitos, o plano é iniciar a construção das biofábricas no início de 2023.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2022

O QUE SÃO ODS DA ONU, OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEIS DA AGENDA 2030?

Conjunto de 17 objetivos das Nações Unidas visa a trazer mais equilíbrio e justiça para a sociedade, além de minimizar efeitos da mudança climática

Por Italo Bertão Filho



O termo ODS se refere a um conjunto de medidas para proteção do meio ambiente, diminuição da pobreza e melhora da qualidade de vida na sociedade Foto: Pixabay

RIO — Você certamente já ouviu alguma vez a sigla ODS. Não em uma conversa de bar, ainda, mas em uma reunião corporativa, uma palestra ou até em um evento internacional provavelmente. Os tais de ODSs – geralmente usamos no plural — é a abreviação de Objetivo

de Desenvolvimento Sustentável e vem originalmente do inglês Sustainable Development Goals (SDGs).

O termo se refere a um conjunto de medidas elaboradas pela Organização das Nações Unidas (ONU) para proteção do meio ambiente, diminuição da pobreza e melhora da qualidade de vida na sociedade, isso em nível global.

Ao todo, são 17 proposições e 169 metas que fazem parte da Agenda 2030 e que se propõem a ser um guia para ações efetivas de empresas, governos e sociedade civil. As propostas envolvem prioridades como redução de desigualdades, crescimento econômico inclusivo e padrões sustentáveis de produção.

Onde começou

O termo ODS foi cunhado pela em setembro de 2015, quando os 193 países membros das Nações Unidas adotaram uma nova política global: a chamada “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”. Por isso, geralmente os ODSs são relacionados à “Agenda 2030”, que se refere ao ano em que as metas definidas precisam ser atingidas, de modo a elevar o desenvolvimento do mundo e melhorar a qualidade de vida de todas as pessoas.

Esta não é a primeira vez que o termo “desenvolvimento sustentável” é usado pela ONU. Em 1992, a Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO-92) apresentou um documento conhecido como “Agenda 21”, que se propunha a desenhar um caminho para a melhora do bem-estar humano em todo o planeta, combinando as dimensões social e econômica, e a promoção da proteção ambiental.

Oito anos mais tarde, as propostas da Agenda 21 foram incorporadas à Declaração do Milênio, que continua os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), pactuados em 2000 pelos países membros da ONU para serem alcançados até 2015.

Em 2012, os países se reuniram mais uma vez, na conferência Rio+20, e começaram a discutir a criação dos ODSs. Mas foi só em 2015 que os ODSs foram apresentados durante a Cúpula para o Desenvolvimento Sustentável da ONU. Ao todo, 193 países, entre eles o Brasil, assinaram o documento em que se comprometiam em perseguir suas orientações até 2030.

Em que pé estamos

Desde 2015, os governos têm encontrado dificuldades em cumprir os objetivos e metas estabelecidas. De acordo com a ONU, em 2021, os países registraram retrocessos em vários



objetivos, como redução de emissão de gases do efeito estufa, garantia de segurança alimentar e de emprego para suas populações e diminuição de pessoas em situação de rua nos centros urbanos.

No Brasil, a situação piorou após a pandemia da COVID-19. No ano passado, o país registrou retrocesso em 54% das metas estabelecidas e não avançou de forma satisfatória em nenhuma das 169 metas pactuadas, de acordo com o Relatório Luz da Sociedade Civil sobre a Agenda 2030.

Além disso, 16% das metas estão estagnadas e 12,4% delas estão ameaçadas. Entre os problemas levantados pelo relatório, estão o aumento da insegurança alimentar, das desigualdades socioeconômicas e de gênero, além do agravamento de diversos indicadores que já vinham registrando resultados ruins antes da pandemia.

Alguns exemplos de retrocessos: orçamento do governo para Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), crescimento do desmatamento na Amazônia e no Cerrado e investimento do Brasil na cooperação internacional.

As empresas também podem incluir os ODS em seus planos de negócios. Para nortear as ações do setor empresarial, o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (Cebds), a Global Reporting Initiative e a Rede Brasileira do Pacto Global criaram o Guia dos ODS para as Empresas, uma versão brasileira da cartilha internacional que orienta as empresas na implementação dos ODS.

O documento recomenda que as companhias definam prioridades para que possam contribuir de forma mais assertiva com os propósitos e gerar mais impacto.

Confira uma síntese dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:

01 – Erradicação da pobreza

Sugere o fim da pobreza extrema até 2030 e redução pela metade da quantidade de pessoas que vivem em situação de pobreza. Para isso é sugerida a criação de medidas e sistemas de proteção para cobertura da população pobre e vulnerável, além de mais acesso a serviços básicos.

02 – Fome zero e agricultura sustentável

Além de acabar com a fome até 2030, também propõe a garantia de “alimentos seguros, nutritivos e suficientes”, o fim de todas as formas de desnutrição e o aumento da produtividade agrícola e da renda de pequenos produtores. Há um objetivo colocado já para 2025: atingir metas estabelecidas sobre nanismo e caquexia (grau extremo de fraqueza) em crianças menores de cinco anos de idade.

03 – Saúde e bem-estar

Prevê, até 2030, a redução de taxas de mortalidade diversas, entre elas a mortalidade infantil, e sugere o fim de epidemias como malária, tuberculose e AIDS, além do combate à hepatite e outras doenças transmitidas pela água. Coloca ainda como meta o acesso universal aos serviços de saúde sexual e reprodutiva.

04 – Educação de qualidade

A proposta sugere a garantia de igualdade de acesso a ensino de qualidade de forma equitativa, sem distinções sociais ou de gênero. Também propõe que todos os jovens e parcela considerável de adultos estejam alfabetizados e tenham conhecimentos básicos de matemática. A proposta sugere ainda a inclusão de pessoas com deficiência, indígenas e crianças em situação de vulnerabilidade.

05 – Igualdade de gênero



Propõe o fim da discriminação contra mulheres, incluindo formas de violência como tráfico, exploração sexual, casamentos forçados e mutilações genitais. Também sugere o empoderamento das mulheres, além de igualdade de oportunidades, de direitos e de participação plena e efetiva na sociedade.

06 – Água limpa e saneamento

Indica acesso universal à água potável, ao saneamento e à higiene. Também sugere a melhoria da qualidade da água e a eficiência do uso, com gestão integrada de recursos hídricos. Além disso, propõe apoio a em países em desenvolvimento para programas que envolvam água e saneamento.

07 – Energia limpa e acessível

Sugere acesso universal a serviços de energia, com ênfase em energias de matriz renovável. Também propõe que se dobre a “taxa global de melhoria da eficiência energética”, com expansão de infraestrutura, especialmente em países em desenvolvimento e menos desenvolvidos.

08 – Trabalho decente e crescimento econômico

Recomenda, até 2030, um crescimento anual do PIB de pelo menos 7% em países menos desenvolvidos. Sugere também maior diversidade econômica com incentivo a pequenas empresas e propõe a redução substancial de jovens sem emprego.

09 – Indústria, inovação e infraestrutura

Propõe o aumento da participação do setor industrial no PIB, além de facilitar o acesso a crédito para pequenas e médias indústrias. Também sugere modernização das estruturas já existentes para torná-las mais sustentáveis.

10 - Redução das desigualdades

Indica que o crescimento da renda da população mais pobre seja maior que a média nacional. Também propõe medidas de empoderamento para inclusão social e econômico e política de todos, especialmente populações menos favorecidas, e independente da idade, gênero, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica ou outra situação. Propõe ainda fim de políticas discriminatórias, além de garantia de igualdade salarial. Visa a facilitar a migração e a mobilidade ordenada, segura, regular e responsável das pessoas.

11 - Cidades e comunidades sustentáveis

Propõe urbanização de favelas e garantia de habitação e transporte seguros às populações. Também sugere que as cidades sejam mais sustentáveis e inclusivas, com diminuição do impacto ambiental.

12 - Consumo e produção responsáveis

Sugere a redução do índice de desperdício de alimentos pela metade, assim como a redução de perdas nas cadeias de produção. Também propõe a diminuição substancial de geração de resíduos e melhorias no manejo de produtos químicos.

13 - Ação contra a mudança global do clima

Estimula que os países desenvolvidos cumpram o acordo de disponibilizar US\$ 100 bilhões, a partir de 2020, para ações ambientais em países em desenvolvimento, além de capitalizar o Fundo Verde para o Clima.

14 - Vida na água

Sugere, até 2020, a conservação de pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas. Também propõe o fim da sobrepesca ilegal e das práticas de pesca destrutivas, além da diminuição de poluição marinha, combatendo acidificação dos oceanos.

15 - Vida terrestre

Propõe a conservação dos diferentes biomas existentes, a restauração dos solos degradados e o combate à desertificação. Também sugere “medidas urgentes e significativas” para reduzir a degradação de habitats naturais. Propõe financiamento de formas mais sustentáveis de manejo florestal e apoio ao combate à caça ilegal de animais e extração ilegal de recursos naturais.

16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes

Prevê, até 2030, o combate ao crime organizado e a redução de armas ilegais. Também propõe, até essa data, a promoção de identidade legal a todos os cidadãos e igualdade de acesso à justiça. Sugere também o fim de todos os tipos de violência contra crianças.

17 - Parcerias e meios de implementação

Sugere parcerias em diferentes âmbitos – finanças, tecnologia, capacitação e comércio – para desenvolvimento sustentável e estabilidade macroeconômica, como mobilização de recursos financeiros, cooperação entre países, sistemas multilaterais.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 14/03/2022

COM PETRÓLEO RUSSO SOB SANÇÃO, NAVIOS-TANQUES DO PAÍS FICAM SEM RUMO NO OCEANO HÁ MAIS DE UMA SEMANA

Nove petroleiros de estatal russa estão impedidos de atracar no Reino Unido e no Canadá
Por Bloomberg News



Nove navios de propriedade da empresa russa Sovcomflot PJSC estão ociosos no mar há mais de uma semana Foto: Reprodução

MOSCOU — Com o petróleo russo sob sanção, a gigantesca frota de petroleiros oceânicos da Rússia está começando a parar. Nove navios Aframax, de propriedade da Sovcomflot PJSC, estão ociosos no mar há mais de uma semana após descarregar suas cargas, de acordo com dados de rastreamento de navios monitorados

pela Bloomberg. Isso é mais de um quarto dos navios-tanque da empresa operando nas costas da Europa e da América do Norte.

A Sovcomflot é de propriedade majoritária do governo russo, que detém 83% das ações da empresa, mostram dados compilados pela Bloomberg. O Conselho de Administração de 10 pessoas inclui vários vice-ministros da Federação Russa, de acordo com seu site.

Procurada pela reportagem, a empresa não respondeu a um pedido de comentário.

Apesar das sanções impostas pelos Estados Unidos e aliados, a frota da Sovcomflot não está sujeita a medidas que a impeçam de negociar, mas países como Reino Unido e Canadá não estão permitindo que navios russos atraiam após a invasão da Ucrânia pela Rússia.

Também houve uma cautela entre as empresas petrolíferas sobre comprar petróleo do país, enquanto os EUA e o Reino Unido anunciaram planos para parar de importar suprimentos da Rússia.

Os navios-tanque Aframax podem servir à maioria dos portos de petróleo do mundo e são comumente usados para remessas de petróleo bruto de curta e média distância, bem como para entregas de produtos refinados. Os navios de médio porte são amplamente utilizados no Mediterrâneo, no Mar do Norte, no Mar Negro e no Báltico.



Navios-tanque Aframax são comumente usados para remessas de petróleo bruto de curta e média distância Foto: Divulgação

Depois de descarregar suas cargas, os navios normalmente saíam para pegar a próxima remessa, talvez ficando ociosos por um ou dois dias aguardando ordens. Os problemas para a Sovcomflot podem piorar, com outros quatro navios-tanque parados por menos de uma semana após descarregar em portos europeus.

Sem problemas no Pacífico

Toda a frota de navios-tanque da Sovcomflot totaliza cerca de 110 embarcações, segundo dados da Clarksons Research Services Ltd., unidade da maior corretora de navios do mundo. Essas embarcações variam de pequenos navios que transportam produtos petrolíferos, até petroleiros gigantes que podem transportar mais de dois milhões de barris de petróleo bruto, mostram dados de rastreamento de navios.

A empresa possui 52 Aframaxes, tornando-se a maior proprietária de tais embarcações no mundo, segundo Clarksons. Cerca de um terço desses navios são observados operando no Oceano Pacífico, onde não parecem sofrer as mesmas dificuldades que os das águas europeias.

Aproximadamente metade desses navios do Pacífico são usados como navios-tanque para projetos de petróleo na ilha de Sakhalin, e têm um fluxo constante de cargas, principalmente indo para a China.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/03/2022*

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COM ALTA DOS COMBUSTÍVEIS, GOVERNO AVALIA REDUZIR TARIFA DE FRETE MARÍTIMO

Medida, defendida também por parte do Congresso, é tentativa de baixar os custos de importação, incluindo de adubos e alimentos

Por Amanda Pupo, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - Com a alta do preço dos combustíveis e as turbulências no setor de fertilizantes, ganhou força no governo federal e no Congresso o plano para baixar encargos ao frete marítimo, por meio de um corte no Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). A medida deve reduzir custos de importação, com reflexos nos insumos usados pelo agronegócio, por exemplo. Criado para abastecer o Fundo da Marinha Mercante (FMM), o AFRMM é uma cobrança sobre o transporte aquaviário descarregado nos portos.



Ganhou força no governo federal e no Congresso o plano para baixar encargos ao frete marítimo Foto: Jose Patricio/Estadão

A redução na tributação é ensaiada em duas frentes. Em uma, o governo estuda editar um decreto para baixar em cerca de 30% as alíquotas do encargo, ato que pode ser publicado nas próximas duas semanas. Na segunda, está

uma articulação para reverter um veto do presidente Jair Bolsonaro, que barrou o corte nas alíquotas aprovado dentro do projeto de incentivo à cabotagem, o BR do Mar. A expectativa é de que o Congresso analise a decisão do presidente nesta semana. Uma das bancadas mais fortes do Parlamento, a Frente Nacional da Agropecuária (FPA) vai trabalhar para derrubar o veto.

Propostas

Em janeiro, o Planalto afirmou que, por questões orçamentárias, não poderia sancionar a redução nas alíquotas do AFRMM. Agora, integrantes da equipe econômica afirmam que o problema está superado, e que será possível reduzir os encargos com um decreto. O ponto mais crítico é a cobrança sobre a navegação de longo curso, hoje em 25% e criticada pelo agronegócio. Com a redução, a alíquota cairia para em torno de 16%.

A proposta dentro do BR do Mar, por sua vez, era mais agressiva, e cortaria a tarifa para 8%. A diferença pode dar margem para o veto de Bolsonaro continuar na mira de setores do Congresso. Segundo uma fonte ouvida reservadamente, o corte planejado no decreto foi o “máximo” conseguido, sem que haja contestação das áreas técnicas e a necessidade de compensação orçamentária.

O veto à redução do AFRMM surpreendeu em janeiro, uma vez que o efeito das reduções tinha sido destacado pelo próprio Ministério da Economia no mês anterior, em nota técnica da Secretaria de Política Econômica (SPA). No texto, divulgado logo após o Congresso aprovar o BR do Mar, o órgão apontou que a contração poderia reduzir o preço dos itens da cesta básica em, pelo menos, 4%, facilitar a importação, baratear a produção interna e elevar o PIB em até 0,2%. A reportagem procurou o ministério, que não quis se manifestar.

Com a pressão sobre o preço dos alimentos e fertilizantes, setores afetados pela cobrança se mobilizam para retomar a redução nas alíquotas. A atuação conta com o apoio da FPA, que trabalhará pela derrubada do veto, disse ao Estadão/Broadcast o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), integrante da bancada. A Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA) diz que o corte na alíquota reduz o preço de fertilizantes, produto afetado pela guerra.

Dentro do governo, no entanto, uma ala de técnicos defende a redução aplicada apenas na navegação de longo curso. Com esse direcionamento, o Fundo da Marinha Mercante não seria afetado bruscamente.

A posição do governo sobre o veto no BR do Mar deve ser discutida em reunião hoje quando o Planalto deve definir a orientação sobre os assuntos pautados esta semana no Congresso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/03/2022

TERMINAIS PEDEM MAIS 30 DIAS DE CONSULTA SOBRE VENDA DO PORTO DE SANTOS



Com o prazo para contribuições ao projeto de privatização do Porto de Santos se esgotando, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) pediu nesta segunda-feira, 14, que a consulta pública seja estendida por mais 30 dias. O processo foi aberto no dia 31 de janeiro e se encerrará na quarta-feira, 16.

Presidente da ABTP, Jesualdo Conceição da Silva afirmou que o prazo atual de 45 dias é

“bastante exíguo” e que uma prorrogação seria importante para enriquecer as contribuições (Imagem: Reuters/Carla Carniel)

Presidente da ABTP, Jesualdo Conceição da Silva afirmou que o prazo atual de 45 dias é “bastante exíguo” e que uma prorrogação seria importante para enriquecer as contribuições.

A colocação foi feita durante audiência pública sobre a modelagem de desestatização do porto, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Em resposta ao pedido da ABTP, o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, afirmou que a Antaq analisará o pedido, mas já antecipou que, em sua visão, o período concedido é suficiente para o debate com o setor. “É uma decisão que será avaliada, mas queria deixar claro que, embora a discussão tenha esse prazo, já discutimos o modelo há muito tempo”, afirmou Piloni.

O processo de consulta pública é uma etapa obrigatória para a privatização do ativo, e antecede o envio do projeto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/03/2022

VALORIZAR AS FERROVIAS

Por Claudio Considera



O reajuste de quase 25% no preço do óleo diesel é uma catástrofe para o consumidor. Encarece os fretes, e isso impacta os preços de praticamente todos os produtos que consumimos. Já há quem projete 7,5% de inflação neste ano.

Lá atrás, na década de 1950, o Brasil fez a lamentável opção pelo transporte rodoviário, e as ferrovias foram definhando.

Países com dimensões continentais, como o nosso, têm ferrovias com trens de passageiros e de carga em todas as suas regiões.

Subsídios, cortes de impostos, unificar ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) são medidas paliativas à disparada das cotações do barril de petróleo.

Quando o modal ferroviário terá a prioridade devida?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/03/2022

ELETOBRAS: JULGAMENTO FINAL DA PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL NO TCU VAI OCORRER SOMENTE EM ABRIL

Processo se encontra no que o TCU chama de “fase de saneamento do processo”, quando já há uma convicção dos auditores sobre a análise, mas os gestores da desestatização precisam se manifestar antes de o parecer final ser concluído

Por Guilherme Pimenta e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) deve concluir a análise da segunda etapa da privatização da Eletrobras, estatal com enfoque em transmissão e geração de energia, somente em abril, segundo apurou o Estadão/Broadcast. Inicialmente, o governo aguardava que o órgão julgasse essa fase do processo, que envolve a modelagem da operação, reestruturação societária da empresa e definição do preço mínimo das ações, até o fim de março, mas integrantes da equipe econômica também já admitem que não há mais tempo para a conclusão este mês.

Membros do órgão alertaram que a área técnica ainda não concluiu o parecer. Segundo a reportagem apurou, o processo atualmente se encontra no que o TCU chama de “fase de

saneamento do processo”, quando já há uma convicção dos auditores sobre a análise, mas os gestores da desestatização precisam se manifestar antes de o parecer final ser concluído.



Sede da Eletrobras; conclusão da análise da segunda etapa da privatização da Eletrobras deve ocorrer somente em abril. Foto: Wilton Júnior/Estadão

Na prática, os técnicos aguardam que o governo, por meio do Ministério de Minas e Energia, e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDES), comentem e enviem informações sobre as recomendações e determinações que poderão ser propostas ao ministro relator do processo, Aroldo Cedraz. As manifestações podem ser

enviadas a qualquer momento até o dia 24 de março.

Nesta terça-feira, 15, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, vão ao TCU para explicar os pontos levantados previamente pela área técnica em relação à segunda fase da privatização e, além disso, pedir celeridade na análise. Recentemente, o ministro Paulo Guedes disse não acreditar que a Eletrobras será privatizada ainda no 1º semestre. Com o aval, o governo vai emitir novas ações da empresa, por meio da qual a União pretende reduzir sua fatia na companhia de cerca de 60% para 45%.

Quando a área técnica concluir o parecer, o processo ainda será enviado ao Ministério Público junto ao TCU, e só posteriormente encaminhado ao ministro-relator, Aroldo Cedraz, para julgamento em plenário. De hoje até o fim do mês, o TCU só terá três sessões plenárias, mas Cedraz não deve participar das últimas sessões de março, pois estará em missão oficial, segundo apurou a reportagem.

Membros do TCU tratam a segunda etapa com sigilo, já que envolve detalhes da modelagem da privatização que só devem vir a público após a venda da Eletrobras. Ainda assim, há uma avaliação na Corte no sentido de que essa fase do processo não tende a ter muitas dificuldades. Para eles, a análise sobre a outorga (quanto a União receberá com a operação), já aprovada, era o “maior problema”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/03/2022*



VALOR ECONÔMICO (SP)

CARGILL VAI SEGUIR EM OPERAÇÃO NA RÚSSIA

Multinacional seguirá com atividades no país, mas vai suspender novos investimentos
Por Dow Jones Newswires

A americana Cargill, um dos maiores conglomerados de alimentos e agricultura do mundo, disse que pretende manter suas unidades na Rússia em funcionamento, em um momento em que, por causa da guerra na Ucrânia, outras empresas ocidentais, entre as quais petrolíferas e redes de fast-food, têm deixado o mercado russo.

“A comida é um direito humano básico e nunca deve ser usada como arma”, afirmou a empresa na última sexta-feira. “Essa região desempenha um papel significativo em nosso sistema alimentar

global e é uma fonte essencial de ingredientes-chave para produtos básicos como pão, fórmula infantil e cereais”.

A Cargill emprega cerca de 2,5 mil pessoas na Rússia, de acordo o site da companhia. Ela começou a fornecer grãos para os russos ainda na era soviética, em 1964, e abriu seu escritório em Moscou em 1991, expandindo suas operações desde então.

Na Rússia, a multinacional comercializa grãos e oleaginosas, atua no processamento de aves e fornece ingredientes para alimentos e ração animal. A empresa informou que manterá suas operações no mercado russo, mas que reduzirá algumas de suas atividades comerciais e interromperá investimentos no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2022

ARGENTINA SUSPENDE EXPORTAÇÃO DE FARELO E ÓLEO DE SOJA

Medida foi adotada para a elevação das "retenções"

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



Navio no porto de Rosario, na Argentina — Foto: Diego Giudice/Bloomberg

A Argentina suspendeu temporariamente, deste ontem, o registro oficial de novas exportações de óleo e de farelo de soja, produtos que têm o país como maior fornecedor mundial. A indústria interpretou a medida como um passo para um possível aumento da taxa dos direitos de exportação cobrada pelo Estado, conhecida como “retenções”.

A medida, imposta pela Subsecretaria de Mercados Agropecuários e publicada no site do Ministério da Agricultura da Argentina, estabeleceu que o Registro de Declarações Juramentadas de Venda ao Exterior está suspenso “até segunda ordem” nos casos do farelo e do óleo de soja. Esse registro é obrigatório para qualquer embarque.

A Câmara da Indústria de Óleos da Argentina (Ciara) criticou a medida adotada pelo Governo de Alberto Fernández e disse, no Twitter, que a suspensão temporária desses registro está relacionada à decisão do Ministro da Economia, Martín Guzmán, de “aumentar em dois pontos” as “retenções para o complexo agroindustrial”.

Atualmente, as retenções sobre farelo e óleo de soja são de 31%, enquanto a soja em grão paga 33%.

Para a Ciara, um aumento nas tarifas de exportação seria “totalmente contrário ao interesse exportador da Argentina”. “Além de ilegal, vai afetar a renda de divisas e o emprego na área agroindustrial”, disse a entidade empresarial na rede social.

A Argentina é responsável por 52% do comércio mundial de óleo de soja e por 35% dos embarques de farelo. Juntos, os embarques dos dois produtos superaram US\$ 20 bilhões em 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2022

PETRÓLEO FECHA EM FORTE QUEDA COM OTIMISMO SOBRE NEGOCIAÇÕES ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA

O contrato do petróleo Brent para maio fechou em queda de 5,12%, a US\$ 106,90 por barril, enquanto o contrato do WTI para abril fechou em queda de 5,78%, a US\$ 103,01 por barril

Por André Mizutani e Olívia Bulla, Valor — São Paulo



— Foto: ambquinn/Pixabay

Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda acentuada nesta segunda-feira (14), com relativo otimismo em relação às negociações entre a Ucrânia e a Rússia, ainda que os bombardeios a cidades ucranianas continuem. Além disso, a possibilidade

do cancelamento de sanções contra a Venezuela levanta a possibilidade de ampliação da oferta da commodity, ajudando a derrubar os preços.

O contrato do petróleo Brent para maio fechou em queda de 5,12%, a US\$ 106,90 por barril, enquanto o do contrato de junho, que já tem mais liquidez do que maio, recuou 5,22%, a US\$ 103,40 por barril. O contrato do petróleo americano WTI para abril fechou em queda de 5,78%, a US\$ 103,01 por barril, e o do contrato de maio recuou 4,81%, a 101,18 por barril.

Mesmo com as quedas, tanto o Brent quanto o WTI ainda acumulam ganhos de mais de 6% em março e de mais de 33% no ano, tendo subido desde o começo de 2022 com o desequilíbrio entre oferta e demanda, durante a reabertura econômica e depois de dispararem com a invasão da Ucrânia.

Ambas as referências do petróleo operavam com perdas mais acentuadas no começo do dia, mas moderaram um pouco as quedas em meio a sinais de que as negociações teriam poucas chances de serem bem-sucedidas.

Além disso, o preço do petróleo sofreu pressão dos novos "shutdowns" na China, para conter o maior surto da doença desde o início da pandemia, interrompendo as operações de empresas como a Foxconn — umas das principais fornecedoras da Apple —, assim como de diversas fábricas em Shenzhen e, potencialmente, reduzindo a demanda pela commodity.

Do lado da oferta, os investidores também seguem atentos à possibilidade de que os EUA retirem sanções contra a Venezuela para abrir as portas para a oferta do país. No fim de semana, porém, críticas pesadas tanto da oposição quanto do próprio Partido Democrata levaram o presidente americano, Joe Biden, a aparentemente reconsiderar os esforços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

LONGO CURSO QUESTIONA SE SANTOS TERÁ MECANISMO PARA PRAZOS DE LICENCIAMENTO DA DRAGAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14 Março 2022

Arquivo/Divulgação



Centronave pretende apresentar contribuição sobre adaptação de prazos na hipótese de não concessão de licença ambiental para serviço de aprofundamento. SNPTA diz que risco será alocado ao concessionário, mas áreas de licenciamento governamentais vão se debruçar sobre processo.

Transportadores de longo curso questionam se o contrato da futura concessionária do Porto de Santos (SP) terá algum mecanismo de adaptação de prazos em função da hipótese de não concessão de licença ambiental para dragagem, mesmo que o novo concessionário tenha cumprido suas obrigações como prazos e documentação. O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) pretende apresentar contribuição à consulta pública da desestatização do porto sobre o caso de haver problema externo à autoridade portuária e a outros atores do processo se licença for solicitada dentro do prazo estabelecido, conforme os termos presentes na atual minuta em discussão.

“Independente de ator privado ou estatal, não há mecanismo jurídico que obrigue a autoridade ambiental a liberar o licenciamento num prazo que esteja previsto no contrato de concessão”, disse o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, nesta segunda-feira (14), durante audiência pública sobre a concessão do Porto de Santos, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O programa de desestatização do porto santista estabeleceu prazos para aumento de profundidade e para dragagem para -16m, em 2026, e para -17m, a partir de 2031. Loureiro não entrou no mérito de classificação de navios por o Centronave, que representa 19 armadores de longo curso, entender que o tema está relacionado ao programa de renovação de frota armadores e a outras questões conjunturais.

Outro ponto que preocupa os armadores de longo curso, segundo Loureiro, é o risco de o futuro concessionário eventualmente forçar o aumento tarifário para responder às obrigações contratuais. A avaliação é que a modelagem atual praticamente empurra o futuro concessionário para o modelo de investidor financeiro, levando em conta que operadores, armadores e usuários não podem participar do processo com mais de 40%. “Aparentemente, nesse modelo de investidor financeiro, normalmente há tendência a um aumento tarifário por ser a única forma de remuneração existente dentro da atividade”, comentou Loureiro.

Para o Ministério da Infraestrutura, o licenciamento da obra de dragagem é obrigação do concessionário e compõe a matriz de risco a ele associada, à exceção de casos de demora injustificada pelo órgão licenciador. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que a regra geral é a obrigação de licenciamento e risco do descumprimento deste licenciamento serem atribuídos ao concessionário.

Piloni disse que o governo tem essa questão bem endereçada na matriz de risco para não haver ‘absurdos’. “Num processo importante como a dragagem de Santos não é porque o risco está alocado ao privado que o poder público não vai se envolver. Queremos que o processo aconteça. Áreas de licenciamento governamentais se debruçarão ou apoiarão esse licenciamento junto ao órgão ambiental, seja qual for ele”, afirmou.

O secretário frisou que o governo foi conservador com o estabelecimento de obrigações de dragagem. Ele contou que, nas discussões internas, a alternativa inicial era a obrigação imediata de realização de dragagem a -17m. No entanto, o poder concedente optou pela obrigação de investimentos para obtenção de -16m em 2026 e de -17m a partir de 2031, avaliando a tendência de frequência de embarcações e a efetiva demanda por calado no Porto de Santos.

O Centronave também não se manifestou sobre a Tabela 1 por avaliar ser uma questão que atualmente está sob júdice. Loureiro contou que o Centronave comentará na consulta pontos como o mecanismo de funcionamento do contrato de concessão entre a futura autoridade portuária, que substituirá a Santos Port Authority (SPA) e os arrendatários. O executivo acrescentou que muitas das questões operacionais, como índices de produtividade e ociosidade, já são tratados em contratos de direito privado entre usuários, arrendatários atuais e arrendatários que eventualmente ocuparão novas áreas no Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

IMO QUER CORREDOR MARÍTIMO SEGURO PARA EVACUAÇÃO DE MARÍTIMOS E NAVIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Março 2022



A Organização Marítima Internacional (IMO) realizou uma sessão extraordinária do seu Conselho em 10 e 11 de março para abordar a situação no Mar Negro e no Mar de Azov e os impactos sobre navios e marítimos .

O Conselho encoraja a criação, como medida provisória e urgente, de um corredor marítimo azul seguro para permitir a evacuação de marítimos e navios das zonas de alto risco no Mar Negro e no Mar de Azov para um local seguro local a fim de proteger a vida dos marítimos e assegurar a mobilização e a navegação comercial das embarcações que pretendam utilizar este corredor, evitando ataques militares.

O Conselho aprovou proposta no sentido de garantir que os navios partam com segurança a partir dos portos da Ucrânia na primeira oportunidade, sem ameaça de ataque. Para os navios que não podem partir imediatamente, ou onde não seja seguro fazê-lo devido à presença de minas marítimas ou outros perigos, devem ser criados corredores humanitários que possibilitem a segurança dos marítimos, permitindo-lhes sair da zona de conflito.

A entidade aprovou ainda que qualquer forma de assédio aos marítimos devido à sua nacionalidade deve ser condenada; os marítimos afetados pelo conflito devem ter acesso livre às comunicações com suas famílias; os Estados devem garantir que os marítimos tenham acesso aos seus salários; e os Estados devem reconhecer a condição de trabalhadores-chave dos marítimos e permitir seu movimento irrestrito.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

SAAM TOWAGE ADICIONA NOVO REBOCADOR À FROTA CHILENA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Março 2022



A SAAM Towage continua expandindo sua frota, desta vez no Chile. Um novo rebocador atracou em Valparaíso e está se preparando para prestar serviços.

“Esta nova embarcação é muito simbólica, pois se chamará "Halcón III". Seu antecessor (Halcón I) tinha um único eixo e foi um dos primeiros rebocadores a entrar em operação na SAAM. Hoje, quase 60 anos depois, podemos ver como a tecnologia avançou a serviço do comércio exterior.

“Agora temos uma unidade de última geração que nos permitirá continuar apoiando com eficiência e segurança as manobras nos portos domésticos”, disse o country manager da SAAM Towage Chile, Cristián Cifuentes.

Este é o quarto rebocador da série RA2400SX da empresa adquirido do estaleiro turco Sanmar nos últimos três anos. A embarcação tem um design compacto que é particularmente útil em portos com manobrabilidade restrita.

Medindo 24,4 de comprimento e 11,25 de largura, o rebocador possui tração de 70 toneladas e velocidade máxima de 13 nós. A embarcação é alimentada por dois motores principais Caterpillar 3516C, cada um atingindo 2.100 kW a 1.600 rev/min. O "Halcón III" é um navio irmão do "Albatros", que opera no Peru, e é da mesma série do SAAM "Valparaíso" e do SAAM "Palenque" que opera no Panamá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

EXCLUSÃO DA RÚSSIA DO TRANSPORTE GLOBAL ACENTUA OS PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Março 2022



A guerra entre a Rússia e a Ucrânia continuará a ter efeitos de longo alcance no comércio mundial, tecnologia e transporte marítimo, segundo a consultoria Xeneta. As principais transportadoras europeias pararam de fazer escala nos portos russos e os bens importados pelas empresas russas estão espalhados por diversos portos.

Os números da Xeneta mostram uma queda no comércio nas regiões do Mar Negro e do Báltico devido a sanções e decisões de muitas companhias marítimas de não aceitar

mais reservas de ou para a região.

Como resultado, a logística global ficará ainda mais difícil de gerenciar. A Rússia responde por 2% a 3% dos bens globais em contêineres. Para o país, as suspensões serão mais um golpe em sua economia e nos padrões de vida de seus cidadãos, já que os bens importados correm o risco de se tornar escassos. Os preços de alguns eletrônicos já subiram cerca de 30% com a queda do rublo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS SERÃO AGRAVADOS PELA FALTA DE MARÍTIMOS UCRANIANOS E RUSSOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Março 2022



Arquivo

Oficiais e tripulantes da Rússia e da Ucrânia representam 14,5% da força de trabalho marítima global

A Câmara Internacional de Navegação (ICS), que representa 80% da frota mercante mundial, alertou que a atual interrupção da cadeia de suprimentos será exacerbada por um déficit na força de trabalho, devido à invasão russa da Ucrânia.

O "Seafarer Workforce Report", publicado em 2021 pela BIMCO e pelo ICS, relata que 1,89 milhão de marítimos operam atualmente mais de 74 mil navios na frota mercante mundial.

Para manter os níveis comerciais, esses marítimos devem poder ingressar e desembarcar de navios livremente em todo o mundo. No entanto, os voos de e para a região em conflito foram cancelados. Os temores sobre a segurança da tripulação e o aumento dos prêmios de seguro para o envio de navios para a Ucrânia ou a Rússia também desencorajam os armadores a enviar navios para esses países.

Do total de trabalhadores marítimos, 198.123, ou 10,5% do total, são russos, dos quais 71.652 são oficiais e 126.471 são marinheiros. A Ucrânia tem 76.442 (4%) marítimos, dos quais 47.058 são oficiais e 29.383 são marinheiros. Juntos, eles representam 14,5% da força de trabalho global do setor.

O alerta do ICS ocorre antes de uma reunião extraordinária da ONU, sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (IMO), onde a indústria apresentará um plano de oito pontos sobre como garantir o bem-estar dos marítimos. Isso incluirá apelos aos Estados para garantir que os marítimos tenham acesso aos seus salários e para o estabelecimento de corredores seguros para os navios partirem dos portos da Ucrânia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

SANTOS BRASIL REPORTA R\$ 271,7 MILHÕES DE LUCRO LÍQUIDO EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Março 2022



Movimentação consolidada cresceu 20,6%, totalizando 1.301.435 contêineres no ano

A Santos Brasil encerrou o quarto trimestre de 2021 com um crescimento de 6,3% na movimentação em comparação com o mesmo período de 2020, somando 321.663 contêineres em seus três terminais — Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA).

No consolidado do ano, a companhia movimentou 1.301.435 contêineres, um crescimento de 20,6% frente a 2020. As operações portuárias e logísticas da Santos Brasil, no ano passado, foram impulsionadas pelos maiores volumes movimentados e um mix de carga balanceado, com destaque para as importações de bens de consumo, insumos industriais, componentes automotivos, produtos químicos, farmacêuticos entre outros.

As exportações de commodities também contribuíram para o ritmo acelerado nas movimentações de contêineres. A demanda por logística se intensificou e, não fossem os gargalos nos transportes marítimo e terrestre globalmente, os volumes teriam sido ainda maiores.

O Tecon Santos movimentou 287.930 contêineres no quarto trimestre de 2021, crescimento de 7,3% sobre o mesmo período do ano anterior. No consolidado do ano, a movimentação foi de 1.149.987 contêineres, o que representa um crescimento de 22,7% frente a 2020. O market share da companhia no porto de Santos também cresceu, chegando a 39,8%.

No Tecon Imbituba, a movimentação de contêineres foi de 11.225 contêineres no quarto trimestre de 2021, aumento de 46,3% sobre o quarto trimestre de 2020. Em relação ao TCG Imbituba, o quarto trimestre de 2021 registrou volume de 118.281 toneladas de carga geral, mais 19,8% sobre igual período de 2020, resultado dos maiores embarques de commodities alimentícias e celulose.

O Tecon Vila do Conde apresentou queda de 15,5% no quarto trimestre do ano passado em comparação a igual período de 2020, com a movimentação de 22.508 contêineres. O terminal

sentiu os efeitos da escassez de contêineres vazios para exportação, com represamento de embarques, além do embargo chinês à carne brasileira. No consolidado do ano, o Tecon Vila do Conde apresentou crescimento de 8%, tendo movimentado 107.867 contêineres.

Na Santos Brasil Logística, o volume de armazenagem de contêineres no quarto trimestre de 2021 totalizou 19.991 unidades, mais 42,4% sobre o mesmo período do ano anterior, fruto das maiores importações de contêineres cheios no Porto de Santos, inclusive com maior captação de contêineres de outros terminais para armazenagem nos Clis Santos e Guarujá.

O Terminal de Veículos (TEV) movimentou 50.722 unidades no quarto trimestre de 2021, uma queda de 3,4% sobre o mesmo período de 2020.

A Receita Líquida consolidada da Santos Brasil somou R\$ 443,5 milhões no quarto trimestre de 2021, 70,2% a mais que o período em 2020, resultado dos maiores volumes movimentados, melhora no mix dos serviços prestados e, principalmente, da elevação do ticket-médio em todas as unidades de negócio, principalmente no Tecon Santos. Em 2021, a Receita Líquida consolidada totalizou R\$ 1,5 bilhão, um aumento de 65% em relação a 2020 e 58% superior a 2019.

O EBITDA foi de R\$ 158,2 milhões no quarto trimestre de 2021, mais 94,1% que o período de 2020, com margem de 35,7%. Excluindo-se os efeitos não recorrentes, o EBITDA do quarto trimestre de 2021 somou R\$ 176,2 milhões. Em 2021, o EBITDA totalizou R\$ 564,0 milhões.

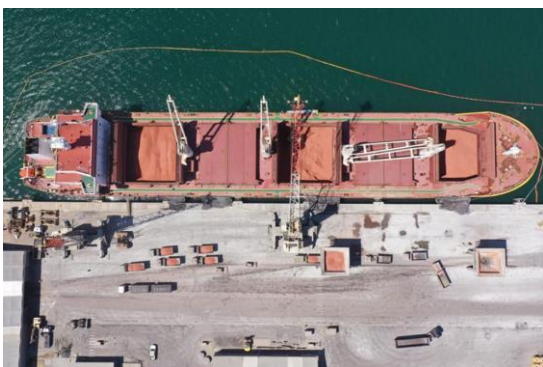
No quarto trimestre de 2021, a Santos Brasil registrou Lucro Líquido de R\$ 113,8 milhões.

A companhia anunciou, em 16 de dezembro de 2021, o pagamento de dividendos intermediários e juros sobre capital próprio no montante total de R\$ 224,2 milhões e em 9 de março, o pagamento de dividendos complementares de R\$ 33,9 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

REDIRECIONAMENTO DE MERCADOS E SEGURANÇA SÃO TENDÊNCIAS FORTES NO CENÁRIO LOGÍSTICO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Para analistas, guerra, meio ambiente e tecnologia são alguns dos dilemas em busca de soluções para infraestrutura e logística de comércio exterior no 'pós-pandemia'.

O setor logístico mundial passa por uma sucessão de novos desafios que vão demandar resiliência, dinamismo e soluções rápidas para garantir o abastecimento em segurança, num cenário 'pós-pandemia' e com a pressão econômica e incertezas por conta dos reflexos da guerra entre Rússia e Ucrânia e da crise entre os países da Organização do Tratado Atlântico Norte (Otan) e o presidente russo Vladimir Putin. Especialistas avaliam que o consumo básico não será afetado drasticamente num primeiro momento, mas existe tendência de aumento do redirecionamento dos mercados caso o conflito no leste europeu e sanções econômicas se estendam por mais tempo.

A diretora-executiva da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol), Marcella Cunha, ressaltou que as suspensões aplicadas por empresas do segmento em operações na Ucrânia e em algumas regiões vizinhas por tempo indeterminado já causam efeito nos serviços expressos, aqueles ligados à movimentação de pacotes, encomendas, correspondências e documentos. A



previsão da Abol, que reúne 30 grandes players nacionais e estrangeiros de diferentes cadeias produtivas do setor, é de que as consequências sejam significativas caso os conflitos se estendam por um longo período.

Os conflitos no leste europeu levaram operadores logísticos a reverem o destino de determinadas cargas. “Neste momento o foco dos operadores logísticos, cujos funcionários operam em portos, aeroportos, terminais logísticos, centros de distribuição, entre outros, da região, está na prestação de seus serviços apenas se feita de forma segura e, sempre que possível, sem interrupções”, disse Marcella.

A diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise, observa que a pandemia trouxe à mesa preocupações com respostas ágeis e melhoria tecnológica. Ela acrescenta que, passado o sufoco dos lockdowns no primeiro ano de pandemia, o que se vê é um novo cenário mundial, tanto nas relações profissionais como pessoais. “Estamos passando por dilemas existenciais e o primeiro deles é o retorno de uma guerra que nunca teve fim. O capítulo 'Ucrânia e Putin' é só mais um para preencher os próximos livros de história”, avaliou Luciana.

Ela também vê como dilemas o colapso ecológico, o qual já considera uma realidade, e a disrupção no campo das tecnologias. “A disrupção tecnológica se fundamenta nos dois primeiros: a guerra e o colapso ecológico. Me fazendo valer das palavras do professor Yuval Harari (autor da trilogia Homo Sapiens), a inteligência artificial (IA) mudará profundamente o mundo e suas relações a cada 10 anos – 2025/2035/2045/2055”, analisou. Luciana percebe que Estados Unidos e China já estão em uma espécie de ‘corrida armamentista’ pelo controle da IA.

Entre os riscos políticos, segundo Luciana, estão a ascensão das ditaduras digitais e seus regimes totalitários de controle, tendo em vista que a vigilância de governos estrangeiros por parte desses dois países já existe. “A inteligência artificial tomará decisões por nós e o grande perigo é a venda de um produto político que pode não ser bom para o Brasil, mas para as conveniências da China ou dos EUA”, comentou. Luciana considera que a guerra poderá afetar o agronegócio porque o Brasil é dependente do fertilizante, por exemplo, mas não afetará a necessidade de alimentar o povo chinês.

Para Luciana, quando existe projeto de Estado, mudanças de governo não afetam a infraestrutura. Ela citou as atuais concessões portuárias, rodoviárias e ferroviárias, que já existiam há tempos, e tiveram sequência no atual governo, capitaneadas pelo Ministério da Infraestrutura. “São projetos antigos, mas adormecidos nas gavetas do TCU (Tribunal de Contas da União) ou do próprio executivo e que foram solucionados”, destacou. Luciana lembrou que, há décadas, eram discutidas regras da cabotagem, a desestatização dos portos e as autorizações ferroviárias.

A diretora-executiva da ATP defende que ter uma capacidade de infraestrutura terrestre e aquaviária é crucial para o Brasil, que não depende exclusivamente do governo, mas principalmente do capital privado estrangeiro. Luciana destacou que, ano após ano, os players privados vêm mostrando apetite nos ativos brasileiros. “Em época de eleição, os investidores diminuem o ritmo apenas para esperar o próximo mandatário. Passado o pleito eleitoral, a vida se reinicia a todo vapor justamente porque nosso país é ‘commoditizado’. Vendemos comida, combustíveis e minério”, destacou.

Juliana Senna, sócia do escritório Kincaid Mendes Vianna, também observa que, para expansão da capacidade, a indústria marítima e portuária exige investimentos que não têm efeitos imediatos, mas que devem gerar uma expansão da capacidade no médio e longo prazo. “É o caso de leilões de arrendamentos, concessões e até as privatizações em um cenário mais de longo prazo”, projetou.

Juliana acrescentou que, em 2021, o Brasil bateu recordes de movimentação portuária com um aumento de 4,8% com relação a 2020, segundo dados do Ministério de Infraestrutura. A advogada

lembrou que a projeção é que, em 2022, seja observado um aumento em relação a 2021, motivado por investimentos privados nos portos e iniciativas do governo.

As empresas com atuação internacional filiadas à Abol suspenderam, por tempo indeterminado, as operações na Ucrânia e países vizinhos, como Belarus. O fechamento de escritórios na Ucrânia também integra as medidas de alguns operadores. A associação monitora diariamente as sanções comerciais e econômicas adotadas pelos países à Rússia, assim como o posicionamento oficial do governo brasileiro sobre os impactos dos conflitos no leste europeu na logística brasileira. Os produtores estão viabilizando a realocação das cargas.

Marcella contou que os exportadores estão renegociando seus contratos e buscando novos destinos, como Reino Unido, Europa e África, inclusive ajustando-se às exigências sanitárias que alguns deles impõem. “Trata-se de um momento em que o Brasil e as empresas devem rever a possibilidade de viabilizar a produção de fertilizantes internamente, ainda que as dificuldades naturais e de infraestrutura sejam um gargalo”, defendeu.

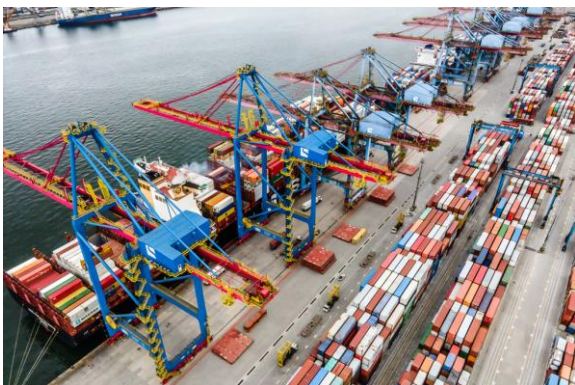
Entre os produtos exportados pelo Brasil à Rússia impactados pelo novo cenário nas últimas semanas, de acordo com a Abol, estão o amendoim e o frango com reduções de até -25% e de até -15%, respectivamente. Marcella explicou que esses produtos lideram a pauta brasileira de exportações no leste europeu. Nas importações, houve queda no fluxo de produtos como asfalto e agroquímicos em geral, especificamente fertilizantes. Como o volume de amendoim embarcado pelos operadores não é tão grande, os exportadores puderam se adiantar e segurar as exportações para Rússia e Ucrânia logo no início do conflito.

As cargas de amendoim e outros produtos ficaram paradas no Brasil, aguardando serem redirecionadas a novos destinos ou maior segurança e garantias para serem enviados à Rússia. Nesse sentido, ela chamou a atenção para a necessidade de revisão contínua das estratégias de ‘global sourcing’ (foco em fornecedores diferentes pelo mundo) para insumos, produtos e serviços, na tentativa de mitigar riscos em torno do negócio, principalmente em situações imprevisíveis e de incertezas, como a que o mundo vive agora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

AGENDA DE EXPANSÃO DO PORTFÓLIO CONTINUARÁ SENDO PRIORIDADE, DESTACA SANTOS BRASIL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11 Março 2022



Arquivo/Divulgação

Diretor de RI disse em teleconferência com investidores que empresa estuda mercados que considera resilientes e de crescimento duradouro. Áreas STS-10 e STS-11 estão no radar, mas não há decisão tomada.

O diretor econômico financeiro e de relações com investidores da Santos Brasil, Daniel Pedreira Dorea, disse, nesta sexta-feira (11), que a agenda de crescimento e expansão do portfólio da companhia continuará sendo prioridade, inclusive olhando para M&A's (fusões e aquisições). Ele destacou que existem algumas tratativas em andamento, em mercados que a empresa considera resilientes, de crescimento duradouro e que não necessariamente dependem do consumo doméstico. Segundo Dorea, o primeiro passo foi dado com o arrendamento de três terminais de graneis líquidos no Porto de Itaqui (MA), cuja demanda por combustíveis é puxada pelo agronegócio brasileiro.



Dorea disse que a companhia tem interesse em estudar e avaliar a área STS-10, considerando natural por ser um arrendamento destinado à movimentação de contêineres, DNA da empresa, e por estar localizado no Porto de Santos, onde o grupo opera o Tecon Santos e já conhece o ambiente de negócios. Ele ponderou que, na expectativa da companhia, ocorrendo esse leilão em 2022, esse ativo iniciaria operação entre 2027 e 2029, quando o complexo portuário santista já deverá ter uma base de volume que suporte mais uma capacidade de 1,5 milhão a 2 milhões de TEUs. “A Santos Brasil quer ser um provedor dessa capacidade que será demanda no final dessa década. Nos parece interessante a análise”, comentou durante teleconferência com analistas.

Em relação à competição e eventuais restrições à participação imposta a armadores (Maersk e MSC), o diretor acredita que muitas contribuições sobre o tema serão encaminhadas à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na consulta pública que está em andamento. Dorea disse que esse segmento de contêineres sempre teve um ambiente competitivo no Porto de Santos e que a empresa considera a concorrência salutar, desde que as condições sejam niveladas.

“Essa é uma discussão acontecendo a nível mundial porque há, como uma derivada da verticalização, uma preferência dada aos terminais próprios (dos armadores). É uma questão técnica com bases factuais e muitos fatos econômicos, inclusive paradigmas globais. Tenho certeza que a agência reguladora, órgãos antitruste irão analisar e o próprio governo promoverá um leilão equilibrado, com disputas balanceadas e justas”, avaliou.

Dorea acrescentou que a área STS-11 também aparece no radar por ser destinada a um segmento resiliente (grãos). Ele explicou que a área é relevante por estar ligada à atividade do agronegócio, cadeia que cresce, é sustentável, duradoura, pouco dependente da economia brasileira e está localizada no Porto de Santos. A avaliação é que o prazo entre a publicação e a realização do leilão, previsto para o final de março, é curto e vai exigir uma ‘força-tarefa’. “Vamos estudar. Não é decisão tomada, mas temos olhado e feito estudos não apenas da hinterlândia do porto de Santos (grãos), mas olhando o mapa Brasil como um todo. Estamos na fase de estudos, mas sem decisão tomada nesse sentido”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS OCORRE NESTA SEGUNDA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Março 2022

Debate será realizado em formato virtual, com participação e transmissão pela internet

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza nesta segunda-feira (14), às 10h, a segunda audiência pública sobre a concessão do Porto de Santos. O debate será exclusivamente virtual, transmitido pela internet, nos canais do Youtube da Agência e da Santos Port Authority (SPA).

A audiência pública faz parte da consulta pública sobre a desestatização da SPA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/03/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 034/2022
Página 55 de 55
Data: 14/03/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006