

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOS SHIPPING**

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

**Edição 036/2022  
Data: 16/03/2022**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
PARTE SUPERIOR DO FORMULÁRIO .....	4
VISÃO E COMUNICAÇÃO CONTRA AS INCERTEZAS .....	4
GUERRA LEVARÁ MERCADO DE PETRÓLEO A DÉFICIT, A MENOS QUE OPEP+ AMPLIE OFERTA, DIZ AIE .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>6</b>
ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR INSTALAÇÃO FLUTUANTE PARA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS EM MANAUS....	6
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>6</b>
ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL VAI TRANSFORMAR O BRASIL EM UM PAÍS MULTIMODAL, DIZ TARCÍSIO.....	6
CONSULTA VAI AJUDAR NO PROCESSO DE SELEÇÃO DE ADMINISTRADOR PARA FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA.....	7
CONCESSÕES À INICIATIVA PRIVADA VÃO AUMENTAR SEGURANÇA NO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO.....	8
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>8</b>
EDITORIAL - A HORA DAS FERROVIAS .....	8
HUB - CURTAS .....	9
<i>DIVIDIDO</i> .....	9
<i>PRAZO</i> .....	9
<i>VICE</i> .....	9
<i>PAULISTA</i> .....	9
ANTAQ DÁ MAIS UMA SEMANA PARA CONSULTA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS .....	9
OPERADORES RETOMAM NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ .....	10
COM INVESTIMENTO PRIVADO, FERROVIAS VÃO MOVIMENTAR 40% DAS CARGAS NO PAÍS .....	11
NAVIOS COM FERTILIZANTES TERÃO PRIORIDADE NOS PORTOS .....	12
NACIONAL - CONGRESSO DEVE DERRUBAR VETO AO REPORTO, AFIRMAM ASSOCIAÇÕES PORTUÁRIAS.....	13
LEGISLAÇÃO - REGULAÇÃO NO BRASIL E A LEI DAS AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS .....	15
OPINIÃO – FINANÇAS - ROADSHOW DA MISSÃO BRASIL EXPORT EM PORTUGAL: COMPARÁVEL A “UM IPO DE SUCESSO” .....	17
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>19</b>
STOLTHAVEN E COMPLEXO DO PECÉM SE UNEM PARA DESENVOLVER TERMINAL DE HIDROGÊNIO VERDE .....	19
PORTOS DO PARANÁ ANTECIPA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL NO PORTO DE PARANAGUÁ PARA O DIA 30 .....	19
SANTOS BRASIL BATE MAIS UM RECORDE DE OPERAÇÃO NO TERMINAL SABOÓ .....	20
JAPÃO DEMONSTRA OPERAÇÕES DE NAVIOS AUTÔNOMOS DE LONGA DISTÂNCIA .....	21
TERMINAIS PEDEM MAIS 30 DIAS DE CONSULTA SOBRE VENDA DO PORTO DE SANTOS.....	22
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>23</b>
BOLSONARO ESCALA PRESSÃO CONTRA SILVA E LUNA.....	23
A VERDADE SOBRE O NÍVEL DE PRODUÇÃO DAS REFINARIAS DA PETROBRAS, POR RODRIGO LIMA E SILVA .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>29</b>
'PRECISAMOS TER ALGUM MECANISMO TRIBUTÁRIO' PARA COMBUSTÍVEIS, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA .....	29
RÚSSIA CORRE O RISCO DE ENTRAR EM CALOTE DA DÍVIDA EXTERNA HOJE, PELA PRIMEIRA VEZ DESDE A REVOLUÇÃO DE 1917 .....	32
ESTADOS AVALIAM CORRIGIR PELA INFLAÇÃO VALOR DO DIESEL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS PARA DEFINIR ICMS ÚNICO.....	33
LIRA VOLTA A MIRAR NA PETROBRAS E ATACA POLÍTICA DOS COMBUSTÍVEIS: 'IMPORTANTE QUE RECUE O PREÇO' .....	34
BRASIL E EUA DIVERGEM SOBRE MEDIDAS PARA AUMENTAR OFERTA DE FERTILIZANTES NO MUNDO, AFETADA PELA GUERRA NA UCRAÍNA.....	35
COM FINANCIAMENTO EUROPEU, NEOENERGIA VAI INAUGURAR COMPLEXOS SOLAR E EÓLICO NESTE ANO NO BRASIL.....	37
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>38</b>
EXECUTIVOS BRASILEIROS SÃO MAIS PREOCUPADOS COM SUSTENTABILIDADE QUE A MÉDIA GLOBAL, DIZ PESQUISA .....	38
MOURÃO APOSTA EM REDUÇÃO DOS PREÇOS DA PETROBRAS E CHAMA ALTA DO PETRÓLEO DE 'HISTERIA' .....	40
COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	41
BOLSONARO: É IMPAGÁVEL O PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS NO BRASIL.....	42
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>43</b>
ADM INAUGURA CENTRO DE INOVAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA .....	43
GOVERNO VAI CORTAR 0,38% DO IOF NOS EMPRÉSTIMOS A MICRO E PEQUENAS EMPRESAS .....	43



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 036/2022  
Página 3 de 53  
Data: 16/03/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

DIRETORES DA SHELL SÃO PROCESSADOS POR 'NÃO PREPARAR' A EMPRESA PARA NET ZERO .....	45
EM SITUAÇÃO DELICADA, PRESIDENTE DA PETROBRAS É CRITICADO PELA ALA MILITAR .....	46
IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES CRESCER 20% EM 2021, AFIRMA ANDA.....	47
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>48</b>
SUAPE ESPERA DAR PONTAPÉ PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE ATÉ FINAL DE 2022.....	48
CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RIO DE JANEIRO PARTICIPARÁ DA NAVALSHORE 2022.....	49
AÇU TERÁ NOVO PÁTIO DE ARMAZENAGEM EM PARCERIA COM MINAS GUSA.....	50
PARALISAÇÃO DE HIDROVIAS AFETA CREDIBILIDADE DO MODAL, DIZ ABANI .....	51
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>52</b>
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	53



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### PARTE SUPERIOR DO FORMULÁRIO

#### VISÃO E COMUNICAÇÃO CONTRA AS INCERTEZAS

O que planejamos para o Porto de Santos hoje certamente será o que nos levará ao futuro do complexo portuário

*Por: Maxwell Rodrigues*



**Foto: Divulgação**

A visão de futuro foi o diferencial do passado que nos trouxe ao presente. Seguindo essa linha de raciocínio, o que planejamos para o Porto de Santos hoje certamente será aquilo que nos levará ao futuro do complexo portuário.

Contudo, apesar da alta demanda de infraestrutura portuária, como acessos e modal ferroviário, o sistema não permite que toda carência seja resolvida em um curto espaço de tempo ou de uma vez só. Vejamos: a tão esperada malha ferroviária ainda não decolou no Porto e alguns atores ainda atuam para que isso não ocorra.

Com um mundo veloz e situações cotidianas que afetam todo o globo, como a pandemia e a guerra da Rússia contra a Ucrânia, decidir já não é a questão e fazer torna-se condição de sobrevivência. Já não temos a pera ferroviária na Margem Direita e as commodities dependem deste modal. Não ajustamos o frete de retorno ferroviário e tínhamos uma expectativa que isso se resolveria com os fertilizantes. Hoje, é uma incerteza.

Com cenários que mudam constantemente, o País precisa entender que a execução de decisões estratégicas não pode levar mandatos e mais mandatos dos nossos governantes para ocorrer. Precisamos dar continuidade àquilo que foi planejado, seja em qualquer governo, com ambições que foquem no negócio e não na política.

Vejam os terminais da Ponta da Praia e os que dependem da travessia do trem por todo o Porto. Óbvio que isso era uma estratégia do passado, planejada e que afetou o futuro. Os planos daquela ocasião não foram colocados em prática em sua totalidade e isso alterou a relação do Porto com a Cidade.

Outra grande miopia envolve os cruzeiros, que perderam a prioridade até de atracação no cais santista e vivemos uma promessa de mudança do atual terminal para outro local. Será? Por qual motivo? Quando? Até berço de atracação é limitado aos cruzeiros no maior porto da América Latina.

Temos alta dependência de fertilizantes do mercado internacional e estamos planejando investir mais e mais em armazenamento e movimentação deles no Porto, mas uma boa pergunta é: por que o produto não é produzido no País ao invés de se criar uma dependência externa tão grande?

Para tudo isso, comunicar bem é essencial. “O maior problema com a comunicação é que normalmente nós não ouvimos para entender. Ouvimos para responder. Quando ouvimos com curiosidade, não ouvimos com a intenção de responder, ouvimos o que está por trás das palavras”, já dizia Roy T. Bennett.

Esse comportamento é claro no nosso setor portuário, onde muitas vezes a falta de comunicação eficiente faz com que os envolvidos sempre reajam em vez de entender. As mídias sociais ajudam e muito a distorcer aquilo que é falado por quem está planejando. Na verdade, foram feitas não para esse tipo de comunicação, mas sim para o factual social - e não o empresarial. Hoje, as mídias sociais estão poluídas com milhares de informações e o uso de IoT (robôs) faz com que as pessoas tenham a percepção somente daquilo que elas gostam e querem ver, reagindo em vez de entender e fazer com que o debate seja de alto nível.

Ao abrir minhas mídias sociais, diariamente, vejo inúmeros posts sobre a desestatização, mas aprofundamos esse debate como deveríamos? Ou isso é propaganda? Quem sabe um bom oftalmologista e um bom fonoaudiólogo sejam a solução. Será?

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/03/2022*

### **GUERRA LEVARÁ MERCADO DE PETRÓLEO A DÉFICIT, A MENOS QUE OPEP+ AMPLIE OFERTA, DIZ AIE**

Agência estima que 3 milhões de barris de petróleo da Rússia deixem os mercados globais a partir de abril

*Por: Estadão Conteúdo*



***AIE diz que os mercados de energia estão diante da maior crise de oferta em décadas Foto: Pixabay***

A invasão da Ucrânia pela Rússia e as consequentes sanções impostas ao petróleo russo vão pesar na economia global e levar o mercado da commodity a uma situação de déficit, a menos que grandes produtores ampliem sua oferta, segundo avaliação da Agência Internacional de Energia (AIE).

Em relatório mensal publicado nesta quarta-feira, a AIE diz que os mercados de energia estão diante da maior crise de oferta em décadas, que poderá resultar em mudanças duradouras.

A AIE estima que a guerra no Leste Europeu poderá fazer com que 3 milhões de barris por dia (bpd) de petróleo da Rússia deixem os mercados globais a partir de abril. A agência cortou sua previsão para a oferta global em 2022 em 2 milhões de bpd, a 99,5 milhões de bpd, com base no que a Opep+ - formada pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e aliados - concordou em produzir. Pelos cálculos da AIE, a oferta da Opep+ está 1,1 milhão de bpd abaixo de sua meta.

De acordo com a AIE, países que integram o grupo estão prontos para liberar mais petróleo de suas reservas, se necessário, e a crise de energia provocada pelo conflito russo-ucraniano deverá acelerar a transição energética para fontes renováveis.

Ainda no relatório, a AIE também reduziu sua previsão de aumento na demanda global por petróleo este ano, de 3,2 milhões de bpd para 2,1 milhões de bpd.

A AIE informou também que os estoques de petróleo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sofreram redução de 22,1 milhões de barris em janeiro, a 2,62 bilhões de barris, atingindo o menor nível em quase oito anos. Dados preliminares sugerem que houve nova queda em fevereiro, de 29,8 milhões de barris. Fonte: Dow Jones Newswires.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/03/2022*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR INSTALAÇÃO FLUTUANTE PARA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS EM MANAUS

Localizada na Baía do Rio Negro, a estrutura comercializará óleo diesel e gasolina destinados a embarcações da navegação interior

A ANTAQ autorizou a empresa A.M.C de Menezes a operar, integralmente, a instalação flutuante de apoio denominada Pontão Bons Amigos, localizada nas proximidades da Baía do Rio Negro, em Manaus (AM). A instalação é registrada, servirá de apoio ao transporte aquaviário e movimentará combustíveis. A autorização foi publicada nesta quarta-feira (16) no Diário Oficial da União. Acesse aqui.

A estrutura Pontão Bons Amigos comercializará óleo diesel e gasolina destinados às embarcações da navegação interior, entre elas canoas, expressos, botes e barcos pesqueiros. O empreendimento ocupa uma área total de 533,66 metros quadrados.

Conforme a descrição da infraestrutura e superestrutura da instalação, trata-se de uma balsa adaptada para realizar a atividade de posto de combustível flutuante. A embarcação tem as seguintes dimensões: 27,20m (comprimento); 4,36m (boca); e 1m (calado). Sua Tonelagem de Porte Bruto (TPB) é de 18.583 toneladas.

#### Saiba mais

A instalação possui duas bombas de abastecimento com capacidade de 120 litros/min e uma com capacidade de 70 litros/min. Além disso, dispõe de maquinário próprio para fornecimento geral de energia.

**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:** 16/03/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL VAI TRANSFORMAR O BRASIL EM UM PAÍS MULTIMODAL, DIZ TARCÍSIO



Em palestra, ministro da Infraestrutura afirma que objetivo será alcançado com combinação de concessões, renovações antecipadas de contratos e regime de autorizações ferroviárias

**Tarcísio: transporte ferroviário deve representar 40% do transporte de cargas em 2035 - Foto: Ricardo Botelho/MInfra**

A criação do Pro Trilhos, para estimular a abertura de ferrovias e a entrada de mais operadores no setor, as renovações antecipadas e o programa de



concessões vão transformar o Brasil em uma nação multimodal, com uma matriz de transporte mais equilibrada, sustentável e barata. A avaliação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante palestra de abertura do Seminário Pro Trilhos, realizado nesta terça-feira (15) em São Paulo.

O evento reuniu representantes de empresas que já receberam autorização federal para implantarem seus projetos de estradas de ferro no país, além de responsáveis por concessões ferroviárias e integrantes de entidades internacionais convidadas a apresentar a experiência adotada por seus países na gestão de ferrovias. Conforme explicou o ministro, o regime de autorizações ferroviárias previsto no Marco Legal das Ferrovias resultará, dentro de poucos anos, no aumento da participação do modal na logística nacional de transportes.

“O Brasil agora vai ser um país ferroviário, um país multimodal, e o reflexo é ter uma matriz de transporte mais equilibrada, mais sustentável e mais barata. O Brasil vai ser eficiente do ponto de vista logístico, com frete mais baixo e com produtor mais competitivo”, disse o ministro. Atualmente, as ferrovias transportam aproximadamente 20% das cargas brasileiras. A expectativa é que o percentual chegue a 40% até 2035.

### **Investimentos**

Tarcísio explicou que, desde setembro, o Ministério da Infraestrutura recebeu, no âmbito do programa Pro Trilhos, 80 pedidos de abertura de empreendimentos ferroviários privados pelo país. Desse total, 27 tiveram a tramitação concluída, resultando em assinatura de contratos, os quais possibilitarão aos proponentes buscar os devidos licenciamentos, desenvolver projetos de engenharia e partir para a construção das novas ferrovias.

As empresas, ao longo deste ano, devem se concentrar em viabilizar a execução dos projetos autorizados. “Só com esses 27 projetos já autorizados, estamos falando em mais de R\$ 133 bilhões em investimentos previstos e quase 10 mil quilômetros de novos trilhos somados à malha ferroviária existente no país para facilitar o escoamento de cargas minerais, agrícolas e containerizadas”, disse o ministro.

O Seminário Pro Trilhos foi uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura, realizado em parceria com a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A e com apoio institucional da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). O evento inaugurou a programação da 22ª NT Expo – Negócios nos Trilhos, principal evento do setor metroferroviário da América Latina: a programação segue até quinta-feira (17).

*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 16/03/2022*

### **CONSULTA VAI AJUDAR NO PROCESSO DE SELEÇÃO DE ADMINISTRADOR PARA FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA**

Interessados têm até 21 de março para enviar contribuições ao Governo Federal. Depois dessa fase, será publicado o edital do processo seletivo

O Governo Federal abriu nesta segunda-feira (14) a fase de consulta pública sobre o processo seletivo para escolha do administrador do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável (FDIRS). Trata-se de mecanismo voltado à estruturação de projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) da União, estados e municípios.

Os interessados têm até o próximo dia 21 para encaminhar suas contribuições. A proposta de seleção e o campo para participar estão disponíveis na plataforma Participa Mais Brasil. Depois de encerrada essa fase, estão previstas as seguintes etapas: publicação do edital, seleção para escolha da instituição financeira vencedora e elaboração do regulamento do FDIRS.



O Ministério da Infraestrutura (MInfra) integra o Conselho do FDIRS, junto com o Ministério do Desenvolvimento Regional, a Casa Civil e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia.

*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 16/03/2022*

## CONCESSÕES À INICIATIVA PRIVADA VÃO AUMENTAR SEGURANÇA NO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO

Ministro da Infraestrutura participou de congresso organizado por associação que representa as vítimas de desastres aeronáuticos

“Estamos conduzindo o maior plano de concessão da nossa história, fundamental para trazer investimentos e melhorias que vão fazer a diferença para os passageiros. Nossa missão é fazer com que o brasileiro voe mais, mas com segurança”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ao participar da abertura do congresso “Gerenciamento de Crise e a Assistência aos Familiares de Vítimas em Eventos Traumáticos”, uma realização da Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapavaa), em São Paulo.

De 2019 para cá, o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, concedeu 81 ativos à iniciativa privada, garantindo R\$ 89,81 bilhões em investimentos durante a duração dos contratos. Deste total, 34 são aeroportos. Até o fim de 2022, outros 15 terminais serão leiloados. Entre eles, o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. “Precisamos também aperfeiçoar as nossas normas e torná-las mais aderentes à regulação, à política internacional de assistência imediata a familiares e vítimas de eventos traumáticos”, disse Tarcísio.

*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 15/03/2022*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

## EDITORIAL - A HORA DAS FERROVIAS

O setor ferroviário no Brasil vive um momento extremamente positivo, certamente sua fase mais promissora neste século. E a maior prova disso está na declaração dada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, na tarde de ontem, na abertura do seminário Pro Trilhos, evento realizado juntamente com a 26ª Intermodal South America 2022, na cidade de São Paulo.

Falando para uma platéia formada por profissionais do setor de transportes, especialmente do segmento ferroviário, Tarcísio destacou que, com a atual política de autorizações a empreendimentos privados de seu ministério, as ferrovias vão ampliar sua infraestrutura e terão condições de ampliar sua participação no transporte de cargas do País dos atuais 20% para 40% nos próximos 13 anos.

Modal relativamente mais econômico e de menor impacto ambiental do que o rodoviário, que hoje responde pela maior parcela da matriz de transportes, o ferroviário passou décadas deixado de lado, sendo sucateado. Mas no final do século passado, iniciou um lento processo de revalorização. Essa recuperação teve seu auge no último ano, quando o Ministério da Infraestrutura conseguiu modernizar o marco legal do segmento, possibilitando que empreendimentos ferroviários pudessem ser liberados a partir de uma autorização, sem a necessidade de concessões e licitações.

Com a mudança legal, o Governo deu um novo impulso às ferrovias. Mas principalmente, mostrou que aprendeu uma valiosa lição. Mais importante do que construir a infraestrutura demandada



pelo País, o poder público deve criar as condições, dando incentivos e eliminando barreiras, para que a iniciativa privada faça o investimento necessário. Tal postura tem sido adotada também em outros setores. Que essa prática assim permaneça.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 16/03/2022

### HUB - CURTAS

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

#### **DIVIDIDO**

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, candidato do presidente Jair Bolsonaro ao Governo de São Paulo, disse, ontem, que ainda não decidiu a qual partido irá se filiar, para disputar as eleições deste ano. Ele trabalha com duas opções, o PL, que tem Bolsonaro como filiado, e o Republicanos. “Teremos de definir nos próximos dias. Obviamente que o PL é muito importante, é o partido do presidente. Ter o mesmo número do presidente é muito legal. Mas o Republicanos é um ótimo partido também”, afirmou, durante coletiva de imprensa, logo após participar da solenidade de abertura do NT Expo, na tarde de ontem, no primeiro dia da feira Intermodal South America, na cidade de São Paulo.

#### **PRAZO**

De acordo com a legislação eleitoral, para concorrer nas eleições de outubro, Tarcísio Gomes de Freitas deve se filiar a um partido até 5 de abril.

#### **VICE**

O titular da pasta federal da Infraestrutura também ainda não definiu quem será seu vice. O ideal seria uma chapa com um nome do PL e outro do Republicanos. A resposta, segundo ele, será deixada para “o último momento”. Nos últimos dias, vem ganhando força o nome da coronel da Polícia Militar Helena Reis, do Republicanos. Ela foi a primeira mulher negra a assumir um cargo no primeiro escalão do Governo do Estado - em 2017, tornou-se chefe da Casa Militar.

#### **PAULISTA**

Na coletiva de ontem, Tarcísio também foi questionado sobre não ser paulista e desejar disputar o Governo do Estado. “Sobre isso de ser paulista, sinceramente, ninguém está ligando pra isso. Pessoal quer saber se esse cara tem condição de resolver o problema”, respondeu.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 16/03/2022

### **ANTAQ DÁ MAIS UMA SEMANA PARA CONSULTA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS**

Empresários haviam pedido mais tempo para analisar projeto de concessão do principal porto do Brasil

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



**ABTP havia pedido mais 30 dias para estudar plano de desestatização do complexo marítimo santista**

**Governo Federal pretende realizar o leilão para a concessão do Porto de Santos até o final do ano**

A comunidade portuária terá mais uma semana, até o próximo dia 23, para apresentar contribuições e comentários

ao processo de desestatização do Porto de Santos. O novo prazo foi aprovado ontem pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que coordena o projeto de privatização. A decisão do órgão deve ser publicada na edição de hoje do Diário Oficial da União.

A prorrogação do prazo da consulta pública sobre a desestatização do Porto havia sido pedida oralmente, pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), na última segunda-feira, durante a segunda audiência pública sobre essa privatização. Mas a proposta era de que o setor tivesse mais 30 dias, não uma semana. Originalmente, as contribuições deveriam ser encaminhadas ao órgão regulador até hoje.

O pleito da comunidade portuária para a ampliação do prazo foi a manchete do BE News na edição de ontem. A reportagem destacou a manifestação do próprio diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, na audiência pública de segunda-feira. Na ocasião, ele comentou que “uma grande preocupação que nós temos nesse momento, obviamente, além de todo o modelo, é quanto ao conflito de interesses e à segurança jurídica às dezenas de terminais hoje já existentes. Mas, diante de toda essa complexidade, esse prazo de 45 dias (o período original) para uma análise bem detalhada é bastante exíguo”.

Na audiência pública, a argumentação de Jesualdo foi apoiada pelo presidente executivo da Associação Nacional de Usuários do Transporte de Carga (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez. Ele disse que “(a desestatização de Santos) é uma questão complexa, difícil e muitas vezes se passam dois ou três anos para fazer estudos e modelos”.

O pedido havia preocupado o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni. Na audiência de segunda-feira, ele destacou que, apesar do pedido, o cronograma do processo de desestatização deveria ser respeitado. Pelos planos do Governo, até o final deste ano, as contribuições obtidas a partir das audiências públicas devem ser analisadas, o processo será apresentado ao Tribunal de Contas da União (TCU) para avaliação, a Corte dará sua resposta, o edital de concessão será publicado e o leilão da desestatização, realizado. O próprio Ministério admite que essa programação não deixa muito espaço para eventuais atrasos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 16/03/2022**

## OPERADORES RETOMAM NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Transporte de cargas nos dois rios ficou suspenso por quase sete meses  
Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)



GOVERNO DO ESTADO/DIVULGAÇÃO

### **Hidrovia Tietê-Paraná forma corredor multimodal ligando zonas agrícolas ao Porto de Santos**

Após quase sete meses suspensa, a navegação na Hidrovia Tietê-Paraná foi retomada ontem. Segundo informações da Agência Nacional de Águas e do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, inicialmente, apenas navios com calado até 2,4 metros foram autorizados para utilizar a via. A expectativa é que, a partir do dia 30, as embarcações com calado de Operadores retomam navegação na Hidrovia Tietê-Paraná 2,7 metros sejam liberadas.

A atividade hidroviária na Tietê-Paraná foi interrompida em 26 de agosto do ano passado, devido à crise hídrica que deixou reservatórios e rios com volumes baixos.

Estratégica para o escoamento de cargas da Região Centro-Oeste e do Interior de São Paulo até o Porto de Santos, a hidrovia tem 2.400 quilômetros de extensão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/03/2022

## COM INVESTIMENTO PRIVADO, FERROVIAS VÃO MOVIMENTAR 40% DAS CARGAS NO PAÍS

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



**PROJEÇÃO É DO MINISTRO DA INFRAESTRUTURA, TARCÍSIO GOMES DE FREITAS, QUE DESTACA AVANÇOS DO SETOR. “O BRASIL AGORA VAI SER UM PAÍS FERROVIÁRIO, UM PAÍS MULTIMODAL”, AFIRMA**

*“O protagonismo da iniciativa privada está fazendo a diferença em prol da infraestrutura do Brasil”, disse o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, durante o NT Expo – Negócios nos Trilhos, em São Paulo*

As ferrovias devem aumentar sua participação no transporte de cargas, no Brasil, dos atuais 20% para 40% até 2035, como resultado dos

investimentos da iniciativa privada no setor. A projeção é do Governo Federal e foi apresentada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ontem, na abertura do Seminário Pro Trilhos, na 22ª NT Expo – Negócios nos Trilhos. O evento, que está sendo realizado juntamente com a 26ª Intermodal South America 2022, no São Paulo Expo, na cidade de São Paulo, terminará amanhã.

Em sua apresentação, o ministro falou sobre os avanços do programa Pro Trilhos - que permite ao empreendedor construir e operar ferrovias a partir de autorizações do Ministério, sem a necessidade de licitações ou concessões. Tarcísio enfatizou a importância da participação da iniciativa privada no desenvolvimento da matriz de transportes do País. “Quanto mais atuante for a iniciativa privada, quanto mais atuante forem as lideranças, melhor vai ser o desempenho dos governos”, disse ele. “O protagonismo da iniciativa privada está fazendo a diferença em prol da infraestrutura do Brasil”, afirmou.

“O Brasil agora vai ser um país ferroviário, um país multimodal, e o reflexo é ter uma matriz de transporte mais equilibrada, mais sustentável e mais barata. O Brasil vai ser eficiente do ponto de vista logístico, com frete mais baixo e com produtor mais competitivo”, disse o ministro. Atualmente, as ferrovias transportam aproximadamente 20% das cargas brasileiras. A projeção do Governo é aumentar essa participação para 40% nos próximos 13 anos.

Tarcísio Gomes de Freitas explicou que, desde setembro do ano passado, o Ministério da Infraestrutura recebeu, no âmbito do programa Pro Trilhos, 80 pedidos de abertura de empreendimentos ferroviários privados pelo País. Desse total, 27 tiveram a tramitação concluída e aprovada, resultando em assinatura de contratos, os quais possibilitam aos proponentes buscar os devidos licenciamentos, desenvolver projetos de engenharia e partir para a construção das novas ferrovias.

“Só com esses 27 projetos já autorizados, estamos falando em mais de R\$ 133 bilhões em investimentos previstos e quase 10 mil quilômetros de novos trilhos somados à malha ferroviária existente no País para facilitar o escoamento de cargas minerais, agrícolas e containerizadas”, disse o ministro.

“Se saírem 10 mil, 15 mil quilômetros de ferrovias, é mais do que nós fizemos durante a nossa história toda recente”, declarou Tarcísio de Freitas em coletiva de imprensa após sua apresentação no seminário, ao ser questionado sobre os números projetados pelo Governo Federal.

Esses 27 empreendimentos cruzam 14 estados e o Distrito Federal, tendo por origem ou destino Pará, Bahia, Maranhão, Pernambuco, Piauí, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina.

O Seminário Pro Trilhos é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura, realizada em parceria com a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A e com apoio institucional da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). O evento inaugurou a programação da 22ª NT Expo – Negócios nos Trilhos, principal evento do setor metroferroviário da América Latina: a programação segue até amanhã.



Tarcísio Gomes de Freitas está em suas últimas semanas no cargo de ministro. Ele deve deixar a função no próximo dia 31, para se dedicar à campanha para o Governo do Estado de São Paulo, projeto no qual tem o apoio do presidente Jair Bolsonaro.

**O Brasil agora vai ser um país ferroviário, um país multimodal, e o reflexo é ter uma matriz de transporte mais equilibrada, mais sustentável e mais barata. O Brasil vai ser eficiente do ponto de vista logístico, com frete mais baixo e com produtor mais competitivo” TARCÍSIO DE FREITAS ministro da Infraestrutura**

### PRO TRILHOS

O Programa de Autorizações Ferroviárias, o Pro Trilhos, foi criado por meio da Medida Provisória nº 1.065/21, que instaura o instituto da outorga por autorização para o setor ferroviário, permitindo a livre iniciativa no mercado ferroviário para construção e operação de ferrovias, ramais, pátios e terminais ferroviários.

O Pro Trilhos visa aumentar a atratividade do setor privado para realizar investimentos em ferrovias, sejam elas greenfields (novos empreendimentos – ferrovias executadas a partir do “zero”) ou brownfields (empreendimento que utilizará ferrovia já existente, pelo menos em parte da extensão desejada).

Desse modo, há a liberdade de transportadores, operadores logísticos e indústria em requisitar autorização ferroviária para construção e operação. Abre-se um campo para a verticalização da cadeia de suprimentos e aumento da malha ferroviária brasileira.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/03/2022

### NAVIOS COM FERTILIZANTES TERÃO PRIORIDADE NOS PORTOS

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



**Navios com fertilizantes que chegarem aos portos brasileiros não enfrentarão filas para descarregar**

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, disse ontem, durante o seminário Pro Trilhos, na 22ª NT Expo – Negócios nos Trilhos, em São Paulo, que o Governo Federal montou um esquema especial nos portos do País para receber fertilizantes. Os navios que chegarem ao Brasil com a mercadoria não vão precisar enfrentar filas para

descarregar.

O Brasil importa 85% dos fertilizantes que utiliza na produção agrícola, sendo que 24% vêm da Rússia, que está em guerra com a Ucrânia e é a principal fornecedora do país.

Em visita ao Porto de Santos, no último dia 3, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, comentou sobre o planejamento para receber os fertilizantes importados. Na ocasião, Piloni esteve na área onde será instalado o futuro terminal de celulose da Eldorado Brasil.

“Já montamos um esquema nos portos que vão receber fertilizantes, para que essa descarga seja feita da forma mais rápida possível. Temos um trabalho coordenado do Ministério da Agricultura com o Ministério da Infraestrutura para que a gente não tenha navio de fertilizante parado em fila”, afirmou o ministro Tarcísio de Freitas. “Não vamos deixar faltar insumo para o nosso produtor”, ressaltou.

Entre os tipos de fertilizantes, os compostos de nitro gênio, fósforo e potássio são os mais utilizados pelo setor do agronegócio para nutrir as plantações.

### COMBUSTÍVEIS

O ministro disse ainda que o Governo está estudando várias possibilidades para combater a alta dos combustíveis no País, principalmente a dos derivados do petróleo. De acordo com Tarcísio, entre as alternativas estão ações tributárias, como mudanças no ICMS, e cambiais.

“Uma medida que já tinha sido pensada lá atrás, que poderia amenizar a questão do preço, é a questão tributária. E já foi aprovada um PLP (projeto de lei complementar) que mexe na incidência de tributos, muda a lógica do ICMS”, disse.

O titular da pasta da Infraestrutura disse que outra forma de atuar no preço do combustível é manter o câmbio estabilizado e fazer com que “o câmbio ceda”. “Você está tendo muito fluxo de recursos para o Brasil. Então se você mantém aí uma autoridade fiscal, você vai ver o câmbio cedendo, e isso vai interferir no preço de combustível”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/03/2022

### NACIONAL - CONGRESSO DEVE DERRUBAR VETO AO REPORTO, AFIRMAM ASSOCIAÇÕES PORTUÁRIAS

Continuidade do regime de isenção fiscal foi barrada pelo presidente Jair Bolsonaro. Mas parlamentares podem retomar benefício

Por TALES SILVEIRA [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)

***“Entendemos que havia uma preocupação em relação à Lei de Responsabilidade Fiscal. Mas pontuamos que tudo isso será solucionado dentro da Reforma Tributária, que já está em tramitação no próprio Congresso”***

JESUALDO SILVA diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)



***O programa Reporto prevê isenções tributárias na importação de peças e equipamentos para a modernização dos setores portuário e ferroviário***

Associações empresariais portuárias estão otimistas em relação à derrubada do veto presidencial do Reporto no Congresso. O motivo é a sinalização de lideranças



parlamentares em apoio à manutenção do regime de isenção fiscal até dezembro de 2023.

De acordo com o diretor- -presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, lideranças tanto da Câmara quanto do Senado indicaram para a entidade a derrubada do veto ao Reporto. "Conversamos com as diversas lideranças das duas Casas e todos se mostraram sensíveis à nossa causa. Também afirmaram que deverão buscar a derrubada deste veto nesta semana", disse.

O Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados no setor portuário. Depois, esse benefício foi ampliado para o setor ferroviário. O programa, porém, foi encerrado no fim de 2020. Mas, durante a tramitação do projeto de lei que criava o programa de incentivo à navegação de cabotagem, o BR do Mar, o deputado João Carlos Soares Gurgel, o Sargento Gurgel (PSL-RJ), incluiu no texto uma emenda que prorrogava o Reporto para 31 de dezembro de 2023. O texto do BR do Mar foi aprovado, mas, em janeiro deste ano, o presidente Jair Bolsonaro vetou o dispositivo do Reporto.

O argumento apresentado para vetar o benefício teve como base a Lei de Responsabilidade Fiscal. Segundo o veto do Governo, a "proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois implicaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias".

O diretor-presidente da ABTP afirmou que esse ponto era o principal argumento de preocupação das lideranças. Contudo, os líderes entenderam que, com a aprovação da Reforma Tributária, o Reporto não incorrerá em renúncias de receitas para o Governo. "Entendemos que havia uma preocupação em relação à Lei de Responsabilidade Fiscal. Mas pontuamos que tudo isso será solucionado dentro da Reforma Tributária, que já está em tramitação no próprio Congresso", falou.

Quem também confirma o apoio de senadores e deputados federais à derrubada do veto é o diretor-presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Sérgio Aquino. Ele afirma que a entidade vem conversando com os parlamentares para explicar a importância do programa Reporto no País. "Estive no Congresso ao longo desse período conversando com diversos líderes. Posso garantir que todos se comprometeram a movimentar suas bancadas para derrubar. Ainda temos mais reuniões até o dia das votações, mas já estamos otimistas em relação a manutenção do Reporto", comentou.

Aquino argumenta ainda que outro ponto importante para o otimismo em relação à derrubada do veto é o fato de que o Governo não deverá fazer oposição a isso. No dia 7 de fevereiro, o presidente Jair Bolsonaro recebeu uma comitiva do setor portuário para debater o Reporto. No encontro, o líder do Executivo afirmou que não vai se opor à sua rejeição no Congresso.

"Um ponto muito importante para estarmos com todo esse otimismo em relação ao Reporto é o fato de que o Governo não deverá se opor à derrubada. Acreditamos que essa sinalização demonstra que eles mesmos entendem o quanto o programa é vital para a modernização e ampliação desses setores no país", explicou Sérgio Aquino.

### **ARTICULAÇÕES**

No Senado, quem está à frente das articulações para a manutenção do Reporto é o presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes (PL-MT). Conforme apurou o BE News, Fagundes já arrematou diversos parlamentares para derrubar o veto. A ideia é que um acordo seja construído até amanhã, quando o Congresso se reúne para analisar 31 vetos presidenciais.



A Redação entrou em contato com lideranças do Senado e da Câmara. Segundo o líder do bloco União, Elmar Nascimento (BA), as discussões sobre os vetos ainda não foram realizadas. "Não sei (se será derrubado). Não discutimos ainda", disse.

O líder do PSDB no Senado, Izalci Lucas (DF), também afirmou que ainda não foram feitas deliberações sobre os vetos. A tendência é que as definições do partido aconteçam até o fim desta quarta-feira (16).

### TRIP FERROVIAS E FGIE

Além do Reporto, o Congresso deve analisar outros vetos presidenciais relativos à infraestrutura. Entre eles, está o veto parcial à nova lei que estabelece critérios de outorga de autorização para o setor de transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP). Nesse caso, foi vetado o dispositivo que revoga a cobrança anual de R\$ 1,8 mil, como "taxa de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura" para cada ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou de permissão outorgada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Outros vetos importantes envolvem a Lei 14.273/2021 – a Nova Lei das Ferrovias – que permite à União autorizar a exploração de serviços de transporte ferroviário pelo setor privado, em vez de usar concessão ou permissão. No texto, foi barrado o dispositivo que determina que os requerimentos de autorização para a exploração de ferrovias em regime privado fossem acompanhados dos respectivos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).

Outros vetos que também devem ser analisados têm relação com a Lei 14.227/2021, que permite a utilização do Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE) para o desenvolvimento de projetos de concessão e parcerias público-privadas da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios. Um dos vetos está no dispositivo que trata da administração do FGIE, hoje feito pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF). O texto permitia que o fundo também pudesse ser administrado por instituição financeira selecionada por chamada pública.

Além disso, quando o projeto fosse executado no Norte e no Nordeste, a administração e a representação judicial e extrajudicial ficariam a cargo, respectivamente, dos bancos regionais Basa (Banco da Amazônia) e BNB (Banco do Nordeste).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/03/2022**

### LEGISLAÇÃO - REGULAÇÃO NO BRASIL E A LEI DAS AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS

**Por MARIO POVIA Diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) [opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)**

A atividade de regulação no Brasil experimentou um novo patamar de relevância a partir de uma agenda de privatização de empresas estatais e concessão de serviços públicos, levada a efeito em meados da década dos anos de 1990.

Há que se constatar que, embora a atividade regulatória não fosse totalmente estranha às atribuições afetas ao Estado Brasileiro - eis que, por exemplo, o sistema financeiro nacional já era fortemente regulado por meio do Banco Central do Brasil -, foi a reboque de uma política pública pautada na desestatização que tal atividade passou a ganhar corpo, mediante a publicação de uma série de leis criando as chamadas agências reguladoras federais, sob a forma de autarquias em regime especial.

Setores como energia elétrica, água, óleo e gás, telecomunicações, transportes, mineração, audiovisual, saúde suplementar e vigilância sanitária, passaram a contar com a tutela dessas



autarquias, cujas atividades, por vezes, não são muito bem compreendidas por grande parte da população brasileira.

Atividades como a formulação de políticas públicas, planejamento setorial e execução de obras de infraestrutura a cargo do poder público, estão reservadas às competências do poder executivo, portanto, no âmbito do respectivo ministério e de empresas públicas a ele vinculadas, cabendo às agências reguladoras assegurar a sua implementação.

Nesse adequado desenho burocrático, portanto, é fundamental que se entenda que as agências reguladoras, ao contrário dos ministérios, são órgãos de Estado e não de governo, devendo ser, por isso mesmo, dotadas de autonomia e independência.

Merece destaque, ainda, a atribuição detida pelas agências reguladoras no sentido de harmonizar os interesses em seus segmentos de atuação, de um lado zelando por um ambiente de negócios que permita aos empreendedores auferirem os retornos financeiros almejados mediante a prestação do serviço adequado, viabilizando assim seus investimentos, noutro lado tutelando o interesse dos usuários responsáveis por tomar e remunerar a preços justos os serviços regulados, sempre fazendo valer a política pública formulada pelo governo.

Manter o equilíbrio entre esses atores se constitui, efetivamente, na arte de regular.

Mas a competência das agências reguladoras não para por aí, eis que são dotadas de “poder de polícia” para fiscalizar e punir condutas abusivas, lesivas à concorrência, descumprimentos contratuais e tudo o mais que não atenda aos requisitos do chamado “serviço adequado”, na acepção jurídica do termo. Daí reside o forte apelo fiscalizatório a cargo dessas autarquias especiais.

Dotar o setor de segurança jurídica e estabilidade regulatória é outro desafio que demanda constante atenção das agências, eis que fundamental para a atração de novos players e investimentos, tão necessários para a criação de um círculo virtuoso setorial.

É cediço que sempre haverá, aqui e acolá, reclamações acerca do excesso de regulação, de burocracias e de exigências, contudo, é praticamente unânime o entendimento de que as agências reguladoras são as verdadeiras responsáveis por viabilizar a assunção de investimentos por meio da fixação de regras claras, assegurando um ambiente de negócios estável e previsível nas suas áreas de atuação. E é na tutela dessa estabilidade que exsurge a ferramenta denominada Análise de Impacto Regulatório (AIR), no sentido de aquilatar a exata dimensão a ser provocada por eventual alteração nas regras do jogo tal como se encontram atualmente entabuladas.

Não raro, nos deparamos com conflitos entre o ente ministerial e a agência reguladora a ele vinculada, na medida em que, como se disse anteriormente, por vezes se desconhece o real papel atribuído às autarquias em regime especial.

É certo que sempre haverá protagonismo de ambos os entes (formuladores e implementadores de política pública) no âmbito de suas respectivas competências, sendo imperioso que este barco seja remado com a necessária harmonia e sincronismo, para o bem do setor, da sociedade e da política pública a ser empreendida.

Faz-se importante esclarecer, ademais, que não compete ao ministério se prestar a ser instância julgadora de atos emanados pela agência reguladora, senão quando esta desborde acerca do que dispõe a legislação ou a política pública posta, tampouco o serão os órgãos de controle externo, mormente em matéria envolvendo o chamado “mérito regulatório”.

Ao longo dessas duas décadas e meia de seu surgimento efetivo, há que se reconhecer a evolução das agências reguladoras em suas respectivas esferas de atuação, tanto no que se





refere ao desenvolvimento da necessária expertise, como também em questões envolvendo governança e transparência de seus atos.

Louve-se aqui a inestimável contribuição do Tribunal de Contas da União (TCU) e da Controladoria-Geral da União (CGU), cuidando de exigir indistintamente, de cada autarquia federal, a adoção de boas práticas regulatórias. No mesmo sentido, a elogiosa iniciativa da Casa Civil da Presidência da República ao instituir o Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação, também conhecido como Pro-Reg, já a partir de 2007.

O próprio setor regulado tem reconhecido a importância de dotarmos as agências de mecanismos de independência e autonomia, condição necessária para que o Brasil componha os quadros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Neste contexto de fortalecimento institucional das agências reguladoras, foi editada a Lei nº 13.848, de 2019, exatamente no sentido de ratificar a importância em se dotar as autarquias especiais de autonomia e independência.

Se para alguns o referido diploma ainda se encontra longe de ser a legislação dos sonhos da regulação nacional, certo é que avanços significativos ocorreram a partir da consolidação do modelo adotado, que ainda cuidou de unificar uma série de regras que se achavam em descompasso, eis que oriundas de leis esparsas editadas em diferentes períodos, na medida em que cada uma das agências era criada. Exemplo disso, a necessidade de expressa disposição legal para que fosse implantada a área de Ouvidoria, atuando com independência.

É inegável que tal iniciativa já tratou de “nivelar por cima” uma série de mecanismos e procedimentos de natureza jurídico-administrativa, em prol de uma necessária uniformização e modernidade. Ferramentas de planejamento, integridade, prestação de contas e controle social foram tratadas e lapidadas, estabelecendo claros contornos a serem seguidos pelas autarquias especiais acerca de suas atribuições e atuação, além de mencionar expressamente a ausência de tutela ou subordinação hierárquica das agências reguladoras federais diante dos demais órgãos de governo, bem como ratificar sua autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira, dissociando seus orçamentos daqueles pertencentes aos ministérios vinculados.

Destaca-se, adicionalmente, que o referido diploma legal cuidou de dispor sobre alguns temas caros à regulação com repercussão transversal, indicando a possibilidade de as agências federais unirem-se entre si ou junto a outros órgãos afins, no intuito de tutelar interesses comuns e buscar sinergias, cabendo citar questões ligadas à relação com os usuários, ao direito do consumidor, estímulos à concorrência e proteção ao meio ambiente, induzindo, inclusive, parcerias com os demais entes federativos. Não menos relevante foi a positivação das ferramentas de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Agenda Regulatória, ambas de importância ímpar para conferir previsibilidade e estabilidade regulatória ao setor tutelado.

Por fim, a consolidação das regras de qualificação, impedimento e quarentena dos membros da diretoria colegiada e, bem assim, o detalhamento pormenorizado do procedimento de ocupação interina desses cargos, por parte de servidores dos quadros da agência, coroam de êxito uma legislação que se afigura moderna e uniformizadora de boas práticas de governança e transparência, elevando o patamar da regulação do Estado Brasileiro.

É de fácil constatação, portanto, os benefícios alcançados, já no curto prazo, pela chamada “Lei das Agências Reguladoras Federais”, digna de elogios por parte de investidores, usuários, agentes públicos e da sociedade em geral

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

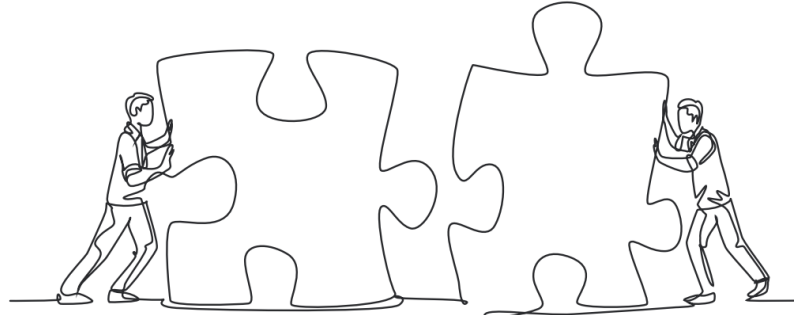
**Data: 16/03/2022**

### **OPINIÃO – FINANÇAS - ROADSHOW DA MISSÃO BRASIL EXPORT EM PORTUGAL: COMPARÁVEL A “UM IPO DE SUCESSO”**

Por **MARCELO DE SOUZA SOBREIRA** Conselheiro, professor universitário e consultor de mercado de capitais  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

**UM IPO DE SUCESSO É AQUELE EM QUE A COMPANHIA FICA SATISFEITA COM A CAPTAÇÃO DE RECURSOS, COM A ATRAÇÃO DE NOVOS INVESTIDORES PARA A BASE DE ACIONISTAS E COM O VALOR DO PREÇO DA AÇÃO RECOMENDADO PELO TIME DE ECM**

Na semana passada, a missão internacional da Brasil Export foi à Portugal - me lembrei quando participava dos roadshows na função de ECM e realizava a reunião de pricing dos IPOs no exterior. Mas afinal: o que é Roadshow? IPO? ECM? Pricing? E por que comparar o roadshow da missão com “um IPO de sucesso”? Vamos às definições e os porquês do sucesso da missão.



Roadshow é uma das etapas do processo de abertura de capital de uma empresa. E consiste na visita a potenciais investidores interessados em participar da oferta de ações. Deve ser muito bem organizado, pois envolve a preparação da viagem, agendamento das reuniões, logística de hotel e vôos e, apesar disso tudo, imprevistos ou ajustes na agenda fazem parte do processo. Geralmente, o roadshow é realizado no país de origem da companhia (Brasil, no caso das empresas brasileiras) e no exterior (EUA e Europa); quando a oferta tem um tamanho expressivo, também são agendadas reuniões com investidores institucionais do Oriente Médio e da Ásia.

O roadshow da Brasil Export em Portugal foi a primeira missão internacional de 2022 e contou com várias reuniões estratégicas, além de visitas técnicas a cinco portos portugueses: Aveiro, Leixões, Setúbal, Sines e Lisboa. Tal qual nas ofertas de ações, os integrantes da missão buscavam o “sucesso do IPO”.

IPO (Initial Public Offering ou oferta pública inicial) é um tipo de oferta pública em que as ações de uma empresa são vendidas ao público numa bolsa de valores. De acordo com o relatório “2021 EY Global IPO Trends” da EY, em 2021, foram realizados 45 IPOs no Brasil e o volume captado foi da ordem de US\$ 11,9 milhões – um aumento em relação ao ano anterior de 61% e 40% respectivamente.

Um IPO de sucesso é aquele em que a companhia fica satisfeita com a captação de recursos, com a atração de novos investidores para a base de acionistas e com o valor do preço da ação recomendado pelo time de ECM.

ECM (Equity Capital Markets ou renda variável) faz parte do time do banco de investimentos que participa de todas as etapas do IPO (prospecção, estruturação e distribuição): coordena o processo de abertura de capital, recomenda a estrutura adequada para empresa, o momento mais apropriado para o lançamento da oferta e a sugestão da faixa de preço a ser apresentada aos potenciais investidores, bem como, em conjunto com os times de Sales (Vendas) das corretoras do exterior, os investidores a serem visitados.

A delegação brasileira observou que a boa gestão e a eficiência dos portos estão diretamente correlacionadas com investimentos no processo de digitalização e sustentabilidade. Por exemplo, o Porto de Sines tem uma parceria com a PSA (porto de Singapura) e representa cerca de 50% da carga movimentada nos portos portugueses. Num paralelo com o mercado de capitais, sem dúvidas, a visita técnica ao Porto de Sines contribuiu muito com o “pricing” da missão.

Pricing (precificação) é o conceito para definição do valor da ação para abertura de capital na bolsa de valores. Geralmente, a reunião de pricing é conduzida pelo banco líder da operação e, numa oferta bem-sucedida, o momento em que todos celebram o IPO e o encerramento do roadshow.

Nessa missão internacional, também tivemos ajuste na agenda, fruto da marcação de mais uma reunião estratégica no último dia da missão que foi devidamente absorvida. O evento de fechamento foi realizado na sede do Porto de Lisboa com um sentimento de dever cumprido: perspectiva de novos negócios, incremento da parceria luso-brasileira e atração de investimentos ao país.

Portanto, o roadshow da missão Brasil Export em Portugal pode ser comparado a “um IPO de sucesso”!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 16/03/2022



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

### STOLTHAVEN E COMPLEXO DO PECÉM SE UNEM PARA DESENVOLVER TERMINAL DE HIDROGÊNIO VERDE

Informação: Stolthaven (16 de março de 2022)



Imagem: Stolthaven

Como parte de nosso compromisso com a sustentabilidade e valores compartilhados com nossos parceiros, temos orgulho em anunciar que a Stolthaven Terminals e o Complexo do Pecém acabam de assinar um Memorando de Entendimento para o estudo de um novo terminal de armazenagem no Porto do Pecém.

O terminal se concentrará em fornecer serviços de armazenamento e manuseio de hidrogênio verde e produtos associados. Estudos já estão sendo realizados para viabilizar o empreendimento, que consolida a iniciativa pela logística verde das duas empresas no

Brasil.

O documento foi assinado durante a visita do CEO, Danilo Serpa, e do Diretor de Engenharia, Fábio Abreu, ambos do Complexo do Pecém, às operações do terminal da Stolthaven no Porto de Santos, nesta segunda-feira (14).

**“Estamos felizes e motivados em fazer esta parceria com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém. A Stolthaven Santos está comprometida em apoiar a transição energética global, deixando de depender de combustíveis fósseis para fontes de energia mais verdes. Nossa experiência na operação de terminais de última geração torna esta oportunidade muito empolgante”, destaca o Gerente Geral da Stolthaven Santos, Marcelo T. Schmitt.**

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 16/03/2022

## PORTOS DO PARANÁ ANTECIPA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL NO PORTO DE PARANAGUÁ PARA O DIA 30

Informação: Agência Porto (16 de março de 2022)

O leilão da PAR32 (área para movimentação e armazenagem de carga geral, na faixa primária do Porto de Paranaguá) será antecipado. A Portos do Paraná remarcou o certame para o próximo dia 30, às 15h, na B3, em São Paulo. A mudança já saiu no Diário Oficial da União.



### **Portos do Paraná antecipa leilão de área destinada a Carga Geral no Porto de Paranaguá**

**Foto: Rodrigo Felix Leal/AEN**

Este será o segundo leilão conduzido pela Administração dos Portos do Paraná. A PAR32 fica no lado oeste do cais e tem 6,6 mil metros quadrados. Destinado, em especial, a cargas de açúcar, o terminal já tem uma estrutura física, ou seja, não é greenfield. O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de custos de investimento (Capex) é de

cerca de R\$ 4,17 milhões.

O prazo do novo arrendamento será de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente, nos termos do edital. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no edital do leilão 001/2022, que está disponível nos sites [www.portosdoparana.pr.gov.br](http://www.portosdoparana.pr.gov.br) e [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br).

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

**Data: 16/03/2022**

### **SANTOS BRASIL BATE MAIS UM RECORDE DE OPERAÇÃO NO TERMINAL SABOÓ**

**Informação: Santaportal (16 de março de 2022)**



**Foto: Santos Brasil**

A Santos Brasil, referência em operações portuárias e logística, bateu um novo recorde no Terminal Logístico Saboó, em Santos. Cerca de 30 mil toneladas de lingotes de alumínio vindos da Ásia foram descarregadas em operação encerrada no último dia 6 de março.

Portanto, o recorde anterior, com o mesmo tipo de carga, havia sido de 20 mil toneladas, conquistado em setembro do ano passado. Contudo, ainda para este

ano, há previsão de recebimento de novos volumes do produto.

Localizado na margem direita do Porto de Santos, na entrada da cidade, o terminal entrou em operação em fevereiro de 2021. É ideal para a movimentação de cargas de projeto, carregamentos com dimensão e peso de grandes proporções e fora de padrão, além de carga geral.

Sendo assim, para Danilo Ramos, diretor comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, a localização privilegiada é estratégica para o porto. “O Terminal Logístico do Saboó é adequado à movimentação e armazenagem de carga geral por reunir num só lugar a infraestrutura marítima e terrestre necessária para esse fim. Somam-se a isso o elevado nível de serviço e a segurança operacional de se trabalhar com a Santos Brasil. Essa reunião de fatores faz com que o mercado nos retorne cada vez mais com novas demandas e desafiadores projetos para esse nosso ativo”.

#### **Operações**

Então, em Santos, além de dois terminais no Saboó (ambos com contratos transitórios), a Companhia opera o Tecon Santos (Terminal de Contêineres) e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (CLIAs) estrategicamente posicionados em cada uma das margens do porto.

Por fim, por meio da Santos Brasil Logística, a empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics). Contudo, conta com frota de 130 caminhões. E responde por toda coordenação de fluxo de carga entre a fábrica dos clientes e o porto de Santos; pela gestão de embarque e desembarque, do desembarço aduaneiro, do estoque, dos armazéns que alimentam as linhas de produção e dos modais (com integração das atividades portuária, ferroviária e rodoviária). Além da distribuição dos produtos.

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

*Data: 16/03/2022*

## JAPÃO DEMONSTRA OPERAÇÕES DE NAVIOS AUTÔNOMOS DE LONGA DISTÂNCIA

*Informação: The Maritime Executive (16 de março de 2022 )*



**Navio de carga japonês Suzaku navegou 426 nm na última demonstração de navio autônomo (Foto: Nippon Foundation)**

O Japão concluiu recentemente a quinta demonstração e teste como parte de seu Programa de Navio Totalmente Autônomo conhecido como MEGURI2040. A partir de fevereiro, o programa que inclui mais de 30 empresas e um total de 60 organizações, demonstrou diferentes aspectos das

operações de navios autônomos não tripulados, incluindo manobras, atracação e partida usando porta-contêineres e balsas. No último teste, um navio cargueiro costeiro foi enviado por longas distâncias durante quatro dias, incluindo navegação por vias navegáveis ??altamente congestionadas.

***“Criamos uma navegação totalmente automatizada projetando e demonstrando sistemas completamente novos por meio de inovação aberta e levando em consideração as perspectivas dos operadores de navios”, disse Koichi Akamine, presidente da Japan Marine Science. “Estou confiante de que esta demonstração bem-sucedida representa um grande passo em direção à implementação prática da navegação totalmente automatizada.”***

Para o teste de resistência, os sistemas foram instalados a bordo de um cargueiro operando no Japão, o Suzaku . A embarcação de 1.800 dwt tem 279 pés de comprimento e é capaz de viajar a velocidades de até 12 nós. O cargueiro partiu da Baía de Tóquio em 26 de fevereiro viajando uma distância total de aproximadamente 426 milhas náuticas ida e volta ao Porto de Tsu-Matsusaka, na Baía de Ise, ao sul de Tóquio, também na ilha principal de Honshu.

De acordo com o consórcio, para o teste o cargueiro foi equipado com uma função de navegação autônoma e conectado por satélite e uma linha de comunicação terrestre a um centro de operação da frota. Durante a viagem, eles testaram funções como manobras remotas e previsão de anormalidades do motor para apoiar a operação de um navio totalmente autônomo da costa.



***Durante a demonstração de operações autônomas, o navio de carga navegou na movimentada Baía de Tóquio (Foto: NYK)***

O teste foi conduzido de forma a simular a operação real de futuros navios totalmente autônomos, completando uma série de viagens. A operação incluiu manobras offshore, navegação de baía, navegação costeira e manobras de atracação, usando um sistema de navegação

totalmente autônomo e abrangente. Eles observaram que um dos pontos mais desafiadores da

demonstração foi navegar pela movimentada Baía de Tóquio, que em média tem 500 navios circulando pela hidrovía todos os dias.

O sistema DFFSA projetado para este teste tem três componentes principais. Consiste em um sistema de navegação do navio que controla a operação autônoma do navio. Há também um sistema em terra que monitora e dá suporte ao navio, incluindo funções de manuseio remoto do navio e também um sistema de informação que permite a comunicação estável entre o navio e o centro de operação remoto em terra. Entre as funções gerenciadas a partir do centro costeiro estão o monitoramento das condições meteorológicas e marítimas, o fluxo de tráfego na área e o estado dos equipamentos do navio. Em situações de emergência, o sistema pode mudar para operação remota a partir do centro de operação da frota.

“A conquista da navegação totalmente autônoma é uma maneira de abordar questões como a diminuição da atividade econômica associada ao envelhecimento da população e ao declínio da taxa de natalidade, capacidade insuficiente da tripulação e acidentes marítimos”, disse Yohei Sasakawa, presidente da The Nippon Foundation, que está supervisionando a navegação. todas as demonstrações e projetos de pesquisa. “Esta tecnologia, desenvolvida no Japão, é a primeira do gênero em todo o mundo. Esperamos também contribuir para a criação de regras internacionais para uma navegação totalmente autônoma”.

Como parte da demonstração, eles usaram o framework APEX (sigla para Action Planning and Execution System for Full Autonomous). De acordo com a NYK, que liderou o desenvolvimento da estrutura APEX-auto, expande a estrutura de navios autônomos tripulados, criando uma abordagem para operações de navios totalmente autônomas. Atualmente, a estrutura inclui tecnologia de processamento de informações baseada em computador de alta velocidade e análises de risco. O computador executará as operações de manobra após receber a aprovação da tripulação.

A NYK relata que as sociedades de classificação ClassNK e Bureau Veritas revisaram a segurança da estrutura e certificaram o projeto de conceito emitindo aprovação em princípio (AiP) para uma estrutura de navio totalmente autônoma. Esta é a primeira vez que uma estrutura de navio totalmente autônoma foi aprovada no Japão.

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

*Data: 16/03/2022*

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

*Informação: CNN Brasil (15 de março de 2022)*



**Navio é carregado no porto de Santos, Brasil.  
16/09/2021 REUTERS/Carla Carniel**

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.

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 SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 16/03/2022*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### BOLSONARO ESCALA PRESSÃO CONTRA SILVA E LUNA

Presidente espera que a Petrobras retorne os preços dos combustíveis “aos níveis da semana passada”

*Por epbr - 16 de março de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia*

**Contato da redação**  
[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)



*(Foz do Iguaçu - PR, 26/02/2019) Presidente da República, Jair Bolsonaro acompanhado do Diretor-Geral Brasileiro designado da Itaipu Binacional, General Joaquim Silva e Luna e do Governador do Estado do Paraná em exercício, Darci Piana, assistem ao briefing sobre Usina Hidrelétrica Itaipu Binacional. Foto: Alan Santos/PR*

O recuo dos preços do petróleo nos últimos dois dias se tornou mais um elemento para o presidente Jair Bolsonaro (PL) cobrar a Petrobras sobre os preços dos combustíveis e

reforçar o processo de “fritura” do presidente da petroleira, o general de reserva Joaquim Silva e Luna.

— Em evento no Palácio do Planalto nessa terça (15/3), Bolsonaro disse que espera que a Petrobras retorne os preços dos combustíveis “aos níveis da semana passada” — a petroleira reajustou os valores na sexta (11/3). Citando a redução dos preços do barril, Bolsonaro voltou a criticar a política de Preço de Paridade de Importação (PPI).

— “Essa guerra que está lá na Rússia, lá com a Ucrânia, tem influenciado a nossa economia. Pelo que tudo indica, os números agora, em especial do preço do barril de petróleo lá fora, sinalizam para uma normalidade no mundo. Espero que assim seja.”

— “E espero que a nossa querida Petrobras, que teve muita sensibilidade ao não nos dar um dia [de prazo extra], ela retorne aos níveis da semana passada os preços dos combustíveis no Brasil”, prosseguiu Bolsonaro.



— As recentes críticas de Bolsonaro foram entendidas como um recado para Silva e Luna, sobretudo quando disse que somente ele e o general Hamilton Mourão, vice-presidente da República, não podiam ser demitidos no governo. Para evitar novos desgastes, havia uma expectativa de que o general pedisse demissão.

— Silva e Luna rechaçou qualquer pedido de demissão, comparando a situação a uma batalha de guerra. E jogou a decisão no colo de Bolsonaro.

— “Jamais farei isso. Tenho formação militar, a gente morre junto na batalha e não deixa a tropa sozinha. Agora, minha indicação é do presidente da República, com quem tenho uma relação de lealdade e de confiança”, disse ao blog da Andréia Sadi, do g1.

— A ala militar do governo se mobilizou para blindar Silva e Luna e garantir sua permanência no cargo. Além de Mourão, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque — que é almirante da Marinha —, defende sua permanência. CNN

— Em entrevista a O Globo, Albuquerque, além de reforçar a defesa de Silva e Luna, propôs a adoção de um colchão tributário para os combustíveis, que poderia ser reduzido ou aumentado por decreto, de acordo com os valores do petróleo. A redução de impostos federais para a gasolina, citada por Bolsonaro, “vai depender da conjuntura”, disse ele. Os impostos sobre diesel e gás de cozinha já foram zerados.

— A pressão de Bolsonaro sobre a Petrobras mobilizou o Ministério Público, que pede ao Tribunal de Contas da União (TCU) que apure sua interferência na estatal. O subprocurador do MP, Lucas Rocha Furtado, listou declarações públicas que teriam interferido na cotação das ações da Petrobras e gerado incertezas internas na empresa. O Globo

Abicom aponta redução da defasagem O último reajuste promovido pela Petrobras nos preços da gasolina e do óleo diesel e a queda da cotação do petróleo reduziram a defasagem entre os preços internos e os do mercado internacional, segundo levantamento da Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom).

— A defasagem do preço do diesel passou de 40% em relação ao praticado no Golfo do México (EUA) há uma semana para 2% nessa terça (15/3), enquanto a gasolina passou de 30% para 6% na mesma comparação. Estadão

Os preços do petróleo despencaram mais de 6% nessa terça (15/3), o menor nível em quase três semanas, com menos temores de interrupção do fornecimento e o aumento dos casos de covid-19 na China pressionando para baixo a demanda.

— O Brent despencou US\$ 6,99 (-6,5%), fechando a US\$ 99,91 o barril, enquanto o WTI caiu US\$ 6,57 (-6,4%), a US\$ 96,44 o barril. Foi a primeira vez desde o final de fevereiro que os contratos fecharam abaixo de 100 dólares por barril. Reuters

Opep avalia guerra da Ucrânia ... A Opep está avaliando os efeitos da guerra na Ucrânia sobre a demanda global de petróleo em 2022, disse o cartel nessa terça (15/3). Por enquanto, mantém sua previsão de aumento de 4,2 milhões de barris por dia (bpd), para um total de 100,90 milhões de bpd. “No entanto, essa previsão deve mudar nas próximas semanas”, com maior clareza sobre o efeito da guerra. AFP

... e reduz produção do Brasil para 2022 Em seu relatório mensal divulgado nessa terça (15/3), a Opep cortou em 6 mil barris por dia a previsão para a oferta brasileira de petróleo este ano, a 3,77 milhões de bpd. Ainda assim, seria um crescimento de cerca de 180 mil bpd em relação a 2021, informa o Estadão.





— A revisão reflete o declínio de 25 mil bpd no primeiro trimestre. Para o ano, a expectativa é de que a produção seja impulsionada pelos projetos Mero-1 (FPSO Guanabara), que atrasou, e o avanço da Sépia, ambos no pré-sal da Bacia de Santos.

Juca Abdalla e Marcelo Gasparino indicados para o CA da Petrobras José João Abdalla Filho, o Juca Abdalla, e Marcelo Gasparino da Silva foram indicados pelo FIA Dinâmica Energia e Banclass FIA, administrados pelo Banco Clássico, como representantes dos acionistas minoritários para o Conselho de Administração da Petrobras. A eleição será em 13 de abril.

— Abdalla é presidente e controlador do Banco Clássico e o maior acionista privado da Petrobras. Já Gasparino é advogado e foi eleito para o CA em 2021, mas, alegando irregularidades na eleição, renunciou para forçar novo processo eleitoral.

— O Banco Clássico ainda indicou Michele Da Silva Gonsales Torres (titular) e Robert Juenemann (suplente) para o Conselho Fiscal da petroleira.

Shell pode enfrentar novo litígio climático na Europa Quase um ano após ser condenada por um tribunal holandês a reduzir suas emissões de CO2 até 2030 em 45% sobre os níveis de 2019, a Shell pode enfrentar novo processo relacionado a metas climáticas, desta vez no Reino Unido. Advogados da ClientEarth preparam uma ação legal contra a petroleira, questionando seu plano de transição.

— O grupo tenta responsabilizar pessoalmente os diretores pelo que consideram uma “falha em se preparar adequadamente para a mudança para uma economia de baixo carbono”, alegando violação da Lei das Sociedades do Reino Unido.

Aneel aprova socorro às elétricas, a ser pago pelos consumidores A diretoria da Aneel aprovou nessa terça (15/3) um novo empréstimo ao setor elétrico, de até R\$ 5,3 bilhões. Os recursos vão bancar as medidas adotadas para evitar falhas no fornecimento de energia em 2021, quando o país enfrentou uma grave crise hídrica.

— Vai evitar um aumento expressivo das contas de luz neste ano, mas será pago pelos consumidores a partir de 2023, com juros, informa o Estadão.

— **A operação foi autorizada por medida provisória pelo governo federal em dezembro do ano passado.** <https://epbr.com.br/sem-orcamento-definitivo-vale-gas-vai-ter-apenas-r-300-milhoes-em-dezembro/>

TCU não dá prazo para privatização da Eletrobras... Em reunião nessa terça (15/3) com os ministros da Economia, Paulo Guedes, e de Minas e Energia, Bento Albuquerque, o Tribunal de Contas da União (TCU) não se comprometeu com nenhum prazo para deliberar sobre o processo de privatização da Eletrobras. O encontro contou com oito dos nove ministros da corte, segundo o Valor — a única ausência foi de Vital do Rêgo, que votou contra o modelo de precificação da estatal.

— Guedes e Bento ficaram de entregar até quinta (17/3) informações pendentes. O ideal é que o TCU autorize a operação entre o fim de março e o começo de abril. Mas o governo teme um pedido de vista, que pode adiar essa decisão por até 60 dias.

... E decisão envolve indicação para a ANP Segundo a colunista Malu Gaspar, de O Globo, a indicação do auditor de contas Daniel Maia causou um mal estar entre os ministros do TCU que pode respingar na privatização da Eletrobras. Maia foi indicado pelo ministro Aroldo Cedraz, relator do processo de capitalização da estatal. E é concunhado de Tiago Cedraz, filho de Aroldo.

— “Os ministros que deram voto de confiança ao governo agora estão sendo usados para interesses pessoais de um colega”, disse um dos titulares da corte, para quem “a esperteza está virando imprudência”.

Eletrobras encerra SPE A Eletrobras informou nessa terça (15/3) que encerrou a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Inambari Geração de Energia S.A. (Igesa). Segundo a estatal, a operação compõe a “iniciativa de racionalização das participações societárias da Eletrobras”.

— A SPE tinha participação de 51% da Construtora OAS, 29,4% da Eletrobras, e 19,6% de Furnas. Foi criada em 2008 para elaborar estudos, implantar e explorar o aproveitamento hidrelétrico do rio Inambari, no Peru, para integração energética com o Brasil. Reuters

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 16/03/2022*

### **A VERDADE SOBRE O NÍVEL DE PRODUÇÃO DAS REFINARIAS DA PETROBRAS, POR RODRIGO LIMA E SILVA**

Refinarias da empresa já estão operando com capacidade máxima, considerando as condições adequadas de produção, segurança, rentabilidade e logística

*Por epbr - 16 de março de 2022 - Em Colunas e opinião, Combustíveis, Petróleo e gás*



***Refinaria Abreu e Lima (RNEST), localizada no Porto de Suape/PE (foto: Suape/Divulgação)***

A Petrobras tem atualmente 12 refinarias em operação no Brasil, produzindo diariamente gasolina, diesel, querosene de aviação (QAV), óleo combustível, entre outros derivados de petróleo. São produzidos em média 1,8 milhão de barris destes produtos por dia.

A pergunta que muitos fazem é: a Petrobras poderia produzir mais combustíveis? Atualmente não. As refinarias da empresa já estão operando em sua capacidade máxima, considerando as condições adequadas de produção, segurança, rentabilidade e logística.

Portanto, é falso dizer que existe ociosidade do refino ou que a Petrobras está reduzindo deliberadamente sua produção de derivados. A empresa está, na verdade, produzindo o máximo possível dentro de condições seguras, sustentáveis e econômicas e investindo para ampliar sua capacidade de refino nos próximos anos.

#### **Como funciona uma refinaria**

Em primeiro lugar, precisamos entender como funciona uma refinaria. O petróleo passa por três tipos principais de unidades de produção: as de destilação, as de conversão e as de tratamento.

Nessas unidades são produzidas frações de derivados, com rendimentos e rentabilidades diferentes. Não é possível, por exemplo, produzir diesel sem produzir, no mesmo processo, GLP (gás de cozinha), óleo combustível, entre outros.



### Quanto mais complexa a refinaria, maior sua capacidade de produzir combustíveis com maior valor agregado.

Por exemplo, as unidades de coqueamento geram maior rendimento de diesel, enquanto as unidades de craqueamento catalítico geram maior volume de gasolina. Essas unidades também geram frações mais pesadas (resíduos), mas aumentam significativamente o rendimento de diesel e gasolina da refinaria.

Por fim, os produtos das unidades de destilação e conversão passam pelas unidades de tratamento, para garantir a qualidade e a adequação ao uso final, removendo químicos indesejáveis, como o enxofre.

O tipo de petróleo a ser processado também impacta o perfil da produção da refinaria. Há petróleos leves com maior rendimento em compostos como a nafta, os médios com maior rendimento em QAV e diesel, e os pesados com maiores rendimentos em óleos combustíveis, asfaltos e resíduos.

Além da configuração da refinaria e do tipo de petróleo, o planejamento do refino também precisa considerar as características específicas requeridas pelo mercado consumidor, ou seja, quais produtos estão sendo mais demandados neste momento conforme sua disponibilidade no comércio local e global.

### FUT — capacidade e processamento

Dito isso, podemos analisar os dados de capacidade e processamento para entender o planejamento de operação das refinarias.

Existe um percentual que mede o processamento das refinarias. É o chamado FUT — Fator de Utilização total do parque de refino.

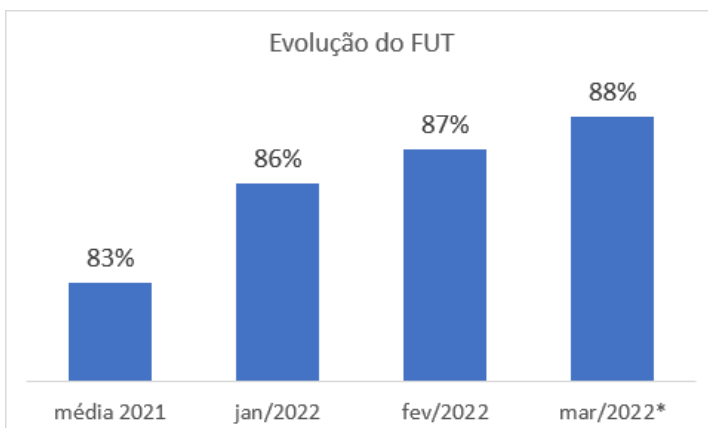
São considerados o volume de carga efetivamente processada e a carga de referência, ou seja, a capacidade máxima de operar, respeitando os limites de projeto dos equipamentos e os requisitos de segurança, meio ambiente e qualidade dos produtos.

### Evolução do FUT

Em 2021, o FUT médio da Petrobras foi de 83%, o maior índice dos últimos cinco anos, mesmo tendo sido necessário realizar paradas programadas de manutenção, garantindo desta forma uma operação segura.

A companhia destinou R\$ 2,3 bilhões em paradas programadas de unidades de suas refinarias ano passado, com inspeção em mais de 4 mil equipamentos.

Com a conclusão das paradas, o FUT vem crescendo nos últimos meses e já está em 88% na primeira quinzena de março.



Convém destacar que as unidades de conversão e hidrotreamento operam na sua capacidade máxima, exceto nos períodos em que estão passando pelas paradas de manutenção.

### Evolução do FUT (até 15/03/22)

#### Capacidade autorizada versus condições operacionais

De vez em quando encontramos análises equivocadas que apontam um percentual



menor de FUT, porque consideram a capacidade máxima autorizada pelo órgão regulador (ANP) e pelo órgão ambiental para operação de uma unidade.

Para o cálculo correto do Fator de Utilização, devemos utilizar a carga processada dividida pela carga de referência, que explicamos mais acima, pois esta é a capacidade adequada para as condições operacionais estabelecidas.

### **A definição do nível de utilização é uma decisão estritamente técnica, em função:**

- das demandas dos clientes — se precisa fazer mais diesel ou mais gasolina, entre outros;
- das alternativas globais de suprimento e preços de petróleo e derivados;
- das diferentes configurações e limites de operação de cada unidade;
- da necessidade de paradas de manutenção;
- e da situação de estoque e escoamento dos produtos.

### **— ARTIGO: A subutilização do parque de refino**

#### **Estratégia de produção da Petrobras**

Para alocar os diferentes petróleos nas refinarias, a Petrobras conta com modelos econômicos de alta complexidade, que conseguem processar milhares de variáveis ao mesmo tempo e, desta forma, indicar os melhores tipos de petróleo a serem processados em cada unidade.

Esse racional econômico-operacional não é uma particularidade da Petrobras. Pelo contrário, é adotado mundialmente pela indústria e resulta na oferta de produtos derivados de petróleo da maneira mais eficiente e, portanto, aos melhores preços para cada mercado.

O fato é que mesmo a Petrobras produzindo em sua capacidade máxima, o Brasil precisa do complemento de importações e de outros fornecedores para manter o mercado abastecido.

A produção exclusiva da Petrobras nunca atendeu ao mercado de combustíveis do país, impondo importações.

O monopólio no fornecimento de combustível no Brasil acabou em 1997. Desde então, o mercado é aberto à concorrência.

#### **Importações e alinhamento ao mercado**

No caso do ciclo diesel — considerando os desinvestimentos nas refinarias RLAM, Reman e Lubnor — a produção da Petrobras representa 62% do mercado. Sendo 27% de importações da Petrobras e de terceiros mais produção de outras empresas e 11% de biodiesel.

No caso do ciclo Otto (veículos leves) — também considerando os desinvestimentos da RLAM, Reman e Lubnor — a Petrobras representa 43% do mercado. Sendo 10% de importações da Petrobras e de terceiros e produção de outras empresas, 42% de etanol e 5% de GNV.

A partir disso, concluímos que o nível de utilização das refinarias da Petrobras não define o preço dos combustíveis no Brasil.

Preços de combustíveis desalinhados ao valor de mercado impactam no curto prazo as importações necessárias para atendimento integral da demanda e comprometem, no longo prazo, a capacidade de investimento da indústria, o que pode levar à obsolescência e ao desabastecimento.

Devemos lembrar que o Brasil é uma economia emergente e a tendência é ter uma demanda crescente por combustíveis nas próximas décadas. Para garantir que o mercado siga sendo suprido de forma adequada, sem risco de faltar produto, as empresas fornecedoras precisam ter condições para continuar investindo neste segmento.

### Investimentos em refino

A Petrobras, por exemplo, investirá US\$ 6,1 bilhões no refino nos próximos cinco anos, incluindo projetos para ampliar a capacidade de produção, especialmente de derivados de alta qualidade, como o diesel S-10, de baixo teor de enxofre.

Está em andamento a conclusão da segunda unidade (trem) da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), que vai elevar a capacidade de produção de diesel S-10 em 95 mil barris por dia (bpd).

Também avança a integração entre a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) e o GasLub Itaboraí, com capacidade adicional de 93 mil bpd de diesel S-10 e QAV e 12 mil bpd de lubrificantes de maior qualidade.

Além de uma nova unidade na Replan e de adaptações na Reduc e na Revap, com capacidade adicional de 132 mil bpd de diesel S-10 nas três refinarias.

Outros refinadores também poderão investir no Brasil e no seu parque de refino para atender à crescente demanda por combustíveis. Um mercado competitivo, com mais investidores e pluralidade de produtores oferecendo opções para os consumidores, é a escolha mais saudável para o futuro do país.

Rodrigo Costa Lima e Silva é Diretor de Refino e Gás Natural da Petrobras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/03/2022



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### 'PRECISAMOS TER ALGUM MECANISMO TRIBUTÁRIO' PARA COMBUSTÍVEIS, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA

Para lidar com a alta dos preços de combustíveis, Bento Albuquerque defende um 'colchão tributário'

Por Manoel Ventura



**Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia, garante que não haverá mudança na política de preços da Petrobras** Foto: Adriano Machado / Reuters

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, tem em sua sala dois aparelhos de televisão. Um deles está sempre com gráficos que mostram em tempo real o preço do barril de petróleo no mercado internacional e a cotação do dólar — os dois componentes usados pela Petrobras para

reajustar o preço dos combustíveis.

Nesse telão, ele viu na terça-feira que o valor do petróleo, que na semana passada encostou em US\$ 140, cair para menos de US\$ 100.



É para evitar que oscilações como essa que o ministro defende a adoção de “colchão tributário”, um imposto que poderia ser reduzido ou aumentado por decreto, de acordo com os valores do barril de petróleo.

Hoje, os impostos federais sobre a gasolina somam R\$ 0,69 por litro, sendo que R\$ 0,10 são de Cide — criada justamente para ser um regulador dos preços mas que, para o ministro, perdeu efetividade. Para o diesel, os impostos federais foram zerados.

Em entrevista, ele afirmou que a redução dos impostos federais para a gasolina, citada pelo presidente Jair Bolsonaro, “vai depender da conjuntura”. Bento ainda negou substituições na Petrobras, no momento em que o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, está sendo pressionado por causa do aumento nos preços dos combustíveis.

### ***O que há de factível em discussão no governo para reduzir o preço dos combustíveis?***

Tudo é factível e vai depender da conjuntura. O ministro Paulo Guedes (da Economia) colocou isso de forma bastante direta em relação ao que poderá ocorrer (na semana passada, ao dizer que subsídios dependem do andamento da guerra).

Porque nós não sabemos como esse conflito vai evoluir. O governo estuda, desde setembro, de 2019 medidas, que nós chamamos de ferramentas, que possam ser utilizadas em caso da volatilidade do preço do petróleo e dos combustíveis.

### ***Quais medidas são essas?***

Nós não temos estoques (de petróleo), então não conseguimos usar o estoque para regular o mercado. Você poderia ter um fundo, mas nós não temos fundo. Discutimos isso já há algum tempo, e o Congresso está discutindo isso. E a outra questão é a tributária, que em parte foi resolvida, via PLP 11 (que muda o ICMS).

Ainda precisamos ter algum mecanismo tributário, que poderia ser por exemplo um colchão tributário. O que é você chama de colchão tributário? Poder aumentar ou reduzir imposto para evitar flutuação do preço, de acordo com a conjuntura internacional.

### ***A Cide não faz isso?***

Ela perdeu esse efeito.

### ***Esse colchão está sendo discutido no governo?***

Isso está sendo discutido no governo. Precisamos ter liberdade para ajustar esse tributo por decreto. Reduzindo quando o petróleo subir, e aumentando quando o petróleo cair.

### ***Quando isso vai ser proposto?***

Isso vai depender das negociações entre o governo e o Congresso, e das necessidades de evitar a escalada do preço. O Brasil é o quarto maior consumidor de combustível automotivo do mundo. Isso afeta a sociedade como um todo: transporte público, de carga, locomoção e geração de energia.

Os EUA têm estoques de diesel. Os estoques estão 20% abaixo da média dos últimos cinco anos. A Arábia Saudita está com o estoque 40% abaixo, porque a Europa está comprando.

### ***O presidente Bolsonaro disse que poderia ser reduzido o PIS/Cofins da gasolina...***



Se vai ser aplicado ou não, vai depender da conjuntura. Quem pode falar sobre isso é a equipe econômica, pois gera impacto na arrecadação, gera impacto na economia. Isso não cabe ao Ministério de Minas e Energia. Nós participamos dos estudos, mas dentro das nossas atribuições. Isso está com o Guedes, e o presidente colocou isso bem claro.

### ***Joaquim Silva e Luna está mantido no cargo de presidente da Petrobras?***

O Silva e Luna é o presidente da Petrobras, e o presidente Bolsonaro não comentou nada comigo.

### ***O Palácio do Planalto pediu a substituição?***

Não. Eu garanto que não chegou nada aqui.

### ***Como Rodolfo Landim foi escolhido para o Conselho de Administração da Petrobras?***

Em dezembro, o atual presidente, almirante Leal Ferreira, disse que não queria renovar o mandato no Conselho, por questões pessoais. Eu falei com o presidente Bolsonaro. Aí passei a procurar. Estava procurando alguém que conhecesse a empresa, o mercado, e cheguei no Landim. Que é uma pessoa que tem contato com o governo, não só por ser presidente do Flamengo, mas também por projetos de lei que tramitaram no Congresso.

Eu tive uma longa conversa com o Landim em janeiro. E ele disse que estaria disposto a ajudar o governo e ajudar a Petrobras, até porque ele é muito grato à Petrobras.

### ***Ele pode vir a ser o presidente da Petrobras?***

Nunca foi considerado o Landim ser o presidente da Petrobras, até porque ele é o presidente do Flamengo, foi reeleito há pouco tempo.

### ***O governo discute mudar a política de preços da Petrobras?***

Não. A política de preços da Petrobras foi estabelecida pela própria empresa. Porque, entre 2011 e 2014, a empresa teve um prejuízo de R\$ 133 bilhões. Se todas as obras de refinaria no Brasil tivessem sido concluídas — a do Maranhão, a do Ceará, a de Pernambuco e o Comperj — hoje o Brasil seria exportador de 1 bilhão de metros cúbicos por dia de derivados de petróleo.

Elas não foram concluídas, além dos desvios de recursos, porque a Petrobras se tornou a empresa corporativa mais endividada do mundo. Se a Petrobras mudar sua política de preços, quem é que vai pagar? Está escrito que, se o governo quiser, pode fazer isso, desde que pague à Petrobras.

### ***Há risco de faltar diesel?***

A preocupação é permanente, e o monitoramento é permanente. No momento, não existe risco. Mas o problema não é só no Brasil, é no mundo. Já tem problemas na Alemanha e em outras partes, porque os estoques caíram. Não tem diesel no mercado spot (curto prazo). Evidentemente, se tem contrato, está garantido.

O Brasil, no momento, não tem risco de desabastecimento. Agora, como o Brasil é dependente, se faltar diesel no mundo, não tem como...

### ***Sem o reajuste da Petrobras na semana passada, havia risco de desabastecimento?***

Hoje, 41% (do petróleo refinado consumido no Brasil) ou são produção de outros ou são importação. Se o indivíduo comprar por dez e a Petrobras estiver vendendo por cinco, ele vai trazer para o mercado aqui? Não. Então, é um risco.

## ***O senhor defende um fundo para os combustíveis?***

Isso está em discussão no momento no Congresso. O projeto acabou de ser aprovado no Senado por ampla maioria. Nós estudamos e vimos diversas medidas, que vão de questões tributárias ao fundo. Mas tudo isso tem um custo. A minha missão é garantir o abastecimento.

**Fonte:** *O Globo - RJ*

**Data:** 16/03/2022

## **RÚSSIA CORRE O RISCO DE ENTRAR EM CALOTE DA DÍVIDA EXTERNA HOJE, PELA PRIMEIRA VEZ DESDE A REVOLUÇÃO DE 1917**

Nesta quarta vence pagamento de US\$ 117 milhões em juros. País tem US\$ 630 bilhões em reservas internacionais, mas metade está bloqueada

**Por O Globo, com agências internacionais**



***Rússia deve entrar em calote hoje, o primeiro desde que os bolcheviques assumiram o poder, em 1917 Foto: Andrey Rudakov / Bloomberg***

LONDRES E MOSCOU — Nesta quarta-feira, a Rússia deve dar um calote em sua dívida externa. Mesmo tendo US\$ 630 bilhões em reservas

internacionais, o país é alvo de sanções pela invasão da Ucrânia e não consegue ter acesso à metade deste valor.

No início deste mês, as agências de classificação de risco cortaram a nota de crédito da Rússia para junk ou lixo, o que já significava que era grande a chance de calote.

O país precisa pagar US\$ 117 milhões em juros de um título emitido em dólar, cujo vencimento é amanhã. Se não honrar o pagamento, será a primeira vez que a Rússia entra em calote externo desde a Revolução de 1917, quando os bolcheviques não reconheceram a dívida do período czarista, segundo reportagem da CNN Business.

Nem mesmo na crise das dívidas dos anos 1990, quando a economia do país foi a colapso em 1998, o país entrou em moratória externa. Na época, o calote foi só em sua dívida interna.

O que é mais intrigante nessa situação é que a Rússia tem o dinheiro, mas não pode acessá-lo. Desde 2014, a última vez que Estados Unidos e aliados impuseram sanções ao país devido à anexação da Crimeia, o Kremlin acumulou mais de US\$ 600 bilhões em reservas estrangeiras, agora parcialmente bloqueadas.

### **Pagamento só em rublo**

Além disso, o presidente Vladimir Putin proibiu qualquer pagamento, inclusive para credores externos, em qualquer outra moeda que não seja o rublo, como parte do esforço de seu regime para fortalecer a moeda russa diante das sanções impostas pelo Ocidente.

No domingo, o ministro das Finanças russo, Anton Siluanov, afirmou que o governo pagará os credores de "países hostis" em rublos até que as sanções sejam suspensas.

No dia seguinte, o Ministério das Finanças da Rússia emitiu uma ordem para pagar os US\$ 117 milhões, embora não tenha especificado a moeda. Mas o uso de rublos não é uma opção para os



cupons desta semana. Portanto, mesmo que o país tente pagar a dívida em outra moeda, isso será entendido como calote.

Nesta terça-feira, a agência de classificação de risco Fitch confirmou que a Rússia ficará inadimplente se não pagar em moeda os cupons que vencem nesta quarta-feira dentro de um período de carência de 30 dias, segundo a assessoria.

Um calote poderia levar a uma fuga dos poucos investidores estrangeiros que ainda restam no país e isolar ainda mais a economia russa, já em ruínas.

Valores a receber: 13,8 milhões de contas terão só até R\$ 1, mas 1.318 pessoas vão receber mais de R\$ 100 mil. Veja se você é um deles

Do ponto de vista das finanças internacionais, o impacto não deve ser devastador. A Rússia tem um valor pequeno de sua dívida nas mãos de credores externos, cerca de US\$ 60 bilhões. Mesmo que deixasse de pagar todos eles, o calote teria, em princípio, efeito limitado pra o mercado global.

Analistas do Capital Economics alertam, porém, que, se uma instituição financeira estiver muito exposta, há risco de contágio, com implicações ainda não dimensionadas.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/03/2022*

## ESTADOS AVALIAM CORRIGIR PELA INFLAÇÃO VALOR DO DIESEL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS PARA DEFINIR ICMS ÚNICO

Alíquota uniforme sobre o diesel é exigência de lei aprovada pelo Congresso

*Por Geralda Doca*



**Nelson Rocha, secretário de Fazenda do Rio** Foto: Roberto Moreyra / Agência O Globo

BRASÍLIA — Os estados querem corrigir o valor do diesel nos últimos cinco anos pela inflação com objetivo de evitar perdas na arrecadação com as novas regras para a cobrança do ICMS sobre o combustível. Segundo o secretário de Fazenda do Rio, Nelson Rocha, a ideia foi apresentada em reunião dos secretários estaduais de Fazenda nesta quarta-feira. Ainda não há

decisão e o martelo será batido antes dos dias 29 e 30, quando está prevista encontro do Conselho Nacional de Política Fazenda (Confaz), em Belém.

— O que está sendo discutido e encaminhado no Comsefaz (Comitê Nacional dos Secretários Estaduais de Fazenda) é nós pegarmos a média dos últimos cinco ano e corrigirmos pelo IPCA. Neste caso, dará um valor ao praticado hoje — disse o secretário ao GLOBO.

Atualmente, o valor de referência do ICMS está congelado desde novembro, por decisão dos governadores em resposta à pressão para reduzir o imposto.

Segundo Rocha, a correção dos preços médios nos últimos cinco anos pela inflação seria uma alternativa à fixação de uma alíquota uniforme em todo o país, considerando um valor fixo sobre o litro do combustível (cobrado em centavos sobre o litro). Hoje, o ICMS é cobrado considerando um percentual sobre o preço e, com isso, o imposto sobe junto com o preço do produto.

Apesar da proposta dos estados, a adoção de uma alíquota única do ICMS é a exigência da Lei Complementar 192, que entrou em vigor na última sexta-feira. Caso os estados não definam um alíquota única até o fim deste mês, os estados terão que utilizar como valor de referência para o diesel a média dos últimos cinco anos sem correção, o que derrubaria a arrecadação estadual e também o imposto — porque a disparada dos preços é mais recente. A lei deixa em aberto a possibilidade de correção, conforme interpretação dos estados.

Conta de luz mais cara: Saiba como economizar e reduzir a fatura em até 30%

— Eu acredito que o caminho natural será pegar a média dos últimos cinco anos e atualizar esse valor pelo IPCA, senão os estados terão prejuízo. Você resolve o problema agora. Estamos sendo pressionados, os distribuidores podem questionar — disse o secretário.

Ele afirmou que a alíquota uniforme de ICMS sobre o diesel gera distorções, porque os percentuais variam entre 12% e 18%. Se for adotada uma alíquota média ponderada de 15,7%, estados que cobram menos teriam aumento de arrecadação. No caso do Rio, a receita extra seria de R\$ 360 milhões. O preço médio do diesel no estado está em R\$ 6,627.

— Não queremos prejudicar quem consome o produto nos nossos estados. O Rio e outros estados, como São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraná já se manifestaram contra para não aumentar o preço do produto, se a gente puder ajudar a equacionar a alta nos preços — destacou o secretário, acrescentando que o problema está na política de preços da Petrobras e não no ICMS dos estados.

Ele disse o Rio acompanhará a decisão do colégio de procuradores estaduais, que discute recorrer ao Supremo Tribunal Federal (STF) quanto a constitucionalidade da nova lei por interferência na autonomia dos estados.

— O Rio de Janeiro acompanhará a decisão ainda que não seja de 100%, mas é possível que seja. Alguns pontos nos parecem que podem convergir para uma inconstitucionalidade — afirmou o secretário.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 16/03/2022**

## LIRA VOLTA A MIRAR NA PETROBRAS E ATACA POLÍTICA DOS COMBUSTÍVEIS: 'IMPORTANTE QUE RECUE O PREÇO'

Presidente da Câmara evita, porém, fazer críticas públicas a presidente da estatal

*Por Bruno Góes*



**Arthur Lira preside sessão na Câmara dos Deputados Foto: Paulo Sergio / Câmara dos Deputados**

BRASÍLIA — O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), voltou a criticar nesta quarta-feira a Petrobras. Insatisfeito com o aumento do preço dos combustíveis, o parlamentar afirmou que a estatal precisa diminuir o valor cobrado pela gasolina e pelo diesel. Na semana passada, o deputado chegou a dizer que o último reajuste era “um

tapa na cara do brasileiro”.



Lira argumentou que o preço internacional do barril do petróleo oscilou para baixo nos últimos dias, bem como a cotação do dólar. Ele evitou fazer críticas públicas ao presidente da Petrobras, Silva e Luna, mas continuou a cobrar uma mudança de postura.

— Não posso avaliar (a gestão de Silva e Luna). Não tenho a visão interna da Petrobras. A única crítica que eu fiz é que a Petrobras não precisava dar o aumento do tamanho que deu, e de uma vez só. — disse Lira, que acrescentou:

— O barril baixou. O barril sobe, aumenta (o preço do combustível). O barril baixa, a gente não baixa? Então é importante que a Petrobras recue o preço do aumento que deu. Porque o dólar está caindo e o barril caiu. São os dois componentes que fazem a política de preço da Petrobras.

Na semana passada, o preço médio de venda da gasolina para as distribuidoras passou de R\$ 3,25 para R\$ 3,86 por litro, um aumento de 18,8%. Em relação ao diesel, o preço médio variou de R\$ 3,61 para R\$ 4,51 por litro, uma alta de 24,9%.

O presidente da Câmara afirmou ainda que não terá pressa para discutir projeto aprovado pelo Senado que institui um subsídio. O texto prevê a criação de uma espécie de fundo de compensação para evitar altas bruscas nas bombas e um "vale-gasolina" entre R\$ 100 e R\$ 300 para motoristas de aplicativo e taxistas, motociclistas e pilotos de pequenas embarcações. O custo seria limitado a R\$ 3 bilhões anuais.

Ele criticou, porém, a possibilidade de que qualquer subsídio possa ser questionado na Justiça por ser votado em ano eleitoral. A Legislação veda a concessão do benefício no período.

— Porque nós estamos em um ano eleitoral, se fizer uma lei ou projeto legislativo, ou iniciativa do Executivo, que dê um subsídio para quem usa transporte do uber, taxista, motoboy, para o caminhoneiro... Isso, a gente polemizar que pode causar inelegibilidade, é uma falta de sensibilidade muito grande. Vamos procurar a responsabilidade fiscal. Acho que o subsídio amplo nos combustíveis atende a quem pode arcar com a inflação normal no mundo. Quem não pode é que a gente tem que privilegiar.

### **Bolsonaro critica**

O presidente Jair Bolsonaro revelou que o governo federal foi avisado antecipadamente que a Petrobras iria realizar um reajuste no preço dos combustíveis, que foi anunciado na quinta-feira passada. Bolsonaro disse que foi feito um pedido para que a empresa adiasse por um dia o aumento, mas afirmou que essa solicitação não foi aceita.

A declaração ocorreu em entrevista à TV Ponta Negra, gravada na manhã de terça-feira e transmitida nesta quarta.

— Por questão de um dia, foi feito contato com a Petrobras, porque chegou para nós que eles iriam ajustar na quinta-feira da semana passada, né, foi feito um pedido para que deixasse para o dia seguinte, atrasasse um dia. Eles não nos atenderam — disse Bolsonaro na entrevista.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 16/03/2022*

### **BRASIL E EUA DIVERGEM SOBRE MEDIDAS PARA AUMENTAR OFERTA DE FERTILIZANTES NO MUNDO, AFETADA PELA GUERRA NA UCRÂNIA**

Em evento virtual nesta quarta-feira, ministra da Agricultura defendeu a exclusão desses insumos em regimes de sanções, enquanto representante dos EUA falou sobre liberação de 250 milhões de dólares para aumentar a produção local

*Por Eliane Oliveira*



### *Tereza Cristina, ministra da Agricultura*

BRASÍLIA — Brasil e Estados Unidos mostraram divergências, nesta quarta-feira, sobre que medidas podem ser tomadas para aumentar a oferta de fertilizantes para a agricultura mundial e, com isso, evitar uma crise inédita de escassez e alta de preços de alimentos no mundo.

Durante uma mesa redonda virtual com o tema 'Insumos para Sistemas Agroalimentares Sustentáveis', a ministra da

Agricultura, Tereza Cristina, defendeu que adubos e fertilizantes sejam excluídos da lista de sanções contra países produtores como a Rússia e a Bielorrússia.

Por sua vez, sua contraparte nos EUA, Tom Vilsack, afirmava que a saída é subsidiar esses insumos para os produtores americanos e beneficiar nações aliadas com o aumento da oferta.

— Temos que excluir os fertilizantes dos regimes de sanções, como [ocorre com] os alimentos. Reprimir o comércio desses insumos afeta a produtividade no campo, aumenta preço de commodities, reduz a oferta e ameaça a segurança alimentar, especialmente de países mais vulneráveis — disse Tereza Cristina.

A ministra citou a pandemia de Covid-19, que “pôs à prova a capacidade do sistema alimentar global de prover alimentos em quantidade, qualidade e preços acessíveis a todos os habitantes do planeta”. Ela destacou que, com a retomada da atividade econômica, aumentou a demanda global por produtos agropecuários em meio a uma onda inflacionária mundial.

Essa situação, acrescentou, foi agravada por sanções à Bielorrússia — o governo daquele país é acusado de violação dos direitos humanos — no ano passado e, mais recentemente, à Rússia, que entrou em guerra com a Ucrânia.

— Não podemos punir a economia de um país e colocar em risco a economia mundial. São 800 milhões de pessoas que têm fome no mundo — afirmou.

O secretário de Agricultura dos EUA não se manifestou sobre a proposta brasileira, que conta com o apoio de outros países sul-americanos. Ele defendeu que as nações do hemisfério trabalhem para garantir um sistema sustentável de alimentos e disse que a guerra na Ucrânia terá impacto não apenas na agricultura, mas na economia como um todo.

— A guerra é algo que veio para impactar o mundo inteiro e precisamos ter em mente que a cadeia alimentar exige uma complexidade e uma agilidade no transporte que é muito grande — disse.

Tom Vilsack lembrou que, recentemente, o governo americano anunciou que vai destinar US\$ 250 milhões para financiar o aumento de fertilizantes nos EUA. Essa oferta adicional, destacou, servirá não apenas aos produtores locais, mas também para os países aliados.

E enfatizou que a guerra na Ucrânia não atinge apenas os custos dos insumos, mas a própria democracia.

— Os EUA devem trabalhar em conjunto com vocês para reduzir os custos de insumos, as mudanças climáticas e aumentar a eficiência de nossa produção regional. Recentemente anunciamos que estamos tendo mais produção de fertilizantes para nossos agricultores e para os

agricultores de nossas alianças. Os EUA podem não precisar, num futuro próximo, de fertilizantes importados de outros países — enfatizou.

Vilsack afirmou que os EUA querem facilitar uma resposta humanitária na Ucrânia e mitigar os efeitos do conflito. Disse que é preciso conhecer a estrutura da cadeia alimentícia global e desenvolver ferramentas para a produção de commodities.

— Devemos ser cautelosos para não ter políticas que intervenham de maneira pejorativa no custo das commodities. Devemos ter ferramentas para estimular a agricultura, tarifas claras e acessíveis e incentivar o plantio e o aumento da produção dos nossos produtores agrícolas — afirmou.

Participaram do evento ministros da Agricultura das Américas, além de dirigentes da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO) e do Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA).

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/03/2022*

## COM FINANCIAMENTO EUROPEU, NEOENERGIA VAI INAUGURAR COMPLEXOS SOLAR E EÓLICO NESTE ANO NO BRASIL

Banco Europeu de Investimento vai buscar mais projetos para investir no país e diversificar fontes com a guerra na Ucrânia

*Por Bruno Rosa*



**Parque de energia eólica no Rio Grande do Norte Foto: Divulgação**

RIO - A Neoenergia pretende colocar em operação ainda neste ano um parque eólico entre os estados do Piauí e da Bahia e outro empreendimento solar na Paraíba. Os dois polos vão se juntar a um projeto eólico que acabou de ser inaugurado na Paraíba. Juntos, os investimentos no Nordeste somam mais de R\$ 5 bilhões. Do total, cerca de R\$ 1,1 bilhão (200 milhões de euros) conta com financiamento do Banco

Europeu de Investimento (BEI).

Nesta quarta-feira, o presidente da Neoenergia, Mario Ruiz-Tagle, e o vice-presidente do BEI, Ricardo Mourinho Félix, fizeram uma cerimônia para celebrar a assinatura do contrato de financiamento, que deveria ter ocorrido em dezembro, mas foi adiada por conta da pandemia.

Félix, do BEI, disse que essa foi a primeira operação de financiamento para o Brasil no ano. Destacou ainda que o país tem papel essencial na transição energética em um momento em que a Europa vai buscar maior diversificação energética com a guerra na Ucrânia.

Ele lembrou que o Brasil responde, em média, por cerca de 42% dos financiamentos anuais para a América Latina, de 800 milhões de euros. Lembrou que espera que esse ano os empréstimos fiquem nesse patamar.

Temos que acelerar a transição e a diversificação das fontes de energia - afirmou Félix. - Temos que olhar para a guerra e ver como construir uma diversificação energética para que cada nação não seja dependente de apenas uma fonte.

### Hidrogênio e eólica no mar

Para ele, o Brasil pode ter ainda potencial com o hidrogênio verde.

-O Brasil pode ser um dos principais exportadores de hidrogênio verde do mundo. Há muito potencial no país. Estamos procurando projetos que possam gerar impacto em energia e em empregos. A transição energética tem que ser feita em prol dos cidadãos.

A Neoenergia também mira uma diversificação de projetos além de solar e eólica. A companhia estuda o potencial do hidrogênio e também vem ampliando as apostas em energia eólica no mar. Segundo Mario Ruiz-Tagle, a companhia está estudando o potencial para gerar energia dos ventos em alto-mar no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Fortaleza.

-O que está acontecendo na Europa pode ajudar a trazer mais recursos para o Brasil. O mundo tem muito recurso para desenvolver energia verde. No caso da energia eólica no mar, acreditamos que em três a cinco anos o primeiro projeto já esteja pronto, pois queremos atrair fornecedores e desenvolver tecnologia - afirmou Ruiz-Tagle.

O executivo disse que o pacote de socorro ao setor elétrico, de R\$ 10,5 bilhões e que será repassado às tarifas a partir de 2023, foi "um sinal suficiente para olhar para frente com maior tranquilidade". Para ele, isso ajuda a resolver a situação dentro das regras.

Os três novos projetos da Neoenergia vão somar 1.1 GW, cerca de um quarto dos 4GW atuais que a empresa tem hoje no país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/03/2022

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### EXECUTIVOS BRASILEIROS SÃO MAIS PREOCUPADOS COM SUSTENTABILIDADE QUE A MÉDIA GLOBAL, DIZ PESQUISA

De acordo com levantamento da Russell Reynolds, 50% dos executivos de alto escalão no País esperam que práticas sustentáveis estejam incorporadas aos negócios nos próximos cinco anos

Por Shagaly Ferreira, O Estado de S.Paulo

A sustentabilidade é uma preocupação de líderes empresariais no mundo todo. Mas, entre os executivos brasileiros, as ações nessa área são vistas como uma forma de impulsionar os negócios e ganhar mercado, segundo uma pesquisa global da consultoria Russell Reynolds Associates obtida com exclusividade pelo Estadão.

De acordo com o estudo, 50% dos líderes de alto escalão das empresas no Brasil esperam que a

sustentabilidade seja incorporada em toda a estratégia de negócios nos próximos cinco anos. A média de outros países é de 39%, o que coloca o Brasil entre os líderes da transição para negócios sustentáveis.

#### Destaque internacional

Brasil supera média global na adoção da sustentabilidade como propulsora de negócios para esta década e para as próximas

#### Comportamento de líderes para ações sustentáveis nas empresas\*



\*Líderes da próxima geração e C-Level

Fonte: Russell Reynolds Associates

ESTADÃO #7

**Para realizar a pesquisa, a consultoria ouviu 9,5 mil executivos, funcionários e líderes empresariais de Brasil, EUA, Canadá, França, Alemanha, Espanha, Inglaterra, Austrália, México, Índia e China.**

O Brasil se destaca entre as empresas que já têm estratégias de sustentabilidade em curso: 49% dos líderes do País afirmam que seu presidente executivo está pessoalmente comprometido com a agenda sustentável, e 50% disseram já ter adotado uma estratégia de sustentabilidade na empresa. A média global é de 43%.

"A gente vê um posicionamento muito peculiar no Brasil, e existe o potencial de fazer disso (a agenda sustentável) uma grande bandeira nossa (do País)", diz Mariane Montana, consultora em ESG da Russell Reynolds Associates. ESG é a sigla em inglês para práticas ambientais, sociais e de governança.



**Mariane Montana, consultora em ESG da Russell Reynolds Associates. Foto: Divulgação**

Segundo a executiva, uma das explicações para o destaque do Brasil na pesquisa é o fato de a economia brasileira ser bastante ligada ao agronegócio. Na visão da especialista, isso faz com que os executivos do País tenham um olhar mais atento para

a preservação dos recursos naturais. Os números mostram que líderes de países com uma diversidade ambiental menor têm uma preocupação inferior com a sustentabilidade.

A consultora ressalta ainda que, no Brasil, há também uma pressão dos novos profissionais, que são mais engajados em causas socioambientais, o que provoca uma mudança interna nas empresas. "Muitas pessoas veem (essa preocupação) como uma pressão social passageira, mas o fato é que essa geração está moldando o futuro dos negócios", diz Mariane.

Flávia Lafraia, coordenadora da Comissão de Sustentabilidade do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), concorda que o Brasil está adiantado em relação aos demais países e isso ocorre porque as empresas vêm escutando mais o seu público de interesse. "Naturalmente, as empresas brasileiras levam em consideração os problemas e as oportunidades", afirma.



### **Mercado**

Segundo Mauro Mariz, diretor executivo de Gente e Sustentabilidade da Riachuelo, a sustentabilidade faz parte da estratégia de negócio de grandes empresas há muito tempo. Mas, recentemente, o tema vem ganhando tração também por uma imposição de mercado.

**Mauro Mariz, diretor executivo de Gente e Sustentabilidade da Riachuelo. Foto: Divulgação**

"Cada vez mais as empresas direcionam seus investimentos para tecnologia, inovação, pesquisa e desenvolvimento, visando a mitigar impactos sociais e ambientais", diz o executivo.

No grupo Natura & Co, as metas de desempenho socioambientais foram incorporadas aos programas de remuneração variável para mobilizar os executivos e funcionários.

Flavio Pesiguelo, vice-presidente de Pessoas e Cultura do grupo, destaca que as iniciativas que seguiram princípios sustentáveis permitiram que a companhia alcançasse alguns marcos, como

ser pioneira na adoção de um refil reutilizável ainda em 1983. “A sustentabilidade é um habilitador-chave do nosso planejamento estratégico”, diz.



**Flavio Pesiguelo, vice-presidente de Pessoas e Cultura Natura & Co América Latina. Foto: Roberto Setton**

### Longo caminho

O Grupo Boticário também trabalha com iniciativas de sustentabilidade pelo menos há mais de três décadas. Eduardo Fonseca, diretor de Assuntos Institucionais e ESG da companhia, afirma que as práticas na área são levadas a todos os níveis hierárquicos.

“Na alta governança, os aspectos ESG são monitorados pelo Comitê Executivo de Sustentabilidade e Diversidade, que se reporta ao Conselho Consultivo e define a estratégia de integração desses aspectos no modelo de negócios do grupo”, diz.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 16/03/2022*

## MOURÃO APOSTA EM REDUÇÃO DOS PREÇOS DA PETROBRAS E CHAMA ALTA DO PETRÓLEO DE ‘HISTERIA’

Apesar do prognóstico de queda no preço do petróleo, vice-presidente descartou que o litro da gasolina volte ao patamar dos R\$ 4 no País

*Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Em linha com o presidente Jair Bolsonaro, o vice-presidente Hamilton Mourão, que se filia ainda hoje ao Republicanos para disputar o Senado pelo Rio Grande do Sul, apostou nesta quarta-feira, 16, em uma redução dos preços dos combustíveis cobrados pela Petrobras, diante da recente queda do petróleo no exterior. Por outro lado, o general chamou a alta anterior da commodity, que levou ao reajuste da estatal, de “histeria”.

“Essa questão do preço do petróleo é muita histeria. Porque hoje uma variação, vamos dizer assim, violenta no preço do petróleo é fruto primeiro da questão da pandemia, no retorno da atividade econômica, posteriormente desse conflito absurdo lá da Rússia e da Ucrânia. Aí, óbvio, o mercado começa a se reequilibrar”, declarou o vice-presidente a jornalistas na chegada ao Palácio do Planalto. “[O barril de petróleo] Bateu nos US\$ 139, já está em US\$ 99, US\$ 98. É óbvio, essa flutuação, acredito que a Petrobras vai encaixar isso aí e vai haver uma redução [no preço dos combustíveis]”, acrescentou.



**Vice-presidente Hamilton Mourão; para Mourão, queda do petróleo deve causar redução dos preços cobrados pela Petrobras. Foto: Gabriela Biló/Estadão**

Os contratos futuros de petróleo operam em queda nesta quarta-feira no mercado internacional diante da percepção de investidores de um arrefecimento na guerra entre a Rússia e a Ucrânia. O barril do petróleo Brent, referência, está cotado ao redor dos US\$ 98. A política de preços adotada pela Petrobras determina reajustes atrelados ao exterior.



Apesar do prognóstico de queda no preço do petróleo, Mourão descartou que o Brasil volte a pagar R\$ 4 pelo litro de gasolina. “Uma realidade a gente tem que entender: o preço do combustível, fruto até da questão da transição energética que nós temos de viver, não vai voltar aos patamares que a gente gostaria. Não vamos mais, na minha visão, pagar R\$ 4 por litro de gasolina, vai ser difícil isso acontecer”, avaliou o vice-presidente. “Pode baixar, voltar para meia dúzia [R\$ 6]”.

Questionado sobre a demora dos postos de combustíveis em assimilar a queda nos preços da Petrobras sobre o valor cobrado na bomba, Mourão falou em “cartelização”. “Ainda há muita cartelização nesse setor, aí compete esses setores encarregados da defesa do consumidor impedir que isso ocorra”, declarou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/03/2022*

## COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Parlamentares resistem à reforma, evitando dar apoio a uma mudança que pode mexer na arrecadação de Estados e municípios

*Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado adiou a votação da reforma tributária, após senadores das maiores bancadas se posicionarem contra a proposta. A deliberação ficou para a próxima semana.

O relator da reforma, Roberto Rocha (PSDB-MA), desidratou o texto para atrair apoio, aumentando o período de transição e incluindo medidas de compensação para perdas de receitas, mas ainda há resistências.



**Senado Federal; CCJ adiou a votação da reforma tributária Foto: Roque de Sá/Agência Senado - 16/11/2021**

Senadores pedem novas mudanças para garantir a manutenção de tratamentos diferenciados em regimes especiais nas regiões Norte e Nordeste e proteção tributária para cooperativas de produção e crédito. A movimentação contra a aprovação, no entanto, vai além.

De forma geral, parlamentares levantam resistências à reforma como um todo, evitando dar apoio à mudança no sistema de tributos em ano eleitoral, no momento em que qualquer medida pode mexer na arrecadação de Estados e municípios e na tributação de setores específicos.

A proposta altera o sistema de tributos no País criando o Imposto sobre Valor Agregado (IVA). De acordo com o parecer, será um IVA Dual, dividido em dois modelos: um federal, substituindo PIS e Cofins por meio da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS); e outro estadual e municipal, unindo o ICMS e o ISS, e criando o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

A reforma não inclui o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), mas estabelece que esse tributo, cobrado sobre a indústria, seja substituído por um imposto seletivo, que incidirá apenas sobre produtos considerados nocivos, como cigarro e bebidas alcoólicas. Nesse caso, no entanto, não há prazo para a reformulação e a alteração do IPI dependerá de lei complementar.

O parecer prevê um período de transição da mudança dos impostos cobrados por Estados e municípios que começaria em 2025, se a reforma for aprovada definitivamente neste ano, e só terminaria em 2066. Inicialmente, serão sete anos para a substituição dos tributos e, em paralelo,

40 anos para a mudança da cobrança de impostos, que não ocorrerá mais na origem da produção, mas no local onde os produtos e serviços são consumidos. Cada Estado ou município poderá definir sua própria alíquota do IBS.

Nos primeiros 20 anos, a receita do IBS será distribuída aos Estados e municípios mantendo o valor da receita atual, corrigido pela inflação. Do total da arrecadação, 3% será distribuído para governos estaduais e municipais mais afetados com a mudança. Na segunda etapa, também de 20 anos, essa reposição será extinta. Para quem formulou a proposta, esse período todo pode nem ser necessário, afinal, se houver crescimento econômico, haverá aumento de arrecadação.

A transição "longa e suave", como é chamada por técnicos e parlamentares, foi uma tentativa de atrair o apoio de Estados e municípios que temem perda de arrecadação com o novo modelo. As maiores resistências vêm de Estados que produzem muito e consomem menos, como o Amazonas, e de capitais e grandes cidades, que arrecadam ISS e não querem unir o imposto com o ICMS, cobrado pelos Estados. Também há críticas no setor de serviços, que tem o maior peso no Produto Interno Bruto (PIB).

No caso do Amazonas, o relator alterou o parecer para autorizar que o Estado participe da arrecadação do IBS, mesmo com a alteração da origem para o destino. O relator também mexeu no texto para prever, por lei complementar, o ressarcimento parcial ou até mesmo integral das despesas da população de baixa renda com o pagamento do IBS. Na prática, a proposta autoriza uma transferência de renda para devolver os valores gastos por pessoas pobres com impostos sobre o consumo.

O adiamento foi defendido por integrantes de MDB, PSD e Podemos, que representam as maiores bancadas do Senado. "Nós não podemos, em um momento de crise e de tanta insegurança jurídica, criar mais uma, que é a insegurança tributária", afirmou a senadora Simone Tebet (MDB-MS). "Para quem aguardou 20 anos, por que não aguardar mais uma semana?"

Os senadores fecharam um acordo para encerrar a discussão e deixar apenas a votação para a próxima reunião. "Se não houver boa vontade do governo federal federal, se não houver boa vontade dos Executivos estaduais e municipais, nenhuma reforma tributária vai resolver a questão tributária no nosso País, por mais mudanças na Constituição que façamos", disse o senador Oriovisto Guimarães (Pode-PR).

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 16/03/2022*

## **BOLSONARO: É IMPAGÁVEL O PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS NO BRASIL**

Declaração foi feita durante entrevista; presidente ainda afirmou que o governo vai evitar que novos reajustes sejam repassados para os consumidores

*Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro afirmou em entrevista à TV Ponta Negra, afiliada do SBT no Rio Grande do Norte, que espera um retorno da Petrobras para rever o mega-aumento dos combustíveis. Segundo ele, o preço cobrado hoje nas bombas é "impagável".



"O barril do petróleo chegou a 135 dólares na semana passada, agora já caiu e está em 100 dólares. A gente está esperando, inclusive, ter um retorno da Petrobras para rever esses preços que foram absurdamente majorados na semana passada", declarou o presidente.

***Presidente Jair Bolsonaro; em entrevista, presidente afirmou que espera retorno da Petrobras para rever o mega-aumento dos combustíveis. Foto: Gabriela Biló/Estadão***



A entrevista foi gravada nesta manhã no Palácio do Planalto, mas apenas um pequeno trecho foi divulgado. Ainda não há previsão de exibição da íntegra.

Mais cedo, em evento, o chefe do Executivo declarou que a Petrobras vai baixar o preço dos combustíveis "com certeza", em virtude da queda das cotações de petróleo no mercado internacional.

Bolsonaro ainda declarou na entrevista que o governo vai evitar que novos reajustes sejam repassados para os consumidores.

"Qualquer nova alta a gente vai, da nossa parte aqui, desencadear um processo para que esse reajuste não chegue na ponta da linha para o consumidor. É impagável o preço dos combustíveis no Brasil", disse o presidente. "E lamentavelmente a Petrobras não colabora com nada", acrescentou, em nova crítica à estatal.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/03/2022*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ADM INAUGURA CENTRO DE INOVAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA

É o primeiro gênero da empresa americana na América Latina

*Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo*

A americana ADM inaugura nesta quarta-feira um Centro de Inovação em Hortolândia, no interior paulista, o primeiro do gênero da companhia na América Latina — no mundo, já são cinco unidades.

A unidade se concentrará em pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e simulação de processos produtivos da indústria de alimentos e bebidas, um dos que mais têm crescido nos negócios da múlti nos últimos anos.

Os investimentos no novo centro, que ocupa uma área de 1,2 mil metros quadrados, alcançaram cerca de US\$ 4,7 milhões. Segundo a ADM, estão instalados em Hortolândia equipamentos com tecnologia de ponta como um pasteurizador UHT e uma planta de carnes completa.

“O projeto é mais um aporte estratégico da empresa, que vem investindo fortemente no segmento de nutrição humana, com a aquisição de plantas especializadas no Brasil e desenvolvimento de parcerias para fornecimento de produtos líderes de mercado”, afirmou a empresa, em nota.

Em 2018, a ADM lembra que inaugurou no Brasil o maior complexo de produção de proteína de soja da América Latina, em Campo Grande (MS).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/03/2022*

### GOVERNO VAI CORTAR 0,38% DO IOF NOS EMPRÉSTIMOS A MICRO E PEQUENAS EMPRESAS

Também faz parte do pacote de estímulos a renegociação dos débitos no Simples e a retomada das linhas de crédito criadas na pandemia. “A nossa visão não é de fazer bondade”, diz Afif Domingos



*Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília*

O governo vai cortar em 0,38% as alíquotas do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de crédito de micro, pequenas e médias empresas, informou, ao Valor, o assessor especial do Ministério da Economia Guilherme Afif Domingos. A medida faz parte de um “conjunto de fortalecimento da base econômica do Brasil”, disse ele.

Thank you for watching Também faz parte desse pacote a renegociação dos débitos das empresas do Simples e a retomada das linhas de crédito criadas na pandemia: o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) e o Programa Emergencial de Acesso a Crédito (Peac). A elaboração dessas medidas tem sido comandada nos bastidores pela nova secretária especial de Produtividade e Competitividade, Daniella Marques.

“A nossa visão não é de fazer bondade”, afirmou Afif Domingos. “Avaliamos que, na realidade pós-pandemia, é hora de estender a mão para quem gera empregos, apesar das dificuldades.”

Ele acrescentou que, com a alta da inflação, o Banco Central tem elevado os juros. A redução do IOF é uma forma de ajudar a minorar esse impacto sobre as operações de crédito.

O 0,38% foi acrescido ao imposto em 2008, para compensar o fim da Contribuição Provisória sobre a Movimentação Financeira (CPMF) e está lá até hoje. Avalia-se se o corte de 0,38% poderá ser estendido às Empresas Simples de Crédito.

Na terça-feira (15), o governo anunciou a redução do IOF sobre câmbio e o secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, adiantou que novos cortes tributários estão a caminho. “Estamos trabalhando em mais programas de crédito e eventuais desonerações de algumas modalidades de crédito”, afirmou.

Todas essas medidas integram o pacote de crédito de R\$ 100 bilhões, cujo anúncio já foi adiado por duas vezes. A expectativa é destravá-lo na próxima semana.

Mas, independentemente do lançamento dessas medidas, as dívidas no Simples já podem ser negociadas em condições favoráveis, frisou Afif. Ele acrescentou que as empresas devem se apressar, pois o prazo para regularização vai até 31 de março. O prazo é curto e empresas correm o risco de “sair do Simples para cair no complicado”, comentou.

A renegociação de dívidas foi aberta depois que o Congresso Nacional derrubou o veto do presidente Jair Bolsonaro (PL) à lei que cria o Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp), também chamado de Refis.

Com isso, 437 mil empresas endividadadas ganharam a possibilidade de parcelar dívidas, que somam R\$ 20 bilhões, em até 180 vezes, com descontos conforme a queda no faturamento no período de março a dezembro de 2020, na comparação com igual período em 2019.

Há pressões, não atendidas até agora, para um adiamento de prazo até 30 de abril. “A prorrogação é necessária para que as empresas tenham tempo suficiente para formalizar seus pedidos de parcelamento”, disse o presidente do Sindicato da Micro e Pequena Indústria do Estado de São Paulo, Joseph Couri.

O pacote de crédito de R\$ 100 bilhões teve seu anúncio suspenso porque contém medidas que reformulam o Fundo Garantidor da Habitação Popular (FGHab), ainda sob análise do Ministério do Desenvolvimento Regional. Existe a possibilidade de essa parte ser retirada do pacote, se as discussões demandarem mais tempo.

Dentro da agenda positiva do governo, deverão ser confirmadas nesta quinta-feira (17) medidas no âmbito do Ministério do Trabalho e Previdência: antecipação do 13º de aposentados e pensionistas, liberação de saques de até R\$ 1.000 do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

(FGTS), uma linha de microcrédito digital e a elevação do limite de consignado para aposentados e pensionistas. Está na “fila” das solenidades no Palácio do Planalto a isenção do Imposto de Renda para investidores estrangeiros que aplicarem no mercado de capitais.

Fonte: *Valor Econômico - SP*  
Data: 16/03/2022

## DIRETORES DA SHELL SÃO PROCESSADOS POR 'NÃO PREPARAR' A EMPRESA PARA NET ZERO

O processo, encaminhado na Justiça britânica pela organização de direito ambiental ClientEarth, tem como principal argumento que o plano para zerar emissões líquidas não é consistente e específico o suficiente

Por *Naiara Bertão, Prática ESG — São Paulo*



— Foto: James Armbruster/Pixabay

Menos de um ano depois de ter sido obrigada a estabelecer – e cumprir – uma meta de reduzir suas emissões de carbono em 45% até 2030, por uma decisão no tribunal distrital de Haia, na Holanda, a Shell passa por uma nova problemática envolvendo sua atuação contra o aquecimento global. Desta vez, seus diretores estão sendo processados na justiça do Reino

Unido por não prepararem a companhia para chegar ao “net zero”, ou seja, situação em que as emissões líquidas de gases de efeito estufa que sua operação e cadeia de fornecedores produz são zeradas.

Segundo notícia do jornal The Guardian da terça-feira (15), e que repercutiu em outros veículos da imprensa internacional, a ação foi movida pela organização de direito ambiental ClientEarth contra 13 diretores da multinacional com base na lei britânica das sociedades, que prevê a possibilidade de responsabilização judicial dos diretores de uma empresa caso eles se omitam na gestão da companhia - são legalmente obrigados a agir de forma a promover o sucesso da empresa e a exercer cuidado, habilidade e diligência razoáveis.

O argumento é que eles são pessoalmente responsáveis por não traçar uma estratégia alinhada ao acordo internacional de Paris, que visa limitar o aquecimento global a abaixo de 2°C, por meio da redução de emissões vindas de combustíveis fósseis. O Conselho de Administração da companhia, do qual fazem parte alguns executivos, teria deixado de explicar adequadamente os riscos que as mudanças climáticas representam para a empresa.

A ClientEarth disse que está tomando medidas contra a Shell no melhor interesse da empresa. A alegação deles diz que o conselho falhou em explicar adequadamente os riscos que as mudanças climáticas representam para a empresa. De acordo com a Lei das Sociedades, os diretores são legalmente obrigados a agir de forma a promover o sucesso da empresa e a exercer cuidado, habilidade e diligência razoáveis.

Em entrevista ao jornal britânico, Paul Benson, advogado da ClientEarth lembra que este processo é o primeiro do tipo, que visa responsabilizar executivos de alto escalão por não se preparar adequadamente para a transição líquida zero, e que a Shell está realmente “muito” exposta aos riscos das mudanças climáticas.

“Eles estão expostos ao que chamamos de risco de ativos enalçados, onde o valor de seus ativos – por exemplo, suas instalações, sua infraestrutura física – só vai reduzir ou se tornar um passivo à medida que a transição zero líquida progride”, afirma.

Após a condenação na Holanda, os diretores da Shell apresentaram uma estratégia de transição energética, onde estabeleceram o objetivo da empresa de chegar a net zero até 2050. Para o ClientEarth, ela não atende às metas que os cientistas dizem ser críticas para evitar mudanças climáticas catastróficas.

Para Benson, quanto mais se demora para rever o plano, mais dificuldade terá lá na frente para manter a competitividade comercial e arcabouço regulatório “inevitável”.

A ClientEarth pede o apoio de outros acionistas na ação. Mas não parece que será um processo fácil de convencimento. Ainda que mais de 30% dos acionistas votaram na assembleia geral do ano passado pelo apoio a uma resolução pedindo metas de emissões alinhadas ao Acordo de Paris, outros acionistas podem estar em se envolver neste processo depois que a empresa anunciou, em fevereiro, um aumento nos dividendos e um plano para recomprar ações – aumentando o valor das que permanecem nas mãos dos investidores, de acordo com a reportagem. O lucro do ano passado passou de US\$ 19 bilhões.

Em resposta ao The Guardian, um porta-voz da Shell disse: “Para ser um negócio de emissões líquidas zero até 2050, estamos cumprindo nossa estratégia global que apoia o Acordo de Paris. Isso inclui a meta líder do setor que estabelecemos para reduzir pela metade as emissões de nossas operações globais até 2030 e transformar nossos negócios para fornecer mais energia de baixo carbono para os clientes.”

Se a ação da ClientEarth for bem-sucedida, a empresa pode ser forçada pelos tribunais a mudar sua estratégia, tomando medidas concretas e específicas para alinhar seu plano com o Acordo de Paris. Por outro lado, se a organização perder, podem ainda ter de pagar pelos custos totais do caso, incluindo os honorários advocatícios dos diretores.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/03/2022*

## EM SITUAÇÃO DELICADA, PRESIDENTE DA PETROBRAS É CRITICADO PELA ALA MILITAR

A avaliação de integrantes da ala militar do governo é que faltou a Silva e Luna, até o momento, “sensibilidade social” para lidar com a crise dos combustíveis

*Por Andrea Jubé, Valor — Brasília*



**Joaquim Silva e Luna — Foto: Paulo Belote / Agência Petrobras**

Alvo de críticas públicas do presidente Jair Bolsonaro, o presidente da Petrobras, general da reserva Joaquim Silva e Luna, também tem tido seu desempenho na crise dos combustíveis questionado por colegas da caserna que fazem parte do governo. A avaliação de integrantes da ala militar do governo é que faltou a Silva e Luna, até o momento, “sensibilidade social” para lidar com o problema.

Embora Silva e Luna tenha esclarecido que não poderia ter adotado outro comportamento, pela responsabilidade com a empresa e com os acionistas em obediência à política de preços em vigor, o presidente Bolsonaro reclamou com vários auxiliares e outros interlocutores que o anúncio do reajuste de 18% na gasolina e quase 25% no diesel - após 57 dias sem nenhum aumento -, poderia ter aguardado mais um ou dois dias, prazo do desfecho da votação do pacote de combustíveis no Congresso.

A reclamação entre integrantes da ala militar do governo é que Silva e Luna também poderia fazer outros “acenos” que transmitissem alguma sensibilidade social por parte da Petrobras.

**Uma fonte deu exemplo do que poderia ter sido um desses gestos: renunciar a alguma parcela dos bônus devidos à diretoria pelo Programa Prêmio por Performance (PPP). Conforme divulgado, o presidente receberá cerca de R\$ 1,4 milhão - o prêmio para toda a diretoria é estimado em cerca de R\$ 13 milhões.**

A mesma fonte acrescentou que Silva e Luna poderia ter a iniciativa de propor, ao menos, a discussão sobre eventual revisão da política de preços da estatal, ainda que temporariamente, na conjuntura de crise internacional. A proposta poderia não prosperar, mas seria um aceno à sociedade.

**No cenário de pressão dos preços sobre o consumidor, a boa notícia de que a companhia teve o maior lucro de sua história em 2021, de R\$ 106,7 bilhões, tornou-se desfavorável ao governo na conjuntura de crise. A proposta de remuneração aos diretores da Petrobras será votada pelos acionistas na assembleia convocada para 13 de abril.**

Nessa data, será votada a indicação de Rodolfo Landim, presidente do Flamengo, para o cargo de presidente do conselho de administração. Embora a situação de Silva e Luna não seja confortável, Bolsonaro ainda resiste a substituí-lo. Mas uma ala do governo torce para que Silva e Luna renuncie - iniciativa que, em contrapartida, tem sido rechaçada por interlocutores do general.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 16/03/2022

## IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES CRESCERAM 20% EM 2021, AFIRMA ANDA

Volume somou 39,2 milhões de toneladas; produção nacional ficou em 6,9 milhões  
Por Érica Polo, Valor — São Paulo



**Importação de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR). — Foto: Portos do Paraná/divulgação**

A indústria de fertilizantes entregou 3,3 milhões de toneladas de produtos em dezembro do ano passado no Brasil, informou a Anda, associação que representa empresas do segmento. O número oficial, divulgado na manhã de hoje (16/3), indica alta de apenas 0,1% em comparação com dezembro de 2020. No ano de 2021, as entregas somaram 45,8 milhões de toneladas, um crescimento de 13%, conforme antecipado pelo Valor.

Em dezembro passado, as importações somaram 3,5 milhões de toneladas, alta de 20,4% em relação ao mesmo mês de 2020, e a produção nacional seguiu ritmo similar de alta, com crescimento de 20,5%, para 664 mil toneladas.

Em todo o ano passado, as importações cresceram 19,3%, para 39,2 milhões de toneladas, e a produção do país teve alta de 7,3%, para 6,9 milhões de toneladas, informou a Anda.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 16/03/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SUAPE ESPERA DAR PONTAPÉ PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE ATÉ FINAL DE 2022

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Março 2022



#### Divulgação

Projeto em negociação, que pode ter apoio da francesa Qair, prevê produção começando em 2026 e implantação concluída até 2030.

O complexo portuário e industrial de Suape (PE) pretende o lançamento da pedra fundamental da planta de hidrogênio verde em 2022. A administração do complexo prepara um termo de referência para fazer o anúncio de 55 hectares referentes à primeira etapa do projeto com a Qair, em fase de negociação, a fim de iniciar o

licenciamento ambiental para a implantação da usina de hidrogênio verde. A empresa francesa projeta investimentos que podem chegar a R\$ 20 bilhões, divididos em seis fases até 2030, sendo quatro delas para a instalação dos conjuntos de eletrolisadores de água em áreas localizadas no Porto de Suape.

“Pretendemos fazer o primeiro requerimento de licenciamento ambiental para usina de hidrogênio verde até o final de 2022”, contou o diretor de meio ambiente e sustentabilidade de Suape, Carlos Cavalcanti, em entrevista à Portos e Navios. O cronograma prevê a produção começando em 2026 e todo o projeto implantado até 2030. O diretor disse que o processo é longo, mas pode até ser antecipado por questões geopolíticas, por exemplo, que venham a acelerar as demandas por esse tipo de solução a nível mundial.

Cavalcanti contou que o tema vem sendo trabalhado junto à agência estadual de meio ambiente e passa por amadurecimento por se tratar de um assunto um pouco recente. “Analistas ambientais ainda têm pouca informação sobre esse tipo de usina e tecnologia, mas estamos conseguindo, por conta dessa perspectiva de baixo carbono e aproveitamento de estruturas que já são consolidadas no porto, antecipar prazos de licenciamento ambiental que são relativamente longos, principalmente para grandes projetos”, afirmou.

O diretor disse que Suape possui uma série de projetos visando atingir o estágio de carbono neutro, além de discussões com empresas, terminais e operadores do complexo com objetivo de neutralizar as emissões. Cavalcanti explicou que os relatórios de emissões de gases vão apontar quais são as medidas tecnológicas que cada empresa deverá adotar para fazer a transição para economia de baixo carbono. O hidrogênio verde entrará para ajudar nessa escala de transição rumo à descarbonização, uma vez que a usina que produz o combustível funciona a partir de fontes 100% renováveis.

Cavalcanti destacou a localização geográfica de Suape e o potencial energético que faz do Nordeste um território estratégico para produção de renováveis. “O hidrogênio verde precisa de energia renovável e temos uma cadeia de produção renovável bem estabelecida no Nordeste no sentido de estabelecer preços competitivos para fazermos a eletrólise e termos o hidrogênio verde”, acrescentou.



Ele contou que Suape está se organizando para estabelecer a produção, armazenamento, rastreamento de modelos de certificação internacional e atrair novos negócios. O complexo participa da formulação de uma proposta de distrito industrial verde. O conceito desse distrito foi aprovado em chamada pública entre 31 projetos apresentados, ficando em 1º lugar no edital, de R\$ 18 milhões.

Suape estabeleceu um horizonte de 36 meses para desenvolver projetos piloto de produção de hidrogênio verde atrelados ao processo de certificação de rastreabilidade e à estruturação com plataforma blockchain para gestão de informação de dados, criando possibilidade de novos modelos de negócios na área de carbono. Cavalcanti explicou que a estratégia evita ficar apenas na parte de pesquisa e desenvolvimento, gerando a possibilidade de novos negócios.

Para a administração de Suape, o Nordeste reúne condições de ser pensado como território estratégico para o país. A avaliação é que a produção de energias renováveis vai trazer novas oportunidades de mercado futuro, estabelecendo muitas órbitas de novos negócios com fontes renováveis, hidrogênio verde e a difusão de tecnologias também no interior da região, que tem quase 25 milhões de habitantes.

O programa 'Suape Carbono Neutro' enxerga o hidrogênio como estratégia concreta para fazer escala de produção porque ele pode ser utilizado no refino do petróleo. "À medida que tivermos escala de produção e preço competitivo podemos, juntamente com a viabilidade de montar unidade de produção, fornecer esse hidrogênio localmente e criar sinergia do complexo, tornando-o um distrito industrial verde", disse Cavalcanti. Empresas que começam a prospectar a implantação de usina de hidrogênio verde também vislumbram atender o mercado externo a partir do estabelecido como meta de descarbonização.

Além dos memorandos de entendimento firmados, Suape tem dois memorandos tripartite sobre o tema em processamento — um deles (entre Suape, Senai e Termope) para projeto piloto do distrito industrial verde e outro com Centro Brasil Clima e o Senai para o desenvolvimento de um marco regulatório e políticas públicas direcionadas a alavancar o hidrogênio verde. As iniciativas estão sendo apresentadas pela administração do complexo na Intermodal South America, que acontece esta semana em São Paulo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/03/2022*

## CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RIO DE JANEIRO PARTICIPARÁ DA NAVALSHORE 2022

*Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 16 Março 2022*



O Cluster Tecnológico Naval do estado do Rio de Janeiro participará da 16ª edição da Navalshore 2022. O Cluster Naval, criado com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento da indústria naval fluminense, será expositor da tradicional feira e terá em seu estande a coparticipação das empresas associadas Emgepron, Nuclep, SKM Tech, DTA Engenharia, EBSE Engenharia e Soluções, PhDSOFT Technology, Recigases e SAAB.

O contra-almirante Walter Lucas da Silva, presidente do Cluster Naval, destaca que a Navalshore representa uma oportunidade de interação entre todos os segmentos da economia do mar, em especial o setor de construção naval. A Navalshore, diz Lucas da Silva, proporciona a apresentação de inovações e promove contatos com outros atores que podem agregar para o desenvolvimento econômico sustentável, de particular interesse para as empresas associadas à entidade.

"Utilizando como base de atuação o modelo triplo hélice, em que governo, empresas e o meio acadêmico interagem ativamente, a associação procura a constante cooperação e parcerias construídas em um ambiente sólido e próspero. Neste sentido, busca oportunidades para seus associados e criar um meio coletivo que contribua para o desenvolvimento das atividades econômicas ligadas ao mar para uma economia próspera e benéfica na geração de emprego e renda", disse Lucas da Silva à Portos e Navios.

No estande do Cluster Naval, as empresas coparticipantes apresentarão seus portfólios e atividades ligadas à economia do mar.

### Sobre a Navalshore

A Navalshore é realizada pela Navalshore Organização de Eventos. Criada em 2004, é o mais importante evento setorial na América Latina e considerado o ponto de encontro da indústria naval/offshore, reunindo empresas do Brasil e internacionais.

São presenças assíduas na Navalshore, na condição de expositores ou visitantes, fornecedoras de produtos e serviços, fabricantes e distribuidores de navipeças, estaleiros, empresas de manutenção, reparo naval, apoio portuário e offshore, engenharia, projeto, certificação, navegação, bases logísticas, petroleiras e entidades acadêmicas e setoriais, dentre outras.

A Portos e Navios é a principal parceira e responsável pelo conteúdo técnico do evento, especialmente da conferência que ocorre paralelamente à feira.

Navalshore 2022 - 16ª Feira e Conferência da Indústria Marítima.

16 a 18 de agosto de 2022 no pavilhão Expo Mag (ex-SulAmérica), no Centro do Rio de Janeiro.

Mais informações [navalshore@navalshore.com.br](mailto:navalshore@navalshore.com.br) / <https://navalshore.com.br>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2022

## AÇU TERÁ NOVO PÁTIO DE ARMAZENAGEM EM PARCERIA COM MINAS GUSA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Março 2022



### Divulgação

Área de 35 mil m<sup>2</sup> será instalada pela empresa ao lado do terminal multicargas do porto e terá foco na importação de combustíveis sólidos para indústrias siderúrgica e cimenteira.

O Porto do Açúcar terá um novo pátio para armazenagem de granéis sólidos a partir do ano que vem. A estrutura, com área de 35 mil m<sup>2</sup>, será instalada pela Minas Gusa ao lado do Terminal Multicargas (T-Mult) com foco na importação de combustíveis sólidos para as indústrias siderúrgica e cimenteira. A empresa ficará responsável pelo investimento e gestão do pátio, com a operação portuária sendo realizada pelo T-Mult no modelo de descarga direta. O contrato prevê a movimentação anual de 300.000 toneladas pelos próximos 10 anos. O anúncio será feito na tarde desta quarta-feira (16), na Intermodal South America, em São Paulo.

A expectativa é que o pátio entre em operação ainda no primeiro semestre de 2023. Além das importações de combustíveis sólidos, como coque, a estrutura também terá potencial para a exportação de minério de ferro e produtos semi-acabados, como o ferro gusa, otimizando a eficiência do fluxo logístico no futuro. Segundo a empresa, os equipamentos são similares aos

usados pelo T-Mult, como empilhadeiras, escavadeiras e balanças. A novidade será a construção de um novo pátio de armazenagem, dedicado à movimentação de granéis sólidos. Os valores dos investimentos ainda não foram divulgados.

O T-Mult afirmou que a aposta nos segmentos siderúrgico e cimenteiro ocorreu por serem mercados que têm demandado maior capacidade e demonstrado maior volume por conta do aquecimento da engenharia no país. "Enxergamos potencial de crescimento no curto prazo e uma demanda reprimida ainda", destacou o T-Mult à Portos e Navios. Para continuar a expandir nos próximos anos, o T-Mult tem no radar um universo de cargas que inclui: fertilizantes, grãos, farelos, combustíveis sólidos, contêineres e carga geral.

Para consolidar o terminal como solução logística da região, o complexo portuário e industrial do Açú tem a expectativa de melhorias nas conexões rodoviárias de acesso no longo prazo. Recentemente, o Ministério da Infraestrutura autorizou o ramal ferroviário que poderá potencializar o escoamento de cargas. A avaliação é que, no curto prazo, a rodovia existente atende a logística de chegada ao Porto do Açú, localizado no norte fluminense.

O T-Mult fechou 2021 com aumento de 127% em suas operações em relação ao ano anterior e com quatro novos clientes, totalizando o número de 40 em seu portfólio. O volume mais do que duplicou, somando 1,5 milhão de toneladas de cargas movimentadas, entre granéis e carga geral. Um dos destaques foram as novas operações de exportação de concentrado de cobre e de lítio para atender aos mercados do Sudeste e Centro-Oeste. Desde o início das operações do terminal, em 2016, já foram movimentadas 4,3 milhões de toneladas, com crescimento anual médio de 55%.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/03/2022*

## PARALISAÇÃO DE HIDROVIAS AFETA CREDIBILIDADE DO MODAL, DIZ ABANI

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 15 Março 2022*



### Arquivo/Divulgação

Associação avalia que prejuízo para atividade na hidrovia do Tietê não é apenas econômico porque cria-se insegurança para quem utiliza serviço, afastando oportunidades de aumento de cargas transportadas em momento de crescimento do agronegócio.

A Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) considera que o prejuízo para o

segmento é muito grande toda vez que uma hidrovia é descontinuada. A associação observa que, em paralisações frequentes da atividade, como na Hidrovia Tietê-Paraná, o prejuízo não é apenas econômico, mas da própria credibilidade do modal. A avaliação é que se cria insegurança para quem utiliza o serviço, impedindo as empresas de firmar logísticas de transporte fluvial com a indústria e o agronegócio, que está em curva de crescimento nos últimos anos, além de gerar desemprego para uma mão de obra específica.

O segmento se sente prejudicado em razão da geração de energia hidrelétrica ao longo da bacia do Tietê-Paraná. "Não que queiramos privilégios sobre a geração de energia elétrica. Mas, na hora que falta água, o primeiro segmento penalizado é o transporte hidroviário. Torcemos que se busque um equilíbrio definitivo para utilização das hidrovias para escoamento dessa produção", defendeu o presidente da Abani, Dodó Carvalho, em entrevista à Portos e Navios.

O entendimento da Abani é que faltam regras mais equilibradas para o uso múltiplo das águas, o que causa muitas vezes desvantagem da navegação interior em detrimento da geração



hidrelétrica. Nos longos períodos em que a navegação fica suspensa em bacias como a do Rio Tietê, os clientes acabam optando por pagar mais caro pelo transporte rodoviário para não atrasarem suas logísticas. Essas questões, de acordo com a associação, prejudicam principalmente empresas de pequeno porte, que não conseguem manter suas frotas.

A partir desta terça-feira (15), os comboios que trafegam pela região estão autorizados a passar pela hidrovia, inicialmente, com calado de 2,40m. A promessa do Departamento Hidroviário de São Paulo, órgão estadual que regulamenta a hidrovia, é liberar o tráfego para 2,80m nos próximos 30 dias. A Abani estima que o ideal para que as barcaças naveguem 100% carregadas, sem maiores prejuízos, é de 2,70m em diante.

Com aproximadamente 2.400 quilômetros, a hidrovia do Tietê tem os pontos críticos principalmente na região de Nova Avanhandava, para qual existe um projeto de derrocagem de um pedral. A hidrovia, que teve o tráfego de embarcações interrompido em 2021 por conta da crise hídrica, é uma das principais hidrovias para escoamento da safra de grãos do Brasil para exportação. A Tietê-Paraná possui eclusas nas barragens de hidrelétricas e canais para viabilizar o transporte aquaviário na região, que inclui uma área de 76 milhões de hectares com porções de Goiás, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná e São Paulo.

De acordo com a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), o retorno da operação acontece por meio de ondas de vazão liberadas pelo reservatório da usina hidrelétrica de Nova Avanhandava (SP), que fica no rio Tietê. A agência informou que a elevação do nível d'água na hidrovia será parcial e ficará condicionada a essas ondas de vazão.

A ANA destacou que o prazo previsto para restabelecer o nível necessário para navegação plena no protocolo de compromisso firmado era 31 de maio, mas poderá ser atingido dois meses antes: em 31 de março. Em nota, a ANA pontuou que o reinício da navegação com restrições se tornou possível, nesta terça-feira (15), devido às chuvas acima do previsto e às ações da e das ações da ANA e do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

A retomada da atividade na região foi acordada após uma reunião no dia 7 de março com representantes do poder público e das empresas que atuam na hidrovia. Na ocasião, o ONS apresentou previsões operativas dos reservatórios do Sistema Interligado Nacional (SIN) com dados sobre uma melhora nas condições dos reservatórios e nas perspectivas de armazenamento de água.

As empresas do segmento de navegação também enfrentam problema com a baixa altura das pontes que dificultam a passagem dos comboios. Para a Abani, não houve investimentos suficientes nos últimos anos para melhorar significativamente as condições para navegação na hidrovia, seja por parte dos órgãos estaduais, seja por parte da União.

O perfil dos comboios que trafegam pelo Tietê é de quatro barcaças, com 1.500 toneladas de capacidade de carga cada, e um empurrador, que permitem o transporte de 6.000 toneladas. Carvalho compara que, na hidrovia do Madeira, os comboios possuem 20 barcaças e um rebocador, podendo transportar 40.000 toneladas, em média. Quanto maior for o número de unidades do comboio, melhor o custo para transporte de grãos, reduzindo custos com combustível e tripulação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 16/03/2022*





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 036/2022  
Página 53 de 53  
Data: 16/03/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006